

Ny kollektiv trafikplan i Aalborg

Projektleder Niels Melchior Jensen, COWI og afsnitsleder Jan Øhlenschläger, Aalborg Kommune.

Indledning

Den kollektive trafik i Aalborg afvikles efter principper, der har været gældende siden 1989, hvor den seneste kollektive trafikplan blev vedtaget af byrådet. Denne plan var i høj grad baseret på, at den kollektive trafik skal konkurrere med andre trafikformer overalt og på alle tidspunkter.

Den generelle trafikudvikling i de senere år har medført, at der nu må sættes spørgsmålstegn ved, om det fortsat er rimeligt. Velstandsudviklingen har medført, at folk vil have bil, hvis de har mulighed for det. Biltrafikken vokser år for år - og det ser ud til at fortsætte. Mange busafgange afvikles med ingen eller ganske få passagerer.

Derfor foreslås i den nye plan en omlægning af den overordnede strategi, der indebærer omlægning af ressourcer fra de trafiksvage tidspunkter og områder til tidspunkter og dele af byen, hvor der er mange potentielle passagerer. Den kollektive trafik bliver mere markedsorienteret. Der skal naturligvis fortsat være mulighed for transport af dem, der ikke har adgang til bil, men det skal ske efter andre principper.

Den direkte anledning til, at en ny kollektiv trafikplan udarbejdes netop nu er, at en ny fælles terminal for bybusser og regionale busser tages i brug ved Aalborg Banegård, og at byrådet i den forbindelse har besluttet, at bybussernes fælles omstigningssted - der hvor der er korrespondance mellem bybuslinierne - skal flyttes hertil fra Nytorv /Østerågade i byens centrum. Samtidig åbner den nye nærbane mellem Skørping og Lindholm, hvor det er væsentligt, at der etableres gode busforbindelser til nærbanestationerne, så der kan skabes optimale omstigningsmuligheder.

Planen kan gennemføres uden udvidelse af de driftsmæssige ressourcer, der er i den kollektive trafiksektor i Aalborg Kommune og hos Nordjyllands Trafikselskab. Den indeholder samtidig en robusthed, der indebærer, at den - inden for visse grænser - kan tilpasse sig ændrede vilkår med hensyn til efterspørgsel efter kollektiv trafik samt ændrede økonomiske vilkår.

Processen

Udarbejdelsen af planen er sket i perioden forår 2001 - sommer 2002. For at sikre planens succes har det været væsentligt, at såvel politikere som borgere blev involveret i processen og undervejs fik de fornødne informationer og kunne debattere de principper, planen er baseret på.

Processen, der blev styret af en chefgruppe med deltagere fra kommunen og NT, begyndte med en foroffentlighedsfase, hvor der blev husstandsomdelt en debatavis med omtale af de væsentligste problemer. Denne fase afsluttedes i marts 2001 med en basar, hvor borgerne kunne debattere med politikere og teknikere.

I august 2001 afholdtes et seminar for byrådspolitikere. Her blev redegjort for, hvordan den kollektive trafik benyttes i dag og for udviklingen i de senere år. Der blev på den baggrund diskuteret målsætninger, og retningslinierne for udarbejdelsen af den nye plan blev udstukket.

I løbet af efteråret 2001 blev de væsentligste forudsætninger for den nye plan bearbejdet og besluttet i styregruppen. Der var dog tillige en række forhold, som det var ønskeligt at få en politisk afklaring af. Derfor afholdtes et nyt seminar for byrådspolitikere i april 2002. Også NTs bestyrelse blev orienteret om den kommende plan og dens forudsætninger

Hermed blev de væsentligste af de problemstillinger, der var uafklarede i delrapporterne debatteret og afklaret, bortset fra hvordan buskørslen bør være i bykernen. Dette spørgsmål har været debatteret intenst i presse og blandt borgere og politikere i de sidste mange år og blev sendt til særskilt drøftelse i byrådets politiske grupper med en resulterende beslutning i Teknisk Udvalg for de principper, som skal være gældende fremover for buskørslen i bykernen.

Planen blev godkendt i september 2002 i Aalborg Byråd og NTs bestyrelse, og er sendt ud i en offentlig debat i perioden oktober - december 2002. Det forventes, at planen godkendes endeligt primo 2003, og at planens væsentligste elementer kan gennemføres omkring årsskiftet 2003/04 samtidig med, at nærbanen åbner, og den nye rutebilstation tages i brug.

Planen er tilgængelig på Aalborg Kommunes hjemmeside: www.aalborg.dk/trafikplan.

Vision og strategi

Visionen for den nye kollektive trafikplan er, at den kollektive trafik skal være et bedre alternativ - end tilfældet er i dag - til andre transportformer på de strækninger og tidspunkter, hvor der er et stort transportbehov.

For at visionen kan nås, skal den kollektive trafik forbedres markant. Det sker ved, at den kollektive trafik skal være enkel, hurtig og have god komfort - kort sagt være og opfattes som et kvalitetsprodukt.

Visionen udmøntes i en strategi, der indebærer, at der etableres et stambusnet på bussernes hovedstrækninger. Stambusnettet bliver den fremtidige rygrad i byens kollektive trafik. Der bliver 4 linier, der forbinder de vigtigste knudepunkter med hurtigkørende busser med god komfort.

Samtidig gøres den kollektive trafik mere markedsorienteret. Trafikudbuddet skal i højere grad end i dag tilpasses efterspørgslen.

Konkret betyder den nye strategi flere, bedre og hurtigere busser i myldretiden. Den intensiverede drift i myldretiden sker uden, at det samlede køreplantimetalt stiger. Der sker en omflytning af ressourcer til myldretiden, først og fremmest fra kørslen i byområdet i de øvrige dagtimer.

I mange mindre oplandsbyer og i landdistrikterne etableres mere fleksible kørselsordninger i form af telebus-/ teletaxibetjening. Sådanne fleksible ordninger er på mange måder et bedre tilbud for de fleste af de relativt få kunder i yderdistrikterne, idet den giver bedre muligheder for at blive transporteret på det tidspunkt og derhen, hvor den enkelte har behovet i modsætning til de stive rutebundne løsninger.

Der er udarbejdet nye målsætninger for bl.a. rejsetider, gangafstande og frekvenser, således at disse harmonerer med den nye strategi.

Den nye plan forventes at medføre, at passagerindtægterne øges, uden at det samlede køreplantimetalt stiger. Der skal investeres ca. 5 mio. kr. i anlæg til forbedring af bussernes fremkommelig-

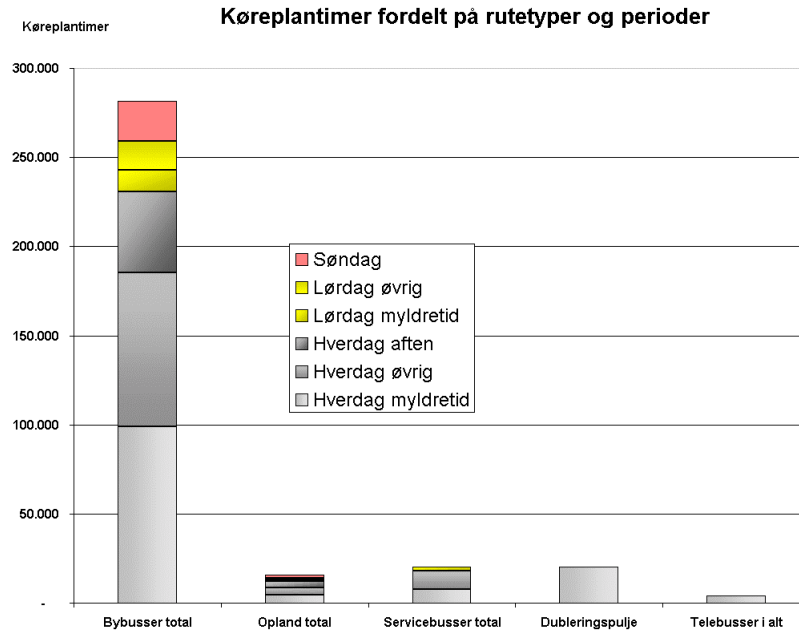
hed og nye omstigningsstoppesteder. Til gengæld forventes en nettoforbedring for den kollektive trafiks økonomi på 1,6 mio. kr. pr. år.

Visionen og strategien er inspireret af de ændringer, der gennemføres mange andre steder i disse år - især Jönköping og Stockholm skal nævnes som eksempler med gode erfaringer. København vil gå samme vej i forbindelse med metroens åbning.

Planen

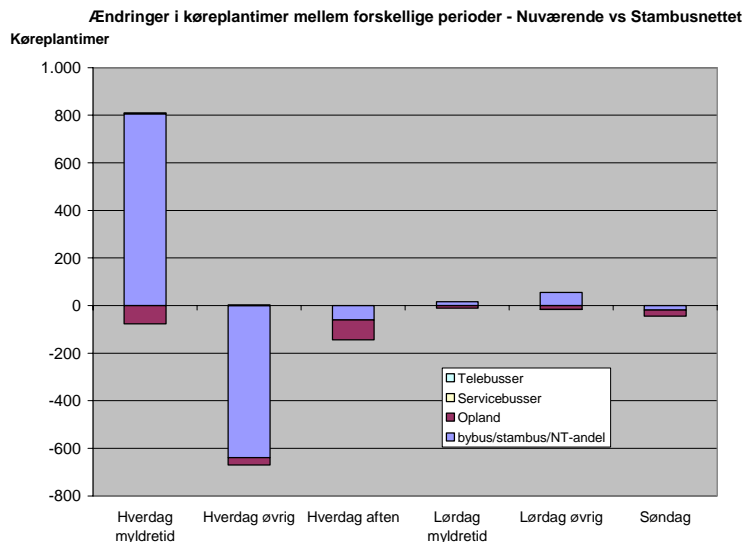
De væsentligste elementer i den nye plan er:

- Etablering af et stambusnet, der bliver den fremtidige rygrad i byens kollektive trafik. Stambusnettet består af fire ruter - to radiale ruter og to tværruter, der forbinder de vigtigste knudepunkter.
- Stambusnettet alene vil dække 40 % af kommunens boliger og 50 % af arbejdspladserne indenfor 600 meter. Stambusnettet og bybusnettet dækker tilsammen kommunen, således at ca. 90 % af boligerne har under 400 m til nærmeste bybusstoppested/ stambusstoppested i den nye trafikplan.
- Stambusserne får mange afgang i timen og regelmæssige minuttal. Rejsehastigheden og komforten er høj. Med den høje frekvens vil det desuden være nemmere at skifte til og fra stambuslinierne fra de øvrige bybuslinier, regionallinier og tog. På de to radiale stambuslinier bliver der 12 afgang i timen i myldretiden og på de to tværruter 6 afgang i timen i myldretiden.
- Stambusnettet etableres ved en integration mellem de vigtigste bybuslinier og korte regional-linier.
- Der gennemføres en samtidig sanering i antallet af stoppesteder, idet i alt 19 mindre benyttede stoppesteder nedlægges eller overgår til kun at blive betjent af servicebusser.
- Den intensiverede drift i myldretiden sker uden, at det samlede køreplantimetalt stiger. Der sker en omflytning af ressourcer til myldretiden, først og fremmest fra kørslen i byområdet i de øvrige dagtimer.



Figur Fejl! Ukendt argument for parameter. Køreplantimer i det nuværende rutenet, fordelt på rutetyper og perioder.

Det fremgår af figur 1, at langt størstedelen af busindsatsen sker på bybusnettet på hverdage. Det er derfor, at det er nødvendigt, at de fleste ressourcer til den øgede indsats i myldretiden skal tages fra bybusnettet, især fra dagtimerne udenfor myldretiden. Der er ikke ret meget at tage fra kørslen i oplandet eller fra telebusser og servicebusser. Det er vist figur 2, hvordan omfordelingerne sker.

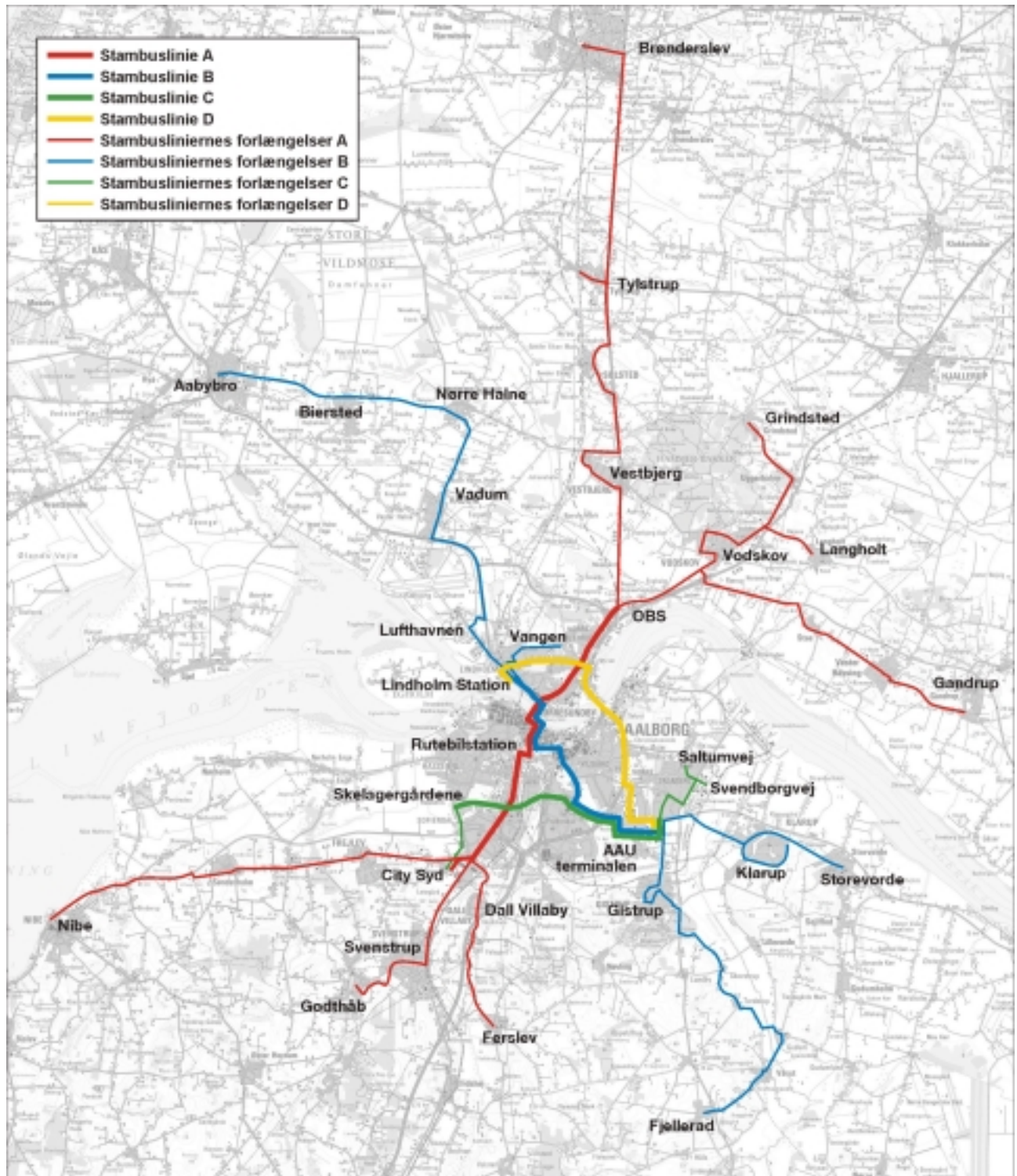


Figur Fejl! Ukendt argument for parameter. Ændringer pr. uge i antal køreplantimer fra nuværende net til det nye net

Ændringer pr. uge i antal køreplantimer

- Den del af den regionale kørsel, der indgår i stambusnettet får samme bustyper (laventrébusser) som de øvrige stambusser, hvilket betyder, at passagerer, der rejser internt på stambusnettet, ikke mærker forskel på om stambussen kører videre ud af kommunen.
- Stoppestedsmønstret for de øvrige regionale linier ændres, så de stopper ved alle stoppesteder i kommunen for at sikre, at regionale passagerer frit kan benytte både stambusser og regionale busser fra de samme stoppesteder.

Det nye stambusnet og dets forlængelser er vist i figur 3.



Figur Fejl! Ukendt argument for parameter. Stambusnettet og dets forlængelser. De længste ruter bliver omkring 50 km.

- Den nye trafikplan baseres i bykernen på, at buskørslen bevares i de centrale gader Østerågade og Nytorv, men i reduceret omfang. Fremover samles den kollektive trafik på den nye busterminal ved banegården, hvorved skift mellem de forskellige transportmidler - bybus, regionalbus og tog - forbedres. For at sikre, at de vigtige mål i den centrale del af bykernen - hvor en meget stor del af passagererne fortsat har deres mål - kan nås uden skift, tangerer alle buslinierne gågadesystemet - enten i Østerågade/Nytorv eller i Vingårdsgade.
- De vigtigste ændringer i de større oplandsbyer er, at nærbanen "overtager" en del af transportarbejdet i Svenstrup, og at der oprettes en intern bus i Svenstrup.
- I mange mindre oplandsbyer og i landdistrikterne etableres mere fleksible kørselsordninger i form af telebus-/ teletaxibetjening. Sådanne fleksible ordninger er på mange måder et bedre tilbud for de fleste af de relativt få kunder i yderdistrikterne, idet den giver bedre mulighed for at blive transporteret på det tidspunkt og derhen, hvor den enkelte har behovet i modsætning til de stive rutebundne løsninger.
- Servicelinierne er i udgangspunktet uændrede, dog skæres servicelinieafgangene til Hvorupgård væk. Der bør dog ses på mulighederne for besparelser på servicelinierne inden trafikplanen forelægges til endelig vedtagelse i Byrådet, fordi de almindelige bybusser er blevet mere anvendelige for gangbesværede og handicappede. Vurderingen vil ske gennem et samarbejde med Ældrerådene og Ældre- og handicapforvaltningen.

Planens konsekvenser

Generelt indebærer planen, at der fremover køres mere i myldretiden. Det sker ved en omflytning fra andre tidspunkter, hvor behovet er mindre. Da der allerede nu køres mest i myldretiden indebærer en øgning her, at der skal indsættes 22 busser mere end i dag. Det er en øgning på ca. 20 % i busindsatsen. Det samlede kørselsomfang reduceres med ca. 4.200 køreplantimer pr. år (1,2 %) i forhold til i dag. Ændringerne indebærer, at driftsudgifterne stiger med ca. 3,5 mio. kr. årligt.

Passagerindtægterne forventes at stige i takt med at der køres mere, når der er brug for det. En forsigtig beregning af, hvad overflytningen af timer til myldretiden betyder for passagerindtægterne, giver ca. 5 % øgning - svarende til 5,1 mio. kr. årligt med nuværende takstniveau.

Samlet indebærer planen således, at nettoudgiften til drift af kollektive trafik reduceres med 1,6 mio. kr. pr. år.

For at etablere stambusnettet og få de øvrige bybuslinier til at hænge sammen som forudsat i den kollektive trafikplan indebærer det, at der gennemføres anlæg for i alt 5,0 mio. kr. , hvilket vil være tjent ind i løbet af 3 år. De nødvendige anlægsarbejder er dels forbedringer af bussernes fremkommelighed i 4 kryds på stambusnettet, dels ombygning eller nyetablering af 5 stoppesteder og dels etablering af 2 nye endestationer.

Samlet set betyder den nye kollektive trafikplan, at rejsetiden for de fleste passagerer reduceres som konsekvens af nedlæggelse af stoppesteder, fremkommelighedsforbedringer og busprioritering. Men ligeså vigtigt er det, at regulariteten forbedres, så man oftere kan stole på køreplanen.

Ændringerne indebærer en øget miljøbelastning på de strækninger, hvor stambusserne kører. Øgningen er dog helt marginal i forhold til miljøbelastningen fra den samlede trafik.