



Punkt 5.

Køreplanindstilling 2015/16

2014-190801

Sundheds- og Kulturforvaltningen indstiller, at Sundheds- og Kulturudvalget drøfter køreplanindstillingen og godkender tidsplanen for det videre arbejde.

Beslutning:

Drøftedes.

Tidsplanen godkendt med den rettelse af byrådsbehandling bliver den 27. april 2015.



Sagsbeskrivelse

Køreplanforslaget for 2015/16 er baseret på den kollektive trafikplan, som, med nogle få tilføjelser, blev godkendt af byrådet den 10. marts 2003 (punkt 12). Trafikplanens overordnede principper følges fortsat.

Som resultat af budgetforhandlingerne i efteråret 2014 blev rammerne for køreplanen 2015/16 øget med 2 mio. kr. i 2015 og 3 mio. kr. i 2016.

Forholdene for den kollektive trafik ændres hele tiden, hvorfor det er nødvendigt at foreslå justeringer i køreplanen. Det gælder f.eks. fremkommeligheden visse steder i byen og ændringer i demografien.

I planlægningen af nærværende køreplanindstilling er der derfor forslag om ændringer som har baggrund i borgerhenvendelser, kontakt til entreprenører, institutioner samt forvaltningens egne erfaringer med den nuværende køreplan.

De rutemæssige konsekvenser er beskrevet enkeltvis i afsnit "C :Væsentlige ændringer i køreplan 2015/16 i forhold til 2014/15".

A: Baggrund

Vinter og omkørsler

Det var en forholdsvis mild vinter i 2014/15. Det har betydet forholdsvis få problemer med forsinkelser pga. vejret, og der har heller ikke været perioder, hvor busdriften har været indstillet.

Der har været 49 omkørsler i 2014, bl.a. flere større omkørsler med helasfaltering af større veje flere steder.

Fremkommelighed, busveje mm.

Et andet, mindre fremkommelighedstiltag på Sohngårdsholmsvej ved Østre Alle blev færdiggjort i december 2013 med 50 % støtte fra Trafikstyrelsens fremkommelighedspulje. Dette tiltag har forbedret fremkommeligheden i retning mod byen i myldretiderne metrobus 2 og bybuslinjerne 14 og 15. Der er dog fortsat trængsel på Sohngårdsholmsvej, som først bliver løst, når den kollektive trafik får sit eget midterlagte tracé. Det sker senest når letbanen etableres.

Trængsel i bykernen medfører behov for at justere køreplanerne på flere bybuslinjer. For linje 14 medførte det, at der blev sat en bus mere på linje 14 i på enkelte afgang i myldretiden ved sidste køreplanskift. I nærværende køreplanforslag udvides dette til alle afgang i myldretiden. Ekstraudgifterne til dette er indarbejdet i denne indstilling.

I sommerferien 2014 var erfaringen med linje 17, at køreplanen var for presset til at kunne køres med 3 vogne. Derfor indsættes 4 vogne til samme køreplan.

Flere studerende

Antallet af studerende steg også i 2014/15, og der kommer fortsat flere studerende på AAU. For at få ekstra-busindsatsen til at være mere effektiv erstattes en del af de ekstrabusafgange, som køres med fremmede busser, med røde metrobusser, som passagererne har nemmere med at genkende. De ekstra afgang vil også optræde på realtidsskiltene, rejseplanen og NT-live, men ikke på de trykte køreplantavler ved stoppestederne og publikumskøreplanen, da afgangene kun indsættes på de tidspunkter af året, hvor der er behov. Ellers bliver informationen for uoverskuelig. På Kastetvej og i Vejgård, hvor linje 12 kører, mærkes det øgede pres på den kollektive trafik også.

Korrespondancesikring

NT's projekt med at etablere korrespondancesikring mellem minibusser og bybusser i bl.a. Aalborg Kommune, hvor der blev afsat 0,5 mio. kr. i 2014, er endnu ikke fuldført. Det forventes etableret i 2015

Letbane



I 2014 blev det endeligt besluttet, at Aalborg får en letbane, som kommer til at gå fra Mølholmsparken i øst til det nye universitetshospital i øst - en samlet strækning på 12,3 km med i alt 24 stoppesteder. Ruten bliver Kastetvej - Østerågade - Boulevarden - Jyllandsgade - Sohngårdsholmsvej - Busvejen. Letbanen vil helt erstatte de nuværende buslinjer, som kører på Kastetvej og Sohngårdsholmsvej - Busvejen - dvs. dele af linje 12, 13 og metrobus 2. Samlet set vil den kollektive trafik blive væsentligt styrket med letbanen, da det i forudsætningerne for letbanen er forudsat, at den samlede kollektive trafik skal stå for mere end halvdelen af den samlede trafikvækst frem til 2020, som det er forudsat i folketingets aftale om "En grøn transportpolitik".

Sundheds- og Kulturforvaltningens afdeling for Kollektiv Trafik er derfor ved at udarbejde en strategiplan, som dels dækker kommende udvidelser og ændringer på rutenettet, dels strategi for fremkommelighed, stoppestedforbedringer, udbudsstrategi, IT og realtid. I forhold til de kommende udvidelser er denne køreplan det første skridt.

Ny kollektiv trafikplan

Den nuværende trafikplan er fra 2004. I forbindelse med planlægningen af den kommende letbane skal der ske en endelig fastlæggelse af det kommende bybusnet. Det betyder, at der i forbindelse med det kommende letbanearbejde skal laves en ny kollektiv trafikplan, da der bliver tale om omfattende omlægninger af den kollektive bustrafik. I første omgang afventer dette letbanens VVM, som også vil afklare hvor busserne skal køre i midtbyen, når letbanen er etableret.

B: Klager og erfaringer

I Bilag 1 vises en samlet oversigt klager og henvendelser fra januar 2013 til januar 2014.

Møder med entreprenører og chauffører

Der har været afholdt møder med Arriva og Keolis (tidl. City Trafik) vedr. den nye køreplan, og øvrige entreprenører er blevet hørt om bemærkninger. Der er kommet forslag om mindre justeringer i forhold til den gældende køreplan, som vil blive vurderet i forhold til detailplanlægningen af køreplanen.

Møder med Ældreråd og Handicapråd

Den 5. februar 2015 orienterede Kollektiv Trafik ældrerådet om status for den kollektive trafik, herunder de ændringer som forvaltningen i samarbejde med de ældre har planlagt.

Køreplanindstillingen behandles i Handicaprådet 24. februar og i Ældrerådet 12. marts 2015

Møde med uddannelsesråd

Køreplanindstillingen behandles i uddannelsesråd 24. februar 2015.

Møder med folkeskolerne

Alle folkeskoler er via mail blevet bedt om at give kommentarer til gældende køreplan, så eventuelle forslag kan indarbejdes i detailplanlægningen. I forhold til skolereformen var der usikkerhed om øgede udgifter til busdriften, men generelt har skolereformen ikke medført øgede udgifter for den kollektive trafik.

Henvendelse fra borgere

Generelt har - især i efteråret 2014 - der været mange henvendelser om at busserne er forsinkede, og ikke kan overholde køreplanerne. Baggrunden er dels øget trængsel, dels flere passagerer visse steder. Derudover har henvendelserne været meget blandede og i Bilag 1 er henvendelserne og forvaltningens bemærkninger opsamlet.

C. Væsentlige ændringer i køreplan 2014/15 i forhold til 2013/14

Generelt:

Justeringer i minuttallene i de enkelte køreplaner.

Metrobus 2

Der laves fast 15 min ekstrabusdrift mellem Aalborg Busterminal og Universitetet fra kl 7.30 – 8.30 og igen fra kl 13-17. Dette svarer til at hver anden afgang fra Universitetet er doubleret i belastet retning. Alle afgang medtages i den elektroniske køreplan (Realtidstavler, rejseplan og NT-live), men ikke i den trykte køreplan og på køreplantavlerne ved stoppestederne. Køres med kontraktbusser, som i modsætning til nogle af de ekstrabusser, som benyttes i dag, er bemalet og indrettes som almindelige metrobusser. Kører kun i perioder, hvor der er studerende på AAU.



Linje 12

10 minutters drift i stedet for 15 minutters drift i myldretiden for at dække det stigende behov mellem Kastetvej, Vejgård og Universitetet.

Linje 14

Der indsættes en ekstra vogn i myldretiden for at sikre, at køreplanen bedre kan overholdes.

Linje 17

Der indsættes en ekstra vogn i myldretiden i sommerferien for at sikre, at køreplanen bedre kan overholdes.

Servicelinjer

Servicelinje 1 ændrer rute og får ny endestation ved Gundorfslund. S1 vil derved også betjene Sygehus Syd. Kørslen via Bakkegårds kvarteret nedlægges, da kun meget få benytter bussen i dette område. Ændringen er planlagt sammen med repræsentanter for de ældre.

Servicelinje 3's kørsel via Gundorfslund nedlægges (overtages af S1).

Horizon 2020

I forbindelse med EU-projektet Horizon 2020 vil Kollektiv Trafik i køreplanperioden analysere mulighederne for alternative kollektivtrafikmuligheder i erhvervsområdet i Aalborg Øst for at forbedre mulighederne for at komme til og fra arbejde uden bil. Bl. a. undersøges mulighederne for at benytte NT's FLEX-trafik, som bl.a. benyttes til transport af borgere som har fået bevilget kørsel, i et såkaldt "FlexErhverv"tilbud, hvor det udnyttes, at flere passagerer kan benytte samme køretøj til og fra bopælen til arbejdspladsen. Fordelen med FlexErhverv er, at kørslen kan tilpasse virksomhedernes behov, og derved kan skjult ventetid minimeres ved rejsens start og slut. De fleste buslinjer i Aalborg er centrumsrettede, og derfor kræver mange rejser at man kører ind til Aalborg Busterminal for at skifte bus. Det tager tid og før rejsen unødigt længere. Dette minimeres med FlexErhverv.

Faktaboks:

Øgede midler til kollektiv trafik fra 2015

I budgettet for 2015 og 2016 og overslagsårene afsatte byrådet ekstra midler til øget drift i den kollektive trafik dels for på kort sigt at øge antallet af passagerer og dermed fastholde eller måske ligefrem øge den kollektive trafiks andel af den samlede trafik. På længere sigt er målet, at sikre det forudsatte passagergrundlag for letbanen, samt leve op til NT's kollektive trafikplan fra 2012 og trafiktalet "En grøn transportpolitik" fra 2009, der bl.a. betyder, at den kollektive trafik skal stå for mere end halvdelen af den samlede trafikvækst inden 2030. Der blev afsat 2 mio. kr. i 2015 og 3 mio. kr. årligt fra 2016 til dette formål.

Metrobus 2

Metrobus 2 forbinder bl.a. Aalborg midtby med Universitetet, og er denne strækning (som senere erstattes af letbanen) er den mest benyttede i den kollektive trafik. Der er i dag indsat op til 14 ekstrabusser om morgenen på linje 2. Denne linje forstærkes i denne indstilling med flere og bedre ekstrabussafgange

Linje 12

Linje 12 forbinder Kastetvej, Aalborg Midtby, Vejgård og Universitetet. Kastetvej-strækningen erstattes senere af letbanen. Også linje 12 er en meget benyttet rute, med op til 10 ekstrabusser om morgenen. I Vejgård er der i den senere tid bygget en del ungdomsboliger, hvilket er med til at øge behovet for den kollektive trafik. Denne linje forstærkes i denne indstilling med flere busser i timen: Bus hvert tiende minut i stedet for hvert kvarter i myldretiden - morgen og eftermiddag.

Letbanelinje fra 2016

I forbindelse med køreplansskiftet i 2016 er det planen, at etablere en egentlig letbanelinje, som går fra Væddeløbsbanen i Vest til Universitetet i Øst. Denne linje vil erstatte de strækninger af metrobus 2, linje 12 og linje 13, som kører der i dag. Herved opnås en større robusthed i den kollektive trafik i forhold til den gradvise etablering af letbanen, hvor anlægsfasen forventeligt starter i 2018 og først er færdig i 2012.



Etableringen af en letbanelinje vil medføre, at nuværende linje 12, 13 og metrobus 2 skal ændres grundlæggende, mens andre linjer ikke berøres. Metrobus 2 nedlægges, og linje 12 og 13 vil overtage metrobus 2's strækninger mellem Aalborg og Åbybro.

Skema over økonomien for de enkelte ændringer:

mio. kr.	Rute	Bemærkning	Ændringer - netto	
			2015	Helårsvirkning
	Metrobus 2	Faste ekstra afgang med metrobusmateriel mellem Aalborg og Universitetet i myldretiden	0,7	1,4
	Linje 12	10 minutters drifts i stedet for 15 minutters drift i myldretiden	1,4	2,8
	Linje 14	En bus mere i omløbet i myldretiden	0,2	0,4
	Linje 17	En bus mere i omløbet i myldretiden i sommerferien	0,1	0,1
	Reduktioner - ekstrabus	Øgning på lin.12 og m2 mindsker behovet for ekstrabusser	-0,4	-0,7
	Netto i alt		2,0	4,0

D: Miljø

De miljømæssige konsekvenser af den nye køreplan kan groft indeles i to dele:

- Den direkte påvirkning af miljøet fra busserne
- Den indirekte påvirkning af miljøet ved, at buspassagererne ikke kører i bil.

De busser, som benyttes i Aalborg Kommune, er stort set alle miljøvenlige køretøjer. Takket være partikelfiltre m.m. er udstødningsgasserne fra busser næsten fri for partikler. Det betyder, at der kun skal være 6-7 passagerer i en bus, for at det er mere miljøvenligt end en bil med én person.

I forhold til støj og visuelt indtryk gør en lignende sammenligning sig gældende; selvom en bus fylder og støjer mere end (nogle) biler, skal man tænke på alternativet; at de op til 50-80 mennesker, der sidder i bussen i myldretiden, kørte i hver deres bil eller på hver deres knallert.

Den kollektive trafik i Aalborg er således udtryk for en miljøvenlig tilrettelæggelse af det samlede transportarbejde, idet buspassagererne i Aalborg gennemsnitligt bruger mindre brændstof pr. personkilometer end bilerne.

F:Erhverv

Forslaget er generelt neutralt.

G:Tidsplan

- 24. februar Handicapråd - høring
- 24. februar Uddannelsesråd (videregående og ungdomsuddannelser) - høring
- 12. marts Ældreråd - Køreplanindstilling - høring
- 25. marts Sundheds- og Kulturudvalget - Køreplanindstilling (2. beh.)
- xx Magistrat - Køreplanindstilling
- 13. april Byråd - Køreplanindstilling



Bilag:

bemærkninger til køreplanen 2014-15. Bilag til køreplanindstilling 2015/16