



Punkt 12.

Godkendelse af offentliggørelse af høringsmateriale vedrørende nyt bybusnet

2022-078084

Klima og Miljø fremsender til Klima og Miljøudvalgets godkendelse offentliggørelse af høringsmateriale vedrørende Nyt Bybusnet som angivet i sagsbeskrivelsen - herunder stillingtagen til kørsel i Danmarksgade eller Jyllandsgade for det nye rutenets linje 11



Sagsbeskrivelse

Forslag til nyt bybusnet

Aalborg gennemgår en rivende udvikling med nye byområder, et erhvervs- og studieliv i vækst og en ny Plusbus, som starter op i 2023. Ligeledes står Aalborg Kommune overfor store udfordringer, hvor særligt bymiljø, sundhed og klima er på dagsordenen.

Med dette forslag til et nyt bybusnet ønsker Aalborg Kommune med de samme økonomiske ressourcer som i dag at skabe et bedre bybusnet, som kan følge med byens udvikling, understøtte borgere i at træffe et bæredygtigt mobilitetsvalg og dermed få færre til at rejse alene i bil. De nye bybuslinjer vil sammen med de nuværende servicebuslinjer, lokalbuslinjer, regionalbuslinjer, toglinjer samt Flextrafik udgøre det samlede udbud af kollektiv trafik i Aalborg Kommune.

Siden januar 2021 har Aalborg Kommune i samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab og Region Nordjylland arbejdet hen mod dette forslag til et nyt bybusnet. Aalborg Kommune har indsamlet data om, hvordan borgerne transporterer sig, i hvilke områder det er særligt svært at benytte den kollektive trafik, og hvad der skal til for at få flere til at vælge den kollektive trafik i stedet for at køre alene i bil. Der er afholdt workshops med Aalborg Kommunes samråd, lokalråd samt øvrige råd og nævn for at forstå behovene og ønskerne til fremtidens bybusnet i forskellige byområder og blandt forskellige borgergrupper. Hertil blev en række eksterne interessentgrupper inviteret til at bidrage med deres viden og synspunkter på et dialogmøde.

På baggrund af den viden, de indsamlede data har givet, og processen sammen med borgere og eksterne aktører, er forslaget til det nye bybusnet udarbejdet med udgangspunkt i en prioritering af følgende principper:

- Der skal være direkte forbindelse til Aalborg midtby
- Det skal være nemmere at rejse på tværs af Aalborg
- Der skal være kort gangafstand til nærmeste stoppested

Ønsket om direkte forbindelser til Aalborg midtby, bedre muligheder for at rejse på tværs af Aalborg og kort gangafstand til nærmeste stoppested - i både nye og eksisterende byområder - har været italesat mange gange i den gennemførte proces. En prioritering af disse ønsker kræver ændringer i bybusnettet i forhold til i dag. Det er dog samtidig prioriteret at fastholde de dele af det nuværende bybusnet, som i dag fungerer godt, og kun gennemføre ændringer, hvor der er potentiale for at lave forbedringer.

Tidsplan og proces

Arbejdet med at udarbejde et forslag til et nyt bybusnet har forløbet siden starten af januar 2021. I det første år blev der indsamlet data, med henblik på at kunne analysere:

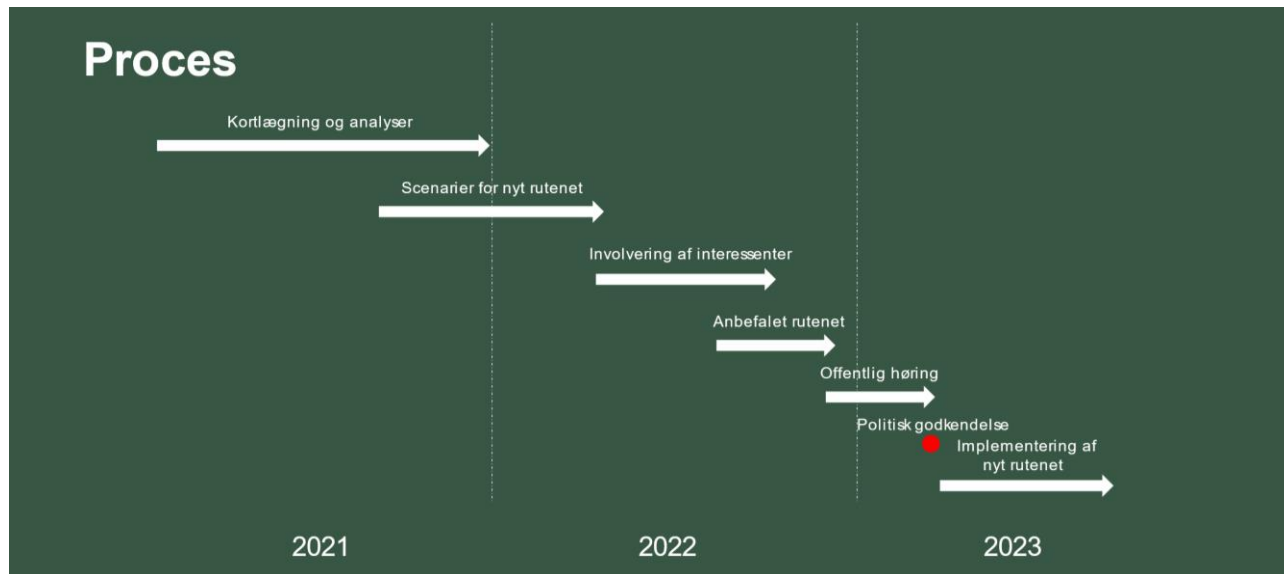
- Hvordan borgere bruger den kollektive trafik i dag?
- Hvilke borgere bruger særligt den kollektive trafik?
- Hvilke rejserelationer er særligt vigtige i den kollektive trafik i dag?
- I hvilke områder er der potentiale for at gøre den kollektive trafik bedre?
- I hvilke korridorer sker der særligt meget arbejdspendling, som ikke understøttes med kollektiv trafik i dag?

Alle disse spørgsmål med flere dannede grundlag for at der blev udarbejdet to scenarier for, hvordan fremtidens bybusnet kunne se ud. Disse to scenarier byggede på to forskellige principper, hvor borgerne i scenarie 1 fik kort gangafstand til nærmeste stoppested, hvor busserne kørte med en basis frekvens, hvor alle buslinjer i scenarie 2 kørte med en høj frekvens, men med lang gangafstand til nærmeste stoppested.

Disse to scenarier har skabt grundlag for dialog med borgere og eksterne interessenter omkring hvilke konsekvenser forskellige planlægningsprincipper konkret har for de enkelte buslinjer og boligområder.

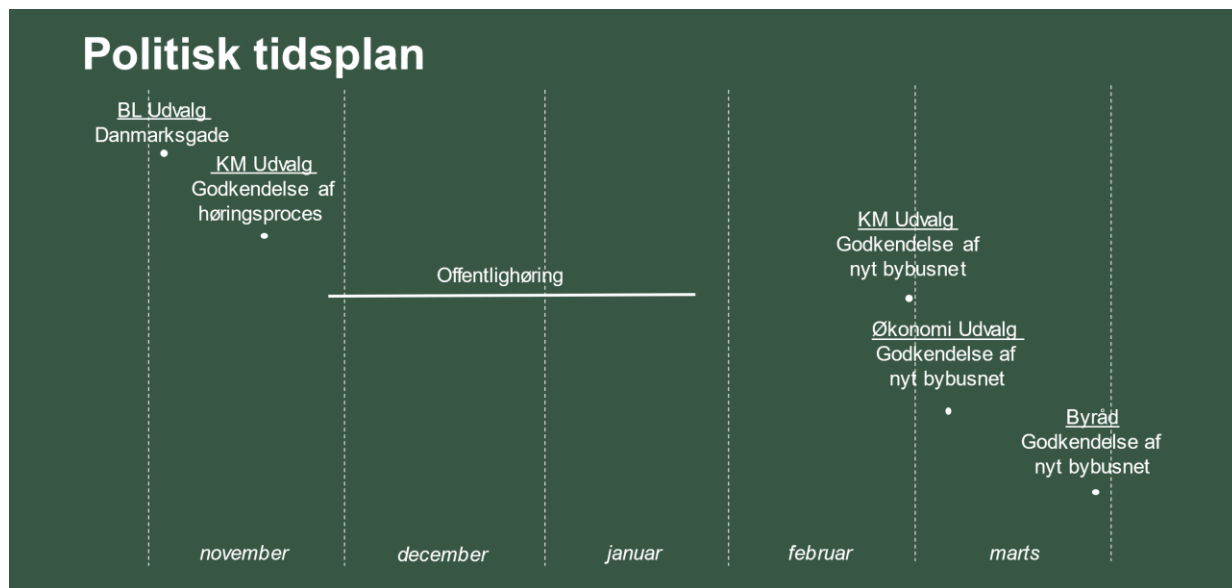


Denne involveringsproces blev gennemført igennem i løbet af 2022, hvorfra der er indsamlet input, som har været med til at skabe grundlag for dette forslag til et nyt bybusnet for Aalborg.



Figur 1, Proces for udarbejdelsen af forslag til nyt bybusnet

Processen herefter omfatter en 8 ugers høringsproces, hvorefter alle høringskommentarer og -svar vil bearbejdes og indgå i indstillingen om nyt bybusnet til Klima og Miljø Udvalget, Økonomi Udvalget og Byrådet i foråret 2023.



Figur 2, Politisk tidsplan frem til godkendelse af nyt bybusnet

Passagerer i den kollektive trafik

Ud fra målsætningen om at opnå mere bæredygtig mobilitet ved at få flere til at rejse sammen, har det været et gennemgående ønske at lave et bybusnet, der i højere grad er tilpasset de behov, borgerne har. Erfaringer viser, at forandringer i den kollektive trafik på kort sigt reducerer passagerantallet. Det skyldes, at brugerne skal ændre adfærd og vaner ud fra forandringerne, hvilket tager tid. Derfor skal der være god argumentation for at foretage ændringerne, og samtidig må man have tålmodighed overfor, at passagererne kommer tilbage, og flere vil komme til. Ændringer i den kollektive trafik skal derfor helst have permanent karakter, da borgerne ellers ikke vil ændre deres hverdagsadfærd til at være afhængig af den kollektive trafik, da den vil anses for at være for usikker.



Af samme årsag er forslaget til det nye bybusnet udarbejdet ud fra det eksisterende rutenet, hvor til der er lavet ændringer, hvis det giver mening, og der kan laves forbedringer som skaber potentiale for flere passagerer.

En trafikmodellering af det foreslået bybusnet viser, at de ændringerne vil medføre, at det årlige passagerantal vil være tilsvarende, hvad der er i dag. Teoretiske beregninger kan ikke stå alene i bedømmelsen af et nyt bybusnet, så udover at sikre, at det årlige passagerantal fastholdes i disse beregninger, imødekommer det nye bybusnet en række af borgernes ønsker og behov. Med det nye bybusnet sikrer vi kort gangafstand til nærmeste stoppested ved at 1.400 flere borgere vil få et stoppested inden for 400 m fra deres bopæl. Det skyldes bl.a. ved at nye byområder og fremtidige byområder betjenes. En lang række af dominerende pendlereforbindelser mellem bopæl og arbejdsplads understøttes. Det muliggøres at rejse med kollektiv trafik på interne forbindelser i byområder, og det er sikret, at oplandsbyer og borgerne i byområder omkring Aalborg får direkte forbindelse til Aalborg Midtby, og for mange med en reduceret rejsetid.

Etapeimplementering

En stor del af det nye bybusnet vil implementeres i 2023. Da bybusnettet afhænger af ny infrastruktur, nye stoppesteder, nye vendebaner med hertil chaufførfaciliteter og derudover skal koordineres med andre projekter, forventes en fuld implementering af alle bybuslinjer tidligst at kunne ske i 2025.

Anlægsinvesteringer

I forslaget til nyt bybusnet er der indtænkt en række af anlæg, som vil øge fremkommeligheden for den kollektive trafik og gøre køreplanerne mere stabile, da busserne kan køre uden om bilkøerne. Disse projekter er ikke godkendt, og der er ikke afsat økonomi til disse projekter. Rutenettet vil derfor kunne gennemføres med alternative ruteføringer selvom anlæggene ikke er godkendt.

Projekt 1. Forbindelse mellem Nr. Tranders Vej og Lemvigvej med ny bro over motorvej E45

Med bybusnettet foreslås en motorvejsbro, der forbinder Nr. Tranders Vej og Lemvigvej for at reducere rejsetiden på linje 11, som kører mellem Hasseris Enge og AAU Busterminal. Indtil motorvejsbroen etableres vil det alternative ruteforløb være via Nr. Tranders Vej – Sofievej – Elisevej – Humlebakken.

Projekt 2. Vejgennembrud for busser mellem Kjærs Mølle Vej og Aalborg Busterminal

I bybusnettet er der forslag om at etablere et vejgennembrud mellem Kærby og Aalborg Busterminal via Kjærs Mølle Vej. Med dette gennembrud vil rejsetiden kunne reduceres på linje 16, som alternativt har en lang omvejskørsel, da den skal forbi Sygehus Syd, når den kører fra Kærby for at komme til Aalborg Busterminal.

Projekt 3. Vendebane ved Hasseris Enge

For at Hasseris Enge kan betjenes, skal der etableres en vendebane for linje 14 i det foreslået bybusnet. Med denne vendebane vil ca. 1.000 flere borgere få mindre end 400 m til nærmeste stoppested, og dermed vil vi i højere grad understøtte princippet om, at der skal være kort gangafstand til nærmeste stoppested fra borgeres bopæl.

Så længe vendebanen ikke er implementeret vil linje 14 få endestation ved Skelagergårdene, og borgerne i Hasseris Enge-området til have op til 600 m længere til nærmeste stoppested.

Forslag til nyt bybusnet

Forslaget til et nyt bybusnet består af én Plusbus og ti bybuslinjer, som alle kører igennem Aalborg midtby, samt to ringlinjer som kører på tværs af Aalborg.

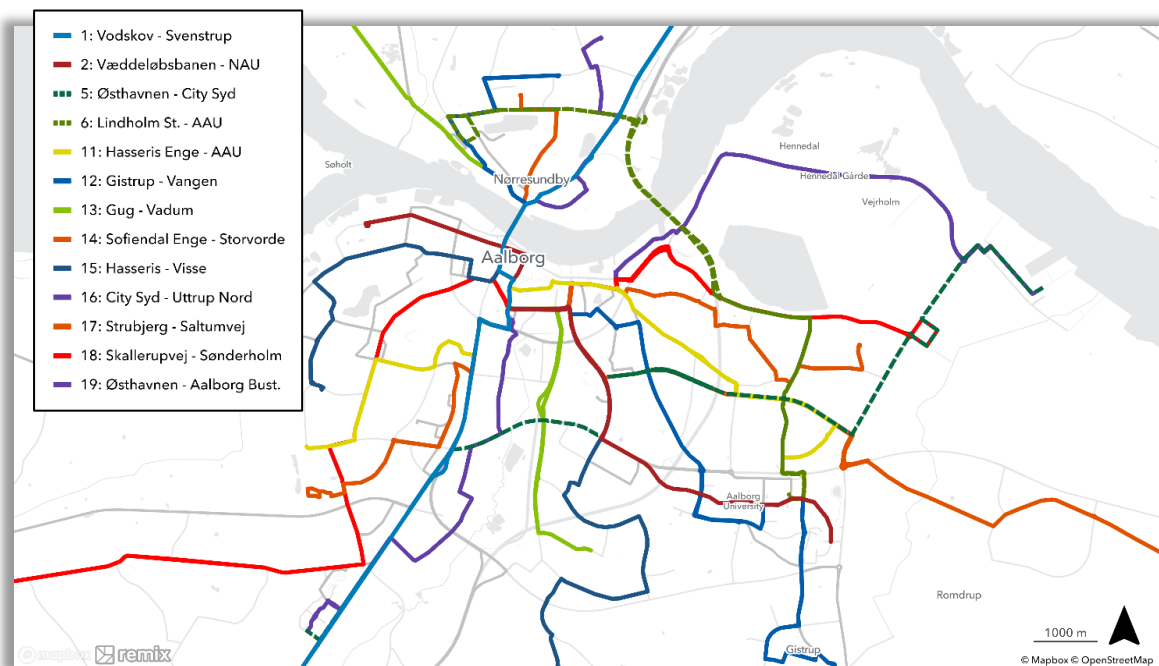


Danmarksgade:

Det skal først bemærkes, at der er to muligheder for nedenstående forslag for linje 11: Enten kan den køre via Danmarksgade eller den kan køre på Jyllandsgade. Udvalget bedes tage stilling til hvilken mulighed, som skal præsenteres i høringsmaterialet.

Såfremt Jyllandsgade muligheden vælges kan Shuttlebus via Danmarksgade beskrives som "tilkøbspakke" – (se nedenstående under "Tilkøbspakker")

På det følgende kort er forslaget til det nye bybusnet vist, hvor den enkelte bybuslinje er repræsenteret med hver deres farve og de to ringlinjer er vist med stiplede linjer.



Figur 3, Det nye bybusnet

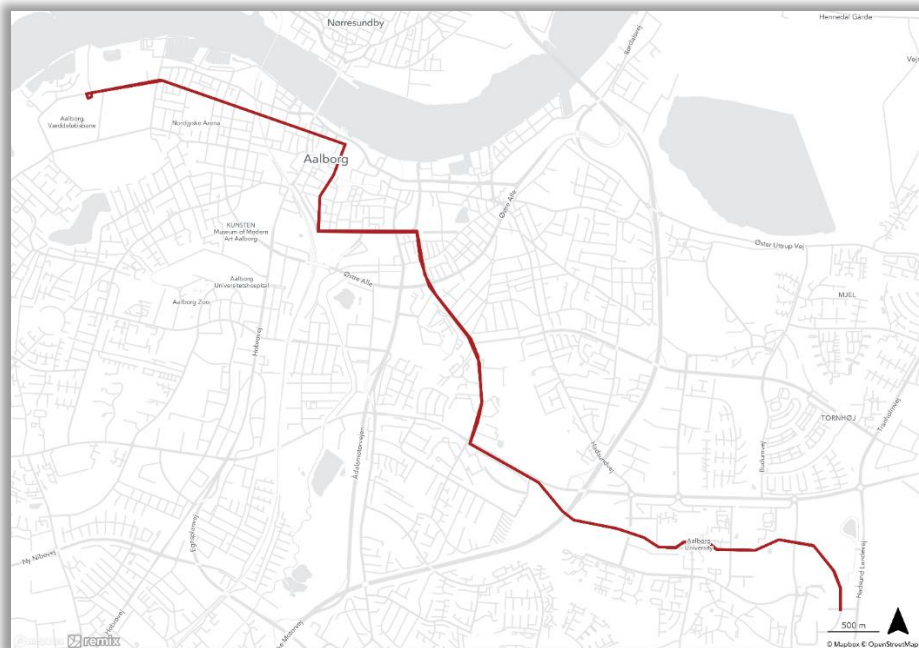


Linje 1: (Svenstrup/Godthåb/Ferslev) – City Syd – Hobrovej – Østre Alle – Aalborg Busterminal – Boulevarden – Østerågade – Borgergade - Limfjordsbroen – Østerbrogade – Østergade – Hjørringvej – Loftbrovej – Bouet – (Vodskov (- Grindsted/Langholt) / Hals).



Figur 4, Nyt bybusnet - Linje 1

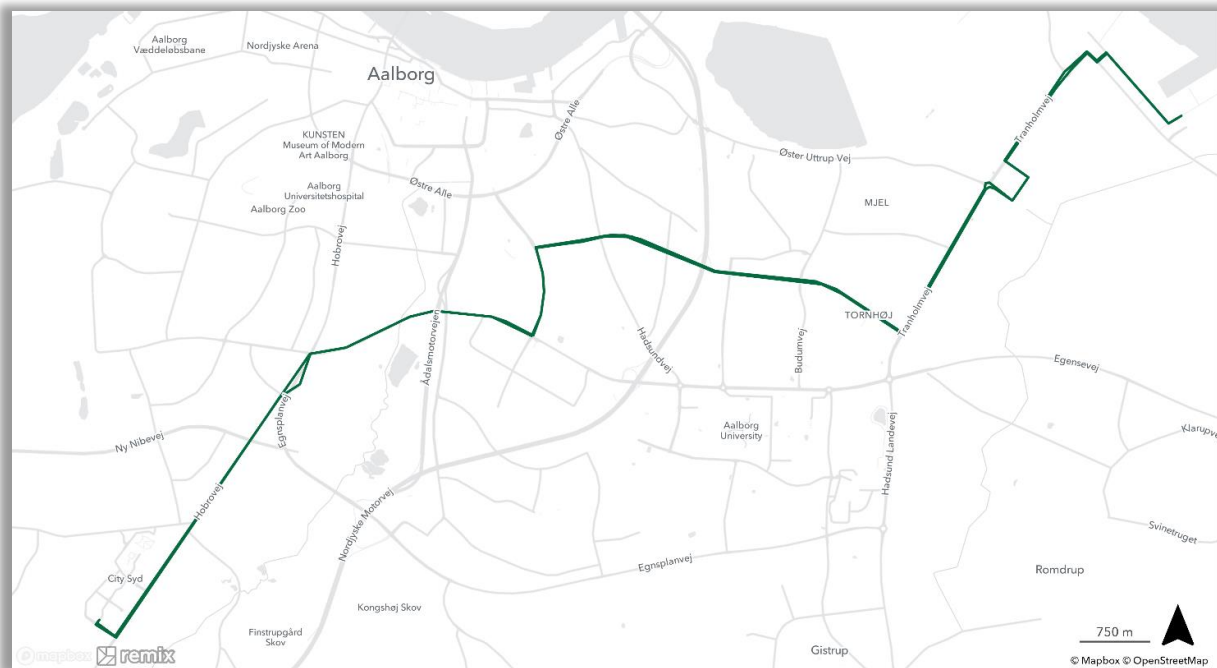
Linje 2 (Plusbussen): Skydebanevej – Kastetvej – Borgergade – Østerågade – Boulevarden – Aalborg Busterminal – Jyllandsgade – Karolinelundsvej – Bornholmsgade – Sohngårdsholmsvej – Grønlands Torv – Bertil Ohlins Vej – Nyt Aalborg Universitetshospital.



Figur 5, Nyt bybusnet - linje 2 (Plusbus)



Linje 5 (Ringlinje): Østhavnen – Langerak – Tranholmvej – Assensvej – Ebberupvej – Korinthvej – Tranholmvej – Humlebakken – Sohngårdsholmsvej – Grønlands Torv – Th. Sauers Vej – Over Kæret – Hobrovej – Krebsen – City Syd.



Figur 6, Nyt bybusnet - Linje 5 (ringlinje)

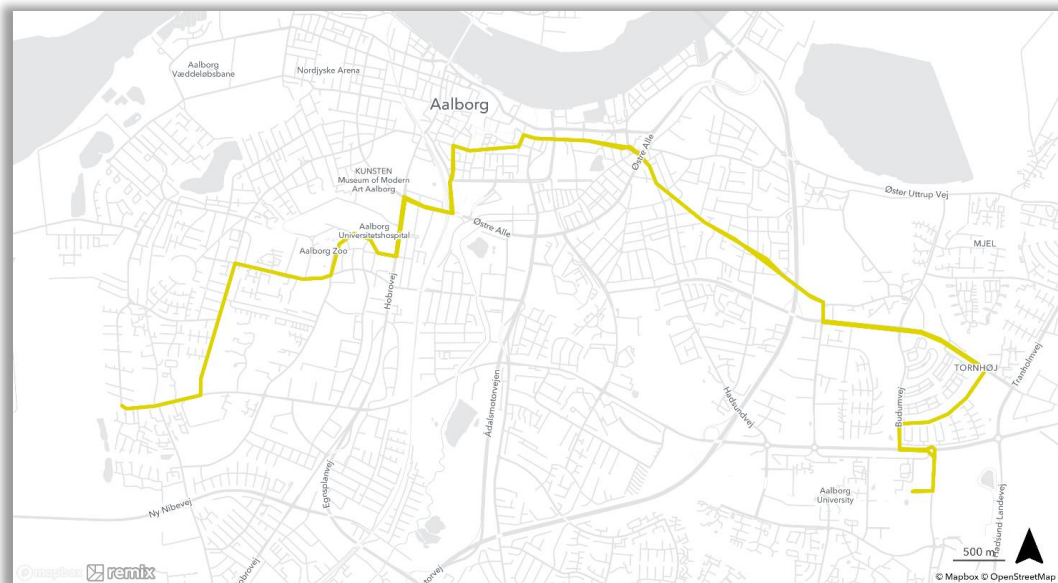
Linje 6 (Ringlinje): Lindholm St – Frank Rygårds Vej – Lindholmsvej – Forbindelsesvejen – Nr. Utrup Torv - Limfjordstunnelen – Øster Utrup Vej – TECHCOLLEGE – Budumvej – Universitetsboulevarden – Selma Lagerlöfs Vej – AAU Busterminal.



Figur 7, Nyt bybusnet - Linje 6 (Ringlinje)



Linje 11: Hasseris Enge – Skelagervej – Hasserisvej – Vestre Alle – Bejsebakkevej – Mølleparkvej – Hobrovej – Østre Alle – Aalborg Busterminal – Boulevarden – Danmarksgade – Løkkegade – Østerbro – Hadsundvej – Nr. Tranders Vej – Humlebakken – Tørnhøjvej – Budumvej – Universitetsboulevarden – Selma Lagerlöfs Vej – AAU Busterminal.



Figur 8, Nyt bybusnet - Linje 11

Linje 12: Løvbakken – Vangen – Vikingevej – Forbindelsesvejen – Stationsvej – Lindholm Station – Vesterbrogade – Limfjordsbroen – Vesterbro – Vingårdsgade – Boulevarden – Aalborg Busterminal – Jyllandsgade – Bornholmsgade – Færøgade – Sjællandsgade – Langelandsgade – Odinsgade – Hadsundvej – Einsteins Boulevard – Alfred Nobels Vej – Frederiks Bajers Vej – Bertil Ohlins Vej – AAU Busterminal – (Gistrup)



Figur 9, Nyt bybusnet - Linje 12



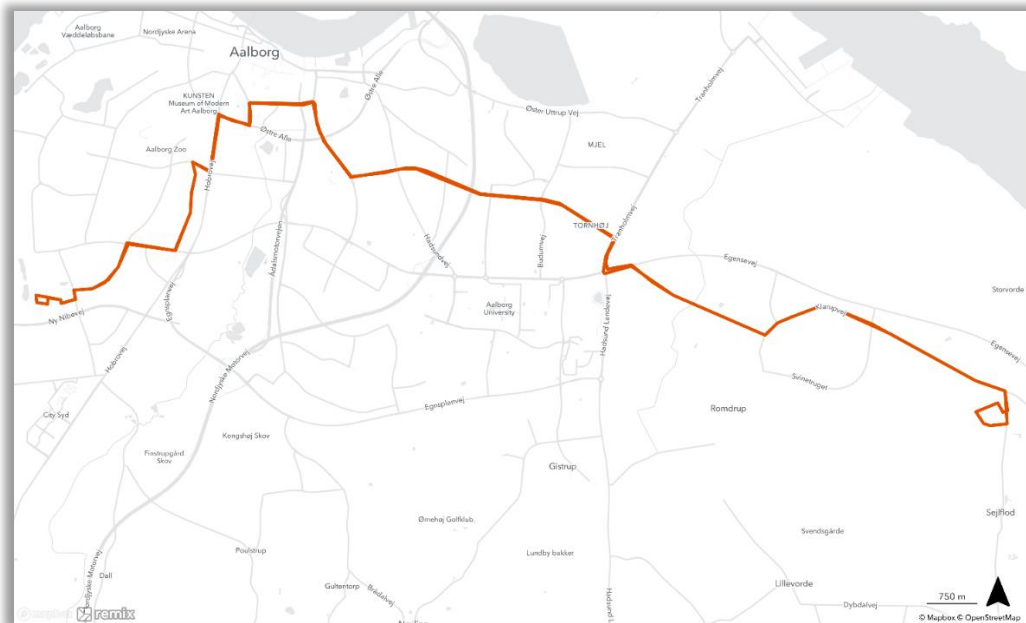
Linje 13: (Vadum/Aabybro) – Aalborg Lufthavnen – Lufthavnsvej – Thistedvej – Lindholm St. – Vesterbrogade – Limfjordsbroen – Vesterbro – Vingårdsgade – Boulevarden – Aalborg Busterminal – Jyllandsgade – Sønderbro – Gugvej – Landlystvej.



Figur 10, Nyt bybusnet - Linje 13

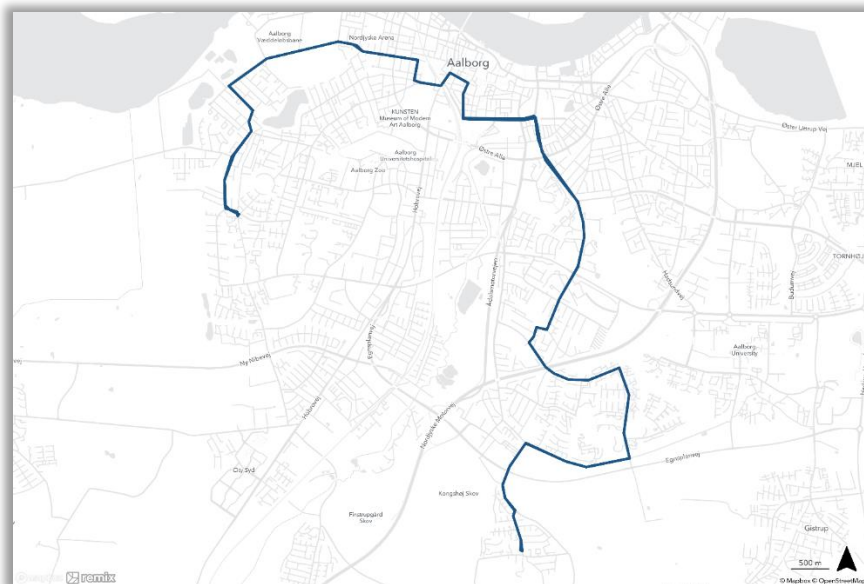


Linje 14: Sofiendals Enge – Anna Anchers Vej – Bygaden – Sofiendalsvej – Skelagervej – Kornblomstvej – Vestre Alle – Hobrovej – Østre Alle – Aalborg Busterminal – Jyllandsgade – Karolinelundsvej – Bornholmsgade – Sohngårdsholmsvej – Humlebakken – (Klarup/Storvorde).



Figur 11, Nyt bybusnet - Linje 14

Linje 15: City Syd – Fiskene – Vægten – Hobrovej – Nibevej – Letvadvej – Bygaden – Under Lien – Svalegårdsvej – Annebergvej – Kong Hans Gade – Hasserisgade – Vingårdsgade – Boulevarden – Aalborg Busterminal – Jyllandsgade – Karolinelundsvej – Bornholmsgade – Sohngårdsholmsvej – Hellevangen – Byplanvej – Zeusvej – Sønder Tranders Vej – Kærholtstien – Vissevej.



Figur 12, Nyt bybusnet - Linje 15



Linje 16: City Syd – Fiskene – Vægten – Hobrovej – Stationsmestervej – Pallasvej – Nestorvej – Stjernevej – Over Kæret – Enggårdsgade – Kjærs Mølle Vej – Aalborg Busterminal – Engvej – Limfjordsvej – Stigsborg Bygade – Engvej – Østergade – Hjørringvej – Nr. Uttrup Torv – Forbindelsesvejen – Studievej – Hvorup Kirkevej – Løvenborgparken.



Figur 13, Nyt bybusnet - Linje 16

Linje 17: Strubjerg – Forbindelsesvejen – Jørgen Berthelsens Vej – Skansevej – Nørresundby Torv – Vesterbro – Vingårdsgade – Boulevarden – Aalborg Busterminal – Jyllandsgade – Karolinelundsvej – Østerbro – Øster Sundby Vej – H. C. Andersensvej – Tove Ditlevs Vej – Aftenvej – Struervej – Lemvigvej – Budumvej – Smedegårdsvej – Saltumvej.



Figur 14, Nyt bybusnet - Linje 17

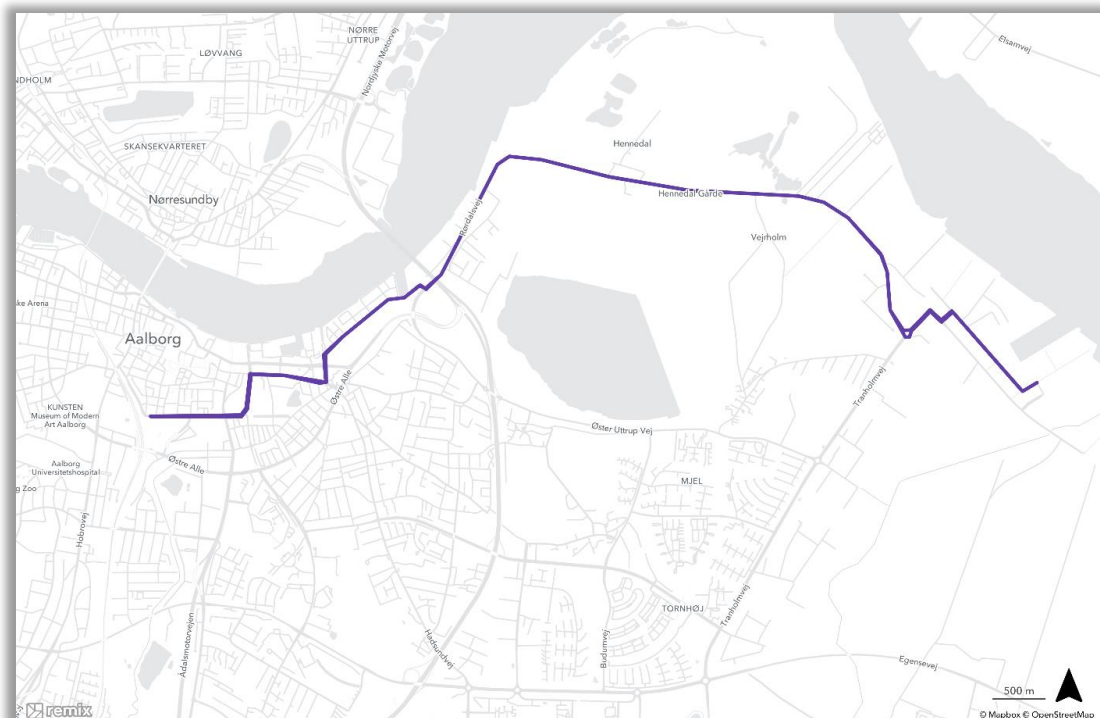


Linje 18: (Frejlev - Sønderholm) – Letvadvej – Bygaden – Skelagervej – Hasserisvej – Hasserisgade – Prinsensgade – Aalborg Busterminal – Jyllandsgade – Karolinelundsvej – Østerbro – Østre Alle – TECHCOLLEGE – Østre Uttrup Vej – Assensvej.



Figur 15, Nyt bybusnet - Linje 18

Linje 19: (Aalborg) – Jyllandsgade – Karolinelundsvej – Østerbro – Skibsbyggerivej – Gasværksvej – Rørdalsvej – Tranholmvej – Langerak – Vejdybet.



Figur 16, Nyt bybusnet - Linje 19



I den følgende tabel kan buslinjernes frekvens ses i de enkelte perioder af hverdage og en samlet frekvens for bybuslinjernes kørsel i weekenden.

Frekvens på bybuslinjerne	Morgen kl. 05.00-07.00	Myldretid kl. 07.00-08.30 kl. 13.30-18.00	Dagtimer kl. 08.30-13.30	Aften kl. 18.00-23.00	Weekend
Linje 1	6	6	6	6	6
Linje 2	8	8	8	8	8
Linje 5	2	4	2	2 (til kl. 20.00)	0
Linje 6	2	4	2	0	0
Linje 11	1	4	2	2	2
Linje 12	1	6	2	2	2
Linje 13	1	2	2	2	2
Linje 14	1	6	2	2	2
Linje 15	1	4	2	2	2
Linje 16	2	2	2	2	2
Linje 17	0	6	3	2	2
Linje 18	2	2	2	2	2
Linje 19	3	2	0	0	0

Tabel 1, Frekvens på bybusnet



Tilkøbspakker

Forslaget til et nyt bybusnet er baseret på det samme driftsomfang (køreplantimer), som der er i 2022. Derfor har der været behov for at lave prioriteringer, da der ikke er ressourcer til alle ønskede tiltag. De tiltag, som der ikke er fundet økonomi til, er benævnt "tilkøbspakker, og beskrevet nedenfor:

Tilkøbspakke 1: Forlængelse af linje 15 til City Syd

Der er ifølge data fra Dansk Statistik en stærk pendlerrelation (fra bopæl til arbejdsplads) mellem Aalborg sydvest og Aalborg Vestby. For at understøtte denne relation kan linje 15 forlænges fra endestationen i Hasseris til City Syd via Bygaden og Letvadvej.

Ruten bliver ca. 5 km længere, hvilket giver et øget timeforbrug på ca. 4.000 timer årligt. Det svarer til en årlig udgift på ca. 2,5 mio. kr.



Figur 17, Tilkøbspakke 1 – Forlængelse mellem Hasseris og City Syd



Tilkøbspakke 2 :Øget driftsperiode på linje 5

Linje 5 kører i dag i den nuværende køreplan udelukkende i myldretiden mellem kl. 7.00 og 8.30 og mellem kl. 13.30 og 16.30. I det nye rutenet ligger der op til øget drift på hverdage mellem 05.00-20.00, men der vil ikke være kørsel i weekender, da der ikke er økonomi til det.

Hvis der køres med halvtimes frekvens i weekenden mellem 08.00 – 20.00 på strækningen Assensvej – City Syd, vil det give en årlig merudgift på 2 mio. for kørsel om lørdagen og 2 mio. for kørsel om søndagen.

Det vil sige, at den samlede merudgift vil blive 4 mio. kr.

			Frekvens i dag	Frekvens i forslag til bybusnet	Frekvens ved valg af tilkøbspakke
Hverdag	05:00	07:00		30	30
	07:00	08:30	15	15	15
	08:30	13:30		30	30
	13:30	17:00	15	15	15
	17:00	20:00		30	30
Lørdag	08:00	18:00			30
Søndag	08:00	18:00			30

Tabel 2, Tilkøbspakke 2 – øget driftsperiode på linje 5

Tilkøbspakke 3: Øget driftsinterval på linje 6 i forhold til nuværende køreplan.

Linje 6 kører i dag i den nuværende køreplan kun 5 morgenafgange, 3 i den ene retning og 2 i den anden retning. I dette forslag til det nye bybusnet lægges der op til at buslinjen kører alle hverdage mellem 07.00-18.00, men der vil ikke være kørsel i weekender, da der ikke er økonomi til det.

Hvis der køres med halvtimes frekvens i weekenden mellem 08.00 – 18.00 på denne linje, vil det give en årlig merudgift på ca. 1 mio. for kørsel om lørdagen og ca. 1 mio. for kørsel om søndagen.

Det vil sige, at den samlede merudgift vil blive 2 mio. kr for kørsel i weekenden.

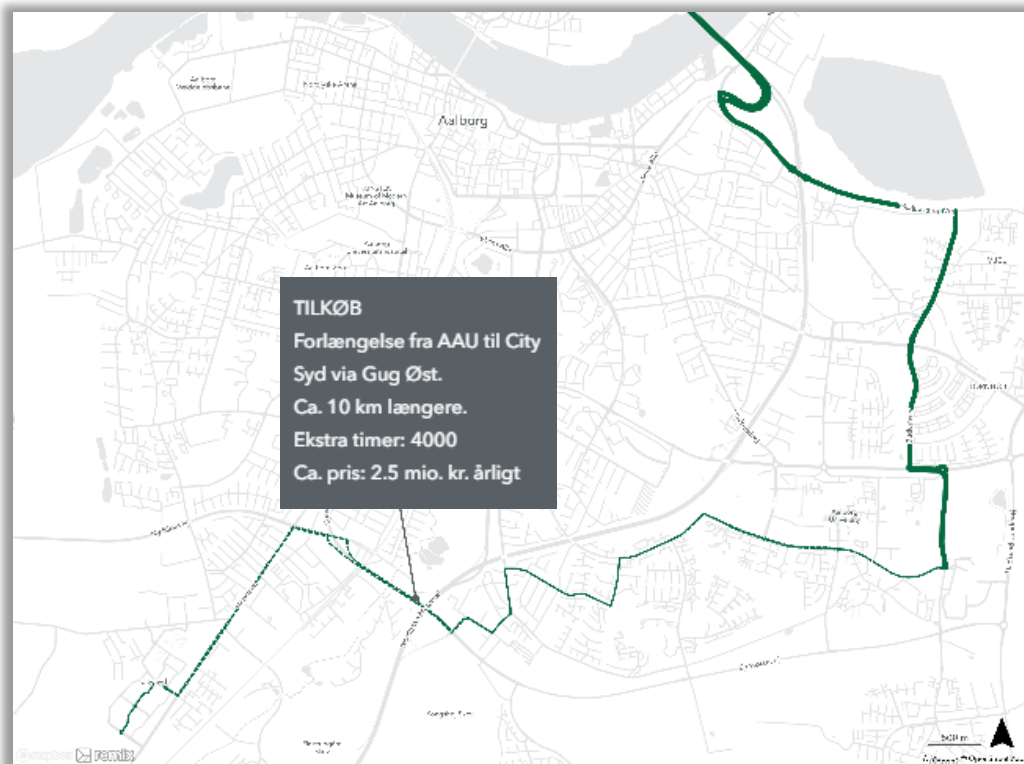
			Frekvens i dag	Frekvens i forslag til bybusnet	Frekvens ved valg af tilkøbspakke
Hverdag	05:00	07:00			
	07:00	08:30	15	15	15
	08:30	13:30		30	30
	13:30	17:00	15	15	15
	17:00	20:00		30	30
Lørdag	08:00	18:00			30
Søndag	08:00	18:00			30

Tabel 3, Tilkøbspakke 3 – Frekvens på linje 6



Tilkøbspakke 4 :Forlængelse af linje 6 fra AAU mod Gug Øst og City Syd

Der er ifølge pendlingsdata en relation mellem Aalborg sydvest og Aalborg øst. For at understøtte denne relation kan linje 6 forlænges fra AAU Busterminal til City Syd via Gug øst og Skalborg. Ruten bliver ca. 10 km længere, hvilket giver et øget timeforbrug på ca. 4.000 timer årligt. Det svarer til en udgift på ca. 2.5 mio. kr.



Figur 18, Tilkøbspakke 4 – forlængelse af linje 6 fra AAU Busterminal til City Syd

Samlet oversigt over tilkøbspakker:

Tilkøbspakke	Årlig udgift i mio. kr.
Tilkøbspakke 1: Forlængelse af linje 15 til City Syd	2,5
Tilkøbspakke 2 :Øget driftsperiode på linje 5	4,0
Tilkøbspakke 3: Øget driftsinterval på linje 6 i forhold til nuværende køreplan.	2,0
Tilkøbspakke 4 :Forlængelse af linje 6 fra AAU mod Gug Øst og City Syd	2,5
Total	11,0

Figur 19: Samlet oversigt over tilkøbspakker



Eventuel tilkøbspakke 5: Shuttlebus i Danmarksgade

Ruteforslag: Aalborg Busterminal – Politigården – Karolinelundsvej v. Fyensgade – Nordkraft – Løkkegade – Frederikstov – Louisegade - Aalborg Busterminal.

Bustype: Erfaringerne med mindre elbusser i Danmark er begrænsede, så der foreslås et udbud af ruten på 10 år. Bussen vil alternativt kunne bruges på det øvrige bybusnet. (Skal vurderes af NT)

Driftsperiode: Bussen kører tre gange i timen fra kl. 9 – 18 alle ugens dage.

Økonomi: 2,2 mio. kr. årlig udgift.



Figur 20, Tilkøbspakke 4 – forlængelse af linje 6 fra AAU Busterminal til City Syd

Samlet oversigt over tilkøbspakker – med shuttlebus:

Tilkøbspakke	Årlig udgift i mio. kr.
Tilkøbspakke 1: Forlængelse af linje 15 til City Syd	2,5
Tilkøbspakke 2 :Øget driftsperiode på linje 5	4,0
Tilkøbspakke 3: Øget driftsinterval på linje 6 i forhold til nuværende køreplan.	2,0
Tilkøbspakke 4 :Forlængelse af linje 6 fra AAU mod Gug Øst og City Syd	2,5
Tilkøbspakke 5 :Shuttlebus - Danmarksgade	2,2
Total	13,2

Figur 19b: Samlet oversigt over tilkøbspakker (med shuttlebus)

Høringsmateriale

Høringsmaterialet er vedlagt i Bilag 1, og offentliggøres på Aalborg Kommunes hjemmeside under "Lovpligtige annoncer". Høringsmaterialet indeholder - ud over en beskrivelse som i ovenstående – link til en interaktiv platform, med et kort over det nye bybusnet, hvor der kan zoomes ind og ud, og hvor borgerne kan give deres bemærkninger direkte på kortet, hvorefter de kan indsamles efter høringen.



Bilag:

Bilag 1 - høringsmateriale

Bilag 2 - Gratis Shuttlebus i Aalborg