



Punkt 7.

Godkendelse af køreplanindstilling 2017-2018

2017-011797

Sundheds- og Kulturudvalget indstiller, at byrådet godkender,

at køreplanen for den kollektive trafik i Aalborg Kommune ændres og justeres fra den søndag 6. august 2017 som anført i sagsbeskrivelsen, og

at Sundheds- og Kulturudvalget bemyndiges til, inden for budgetrammerne, at foretage mindre justeringer i den godkendte køreplan.

Daniel Nyboe Andersen var fraværende.

Beslutning:

Anbefales.



Sagsbeskrivelse

Køreplanforslaget for 2017/18 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 2016 blev rammerne for køreplanen 2017/18 øget med 1,8 mio. kr. i 2017 og 2,8 mio. kr. i årene frem. Midlerne er øremærket til fortsættelse af linje 18, som forsøgsvis blev udvidet i 2016 (0,8 mio. kr./år), samt flere køreplantimer på linje 2 (1 mio. kr. i fra sommeren 2017, 2 mio. kr. fra 2018).

I planlægningen af nærværende køreplanindstilling foreslås derfor udvidelser, som har baggrund i budgettet, Sundheds- og Kulturudvalgets drøftelser, samt andre mindre ændringer på baggrund af 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 2017/18 i henhold til 2016/17.

A. Baggrund

Vinter og omkørsler

Også i 2016/17 har vinteren være mild. Det har betydet meget få problemer med forsinkelser pga. vejret, og der har heller ikke været perioder, hvor busdriften har været indstillet.

Der har været 38 omkørsler i 2016, bl.a. i forbindelse med cykelløb, Karneval, Grøn Koncert, Nibe Festival osv. I 2015 var der 59 omkørsler, så der er tale om et fald. Til gengæld har omkørslen på grund af Vingårdsgade været en af de store, hvor linje 15, 16 og 17 har været henlagt til Prinsensgade. Det har givet længere gangafstande for mange af de passagerer, som tidligere har benyttet Vingårdsgadestoppestedet.

Fremkommelighed, busveje mm.

Et fremkommelighedstiltag er etableret i 2016 – en længere busbane i sydlig retning på Hobrovej før Ny Ni-bevej. Dette anlæg modtager 50% støtte fra Transportministeriet.

Flere borgere – flere studerende

Antallet af borgere i Aalborg Kommune steg også i 2016 med ca. 2.400, heraf mange nye studerende. Det har øget behovet for flere afgang i den kollektive trafik – især til og fra de mange uddannelsessteder, hvor Aalborg Universitet er det største. I 2015 blev linje 12 "**opgraderet**" med flere afgang, og i 2016 blev linje 14 opgraderet. Linje 14 betjener strækningen: Hasseris (Skelagergårdene) - Bykernen – Aalborg Øst – Universitetet.

Linje 14 har haft en stigning i passagertallet fra køreplan 14/15 til 15/16 som afspejler, at der blev indsat flere afgang. Det samme skete for linje 12 året før.

+Bus og ny bybuslinje i 2016

Den 10. februar besluttede et flertal i Folketinget at støtte Aalborg +Bus-projekt, så Aalborg også får en høj-klasset kollektiv trafikløsning på linje med letbanerne i Odense og Aarhus. Linjeføringen og stoppestederne er (næsten) ikke ændret fra letbaneforslaget, men i stedet for skinner og sporvogne bliver der tale om lange, moderne og miljøvenlige busser.

+Bussen kommer til at gå fra Væddeløbsbanen i vest til det nye universitetshospital i øst – en samlet strækning på 12,3 km med i alt 23 stoppesteder. Ruten bliver Kastetvej – Østerågade – Boulevarden – Jyllandsgade – Sohngårdsholmsvej – Busvejen. +Bussen vil på denne strækning erstatte den nuværende buslinje 2.

De køretøjer, som forventes benyttet på +Bussen, er endnu ikke besluttet, men i de byer i Europa, som har lignende løsninger, benyttes ofte 2- og 3-leddede busser på 18 eller 25 meter. Disse busser har større kapacitet end almindelige bybusser, men er også for lange til de umiddelbart kan benyttes på Aalborg Kommunes stoppesteder, som de ser ud i dag, hvorfor disse ikke indgår i nuværende planlægning.

Samlet set vil den kollektive trafik blive væsentligt styrket med +Bussen, som forventes klar til 2021-22.



Som forberedelse til den nye højklassede forbindelse etableredes linje 2 i 2016. Linje 2 kører således der, hvor +Bussen kommer til at køre.

Ændringen var en af de største rutemæssige ændringer de senere år.

Nogle borgere fik kortere rejsetid, andre længere rejsetid med ændringerne i 2016. Men samlet set viste beregninger, at der spares tid med den nye køreplan. Der har æret få klager over omlægningen.

I 2017 vil planarbejdet med +Bussen blive konkretiseret yderligere i et detailprojekt.

El-busser på linje 14 i HORIZON 2020-projektet

Som del af HORIZON 2020-projektet anskaffes 11 el-busser på linje 14 ultimo 2018, såfremt projektet bliver realiseret. Det afgøres til september 2017. El-busserne bliver 100% emissionsfri og meget støjsvage, og kan meget vel blive en forløber for fremtidens busser i Aalborg. Det kræver dog først og fremmest, at elafgifterne for busser ændres til samme niveau som den afgift, der betales for letbaner.

Forsøg med brint

Som led i et større EU-projekt får Aalborg Kommune mulighed for at deltage i et brintbus-projekt med et køretøj i 2018. Projektet bliver næsten uden omkostninger for Aalborg Kommune, da tilskuddene til projektet fra regionen og EU er meget store. Brintbusserne er fortsat fjern fremtid. Fremstillingen af brint er simpelthen for dyr til, at det i nær fremtid kan blive en fast del af den kollektive trafik. Men forsøg med alternative brændstoffer er vigtige, så den kollektive trafik kan være på forkant med udviklingen. Og så er Aalborg med til at understøtte regionens udvikling på området.

Stor udvikling på køretøjsområdet

I det hele taget sker der i disse år en meget stor udvikling på køretøjsområdet. Set i det lys betyder busdrift i forhold til letbanedrift mindre, men hyppigere investeringer i materiel. Det gør risikoen for store fejlinvesteringer mindre.

B. Klager og erfaringer

I bilag 1 vises en samlet oversigt over klager og henvendelser fra januar 2016 til januar 2017.

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

Der har været afholdt møder i Ældrerådet og Handicaprådet i 2017, således at eventuelle ønsker og forslag kunne nå at blive indarbejdet i denne indstilling. Ældrerådet har især være utilfreds med servicelinjernes driftsperiode, som ligger mellem 9 og 13 i forhold til aktivitetscentrenes åbningstid, som er til kl. 16. Også linje 18's betjening i Aalborg Øst er drøftet.

FLEX-senior forsøget blev planlagt og etableret i samarbejde med Ældrerådet. Forsøget viste en stigende interesse efter en langsom start, men i forbindelse med budgetforhandlingerne i 2016 blev det besluttet, at forsøget ikke skulle fortsætte. Kun 10% af de i alt 1.363 ture gik i øvrigt til aktivitetscentrene.

Bilag 2 er en opsamling af referatet af møderne med Ældreråd og Handicapråd.

Møde i Uddannelsesrådet

Der har ikke været møder med Uddannelsesrådet.

Møder med folkeskolerne

Alle folkeskoler er via mail blevet bedt om at give kommentarer til gældende køreplan, så eventuelle forslag kan indarbejdes i detailplanlægningen. 6 skoler har haft kommentarer. Generelt er der tale om ønsker om flere afgang, eller ændring af minuttider. Nogle problemer kan løses ved at ændre ringetider, andre ved justeringer i køreplanen. Det skal bemærkes, at der er aftalt særskilt dialog med Skoleforvaltningen i forbin-



delse med omlægningen af skoledistrikterne i Nørresundby som følge af nedlæggelsen af Løvvangskolen. Se bilag 1 for en opsamling af problemstillingerne.

Henvendelse fra borgere

En stor del af henvendelserne fra passagererne har været om forsinkelser. De mange nye borgere i Aalborg har betydet generelt mere trafik – både i busserne, men også biltrafik. Det har medført et øget pres på vejnettet – og dermed forsinkelser især de steder, hvor bus og bil deler vejareal. De øvrige henvendelser har været om mange forskellige ting, som ønsker om flytning af minuttal, mindre ruteændringer og manglende busafgange visse steder.

C. Væsentlige ændringer i køreplan 2017/18 i forhold til 2015/16

Generelt:

Justeringer i minuttallene i de enkelte køreplaner.

Ekstra afgang på linje 18

Linje 18 udvides med en dobbeltafgang til/fra Østhavnen, for at imødekomme ønsker fra borgere i Øster Uttrup. Meromkostningerne for de to afgang afholdes inden for rammerne af den oprindelige udvidelse, ved at justere på køreplanen andre steder.

Ekstrakørsel på linje 2

Der indsættes yderligere to faste ekstrabusser på linje 2. Der kører i forvejen fire faste ekstrabusser, og dermed bliver der seks faste ekstrabusser på linje 2. Ekstrabusserne er i drift ca. 7 timer om dagen, og kører alle hverdage. De fire ekstrabusser kører imellem de ordinære afgang efter en fast køreplan, således der næsten kører busser hvert 3.-4. minut med undtagelse af nogle huller. Om morgenen og formiddagen kører de i retning mod universitetet, og efter middag vendes retningen, så de kører mod centrum. Fordelen ved at køre ekstrabusserne på denne måde er, at det er nemmere at målrette busindsatsen der, hvor efterspørgslen er størst. Det koster ca. 1,7 mio. kr. årligt at indsætte to faste busser. Ud over de faste ekstrabusser, kører der en række enkelt-afgange i morgenmyldretiden fra Aalborg Busterminal til universitetet.

Ekstrakørsel på linje 12

Der indsættes ekstrakørsel på linje 12 for 0,3 mio. kr. Selvom linje 12 blev udvidet til 10-minutters drift i myldretiden i 2016, er der stadig tidspunkter, hvor der er fyldte busser på strækningen mod universitetet.

D: Miljø

De miljømæssige konsekvenser af den nye køreplan kan groft inddeles 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 partikel-filtre mm. er udstødningsgasserne 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 stigning 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.

De 6 nye biogasbusser mindsker udledningen af CO₂ fra den kollektive trafik yderligere.

F: Erhverv

Forslaget er generelt neutralt.

G: Tidsplan

20.04.17 Ældreråd (høring)



25.04.17 Handicapråd (høring)
26.04.17 Sundheds- og Kulturudvalget 2. behandling
15.05.17 Magistraten
22.05.17 Byrådet

Ældrerådets høringssvar:

Ældrerådet støtter det forslag der er fremsendt af lokalråd Øst, men mener samtidig at problemet gør sig gældende i kommunens landdistrikter generelt.

Manglen på transportmuligheder stavnsbinder de ældre til deres boliger uden muligheder for rehabiliterende tiltag (social/fysisk/mentalt), hvilket ofte medfører for tidlig aldring og deraf tidlig plejehjemsanbringelse eller død.

Formålsparagrafferne for såvel Sundheds- og Kulturforvaltningen og Ældre- og Handicapforvaltningen er at sætse på øget sundhed og helbred med henblik på at kunne klare sig selv længst muligt.

Da der således er klare fælles intentioner om tiltagene for ældre kunne en løsning være, at forvaltningerne fælles bidrog til en løsning ved fælles økonomi til en igangsætning af:

- Servicebusser
- Flexseniorordning

Gerne fra køreplanens ikrafttræden 2017.

Handicaprådets høringssvar:

"Handicaprådet har i møde den 25. april 2017 haft køreplanindstilling 2017-2018 i høring. Handicaprådet tager høringen til efterretning, men bemærker dog, at det reelt er for sent at komme med input til nye ønsker med virkning fra 2017. Handicaprådet har tidligere haft mulighed for at komme med input til køreplanen og finder, at det er her, det i praksis er muligt at komme med ønsker og behov i forhold til køreplanindstillingen.

Handicaprådet foreslår, at der forud for køreplanindstillingen 2018-2019 kigges på behov for kørsel til Lerumbakken for personer med nedsat gangdistance, og at Handicaprådet inddrages tidligt i det forberedende arbejde."



Bilag:

Bilag 1 - Henvendelser bemærkninger og klager fra borgere entreprører og skole

Bilag 2 - opsamling på referater fra møder i Ældrerådet og Handicaprådet i 2017

indlæg fra lokalråd øst vedr køreplanindstillingen.docx