

Notat

Til	Indtast til	Kollektiv trafik
Kopi til	Indtast Kopi til	Sundheds- og Kulturforvaltningen Danmarksgade 17 9000 Aalborg
Fra	Jan Øhlenschlæger	Init.: JOE
Sagsnr.	2018-038850	

22. juni 2018

Kollektiv Trafik - Kommissorium for Kollektiv Trafikplan

1. Motivation/baggrund for projektet

Den gældende kollektive trafikplan er fra 2003, og selvom den er ca. 15 år gammel, er det stadig principperne fra dengang, der gælder.

Dengang var baggrunden for trafikplanen ibrugtagning af den ny fælles terminal for bybusser og regionale busser ved Aalborg Banegård, hvorved det fælles omstigningssted mellem bybus-linjerne blev flyttet fra Nytorv /Østerågade, hvorved der sikredes omstigning mellem alle kollektive trafikformer: bybus, regionalbus, nærbane og fjerntog.

Med NTs mobilitetsplan 2017-20, som den kollektiv trafik i Aalborg Kommune er en del af, er fokus også ændret. Nøgleordet er mobilitet. Frem for at se på borgerne som enten bilister, cyklister eller buspassagerer, ser man nu bredere på borgerne som *mobilster*. Det betyder også, at opgaven for den kollektive trafik i dag er at bidrage til god og bæredygtig mobilitet, hvor det tidligere måske mere blot drejede sig om at få så mange med bussen som muligt.

Siden 2003 har Aalborg by været igennem en yderligere transformation fra industriby til videns- og kulturby. Og denne proces stadig i gang. Der har de seneste år været en befolkningstilvækst i kommunen på ca. 1.600 borgere om året, og denne vækst ser ud til at fortsætte. Væksten skyldes primært, at der kommer flere unge til Aalborg for at studere. Mange af de studerende benytter sig af den kollektive trafik, og det medfører pres på især de bybuslinjer, der kører mellem midtbyen og universitetsområdet i Aalborg Øst.

Aalborg Kommune har defineret en vækstakse på tværs af byen, hvor hovedparten af den by- og erhvervsmæssige vækst kommer til at ske. Der er allerede en række byudviklingsprojekter på vej, og det kommende supersygehus ligger også i vækstaksen. Det i sig selv vil medføre øget behov for kollektive trafikale løsninger, der kan transportere flere mennesker på tværs af byen end i dag.

I Aalborg er vi ved at etablere en såkaldt BRT'en mellem Vestbyen og det nye supersygehus i Aalborg Øst. En BRT er en højklasset kollektiv trafikløsning - en letbane på gummihjul - og BRT'en er en stor del af løsningen på den store udfordring med at skabe mobilitet på tværs af byen.

Men BRT'en dækker kun ca. 30% af Aalborg, så der er også behov for at udvikle de resterende 70% af den kollektive trafik, så der bliver tale om en samlet løsning for byen.

Derudover indebærer den nye netop vedtagne midtbyplan, at busdriften helt fjernes fra det gamle bybusknudepunkt på Nytorv, og at kun de nuværende buslinjer 1 og 2 skal køre på strækningen Østerågade – Borgergade.

Landdistriktet, hvor ca. 80.000 af kommunens borgere bor, er også en del af den kollektive trafikplan, men til forskel for løsningerne i de tætte bydele ser man i landdistriktet også mere på fleksible løsninger, som samlet set giver den bedste og mest miljøvenlige løsning på mobilitetsopgaven - fx med oprettelsen af et stærkt hovednet mellem de større byer og fleksible tilbud som knytter landdistrikterne op på hovednettet.

Alt i alt kan man sige, at Aalborg Kommune er vokset fra trafikplanen, og derfor er der behov for en revidering, der skuer fremad.

Aalborg Kommunes bæredygtighedsstrategi forudsætter emissionsfri transport fra 2050, og en kraftig reduktion af CO₂-udledning inden 2030.

Samtidigt underlægges den Kollektiv Trafikplan den kommende kommunale plan for mobilitet "Mobiliteten 2040", hvor det forventes, at miljøkravene skærpes yderligere:

- CO2 neutral inden 2025
- Emissionsfri inden 2040

Aalborg Kommunes Mobiliteten 2040 vision forventes at komme til at lyde således:

"Vi skal turde at favne fremtiden og sikre en god balance mellem vores individuelle behov, og de fælles fremtidige muligheder og udfordringer for at skabe en bæredygtig mobilitet"

Derudover skal den også understøtte visionen fra NT's Virksomhedsgrundlag (som NT's mobilitetsplan er bygget på) som lyder:

"Nordjylland er et godt sted at være, hvis vi let og ubesværet kan komme rundt i byen, på landet og ud i den store verden. Det kræver gode infrastruktur- og transportsystemer, som gør os mobile. NT ønsker at gøre Nordjylland til et foregangsland for god mobilitet og med den kollektive trafik som en afgørende faktor"

2. Formål

Formålet med den nye trafikplan er at beskrive betjeningsprincipper og målsætninger for den kollektive trafik og dennes samspil med andre mobilitetsformer, og derigennem være med til at fremme og understøtte bæredygtig mobilitet.

3. Succeskriterier og metode

Succeskriteriet for udarbejdelsen af en ny Kollektiv Trafikplan er, at der bliver skabt en klar retning for udviklingen af den kollektive trafik samt et robust planlægningsgrundlag for den kollektive trafik de næste mange år frem. Trafikplanen skal således kunne bruges som fyrtårn for kommende beslutninger på området - dels i kommunens fysiske planlægning, dels som sektorens grundlag for økonomiske ønsker i de årlige budgetforhandlinger og dels som grundlag i planlægningen af overgangen til fossilfri drift inden 2050, samt kraftig reduktion af CO₂ inden 2030.

Metoden for arbejdet bliver

- Identifikation af vigtige emner til offentlighedsfase
- Dataindsamling, dokumentation og opstilling af fremtidigt trafiknet
- Politisk temamøde
- Offentlighedsfase
- Endelig politisk behandling af planen i udvalg og byråd

4. Projektets produkt

Produktet bliver en Kollektiv Trafikplan, som dels er baseret på vedtagne visioner og relevante planer, dels peger visionært frem mod fastlagte mål for bæredygtig mobilitet.

Trafikplanen fastlægger mål for den daglige planlægning af den Kollektiv Trafik som eksempelvis mål for gangafstande, antal afgang, rejsetid, komfort, driftsperioder, by-størrelser osv. Herved får politikere og borgerne en kollektiv trafikplan, som beskriver gennemsigtige og sunde principper.

Helt konkret bliver trafikplanen en to-delt plan, der dels består af en længere baggrundsrapport og dels en pixi-udgave, der pædagogisk beskriver de overordnede principper i få ord og figurer.

5. Rammer og betjeningsprincipper

Den Kollektiv Trafikplan skal udarbejdes inden for vedtagne kommunale rammer og er primært underlagt Mobilitet 2040 planen.

Planen skal desuden planlægges i sammenhæng med udbud af bybus og BRT, samt BRT-anlægget.

De fysiske rammer som midtbyplanen sætter for den kollektive trafik er:

1. Ingen bybusser på Nytorv
2. Bybusbetjeningen af Østerågade nord for Nytorv begrænses til BRT og én bybuslinje, som senere planlægges opgraderet til BRT.
3. Ingen stationer mellem Vingårdsgade og Adelgade.

Ud over disse vil trafikplanen blive udformet ud fra følgende betjeningsprincipper:

1. Det centrale omstigningssted for den kollektive trafik er J. F. Kennedys Plads.
2. Alle centrumsrettede buslinjer skal betjene J. F. Kennedys Plads/Aalborg busterminal
3. Vesterbro nord for Algade betjenes af samtlige nordgående bybuslinjer undtagen en.
4. Vingårdsgade bybusbetjenes, men antallet af stoppesteder begrænses mest muligt.
5. Ringlinjer kan med tiden spille en større rolle
6. Prinsensgade betjenes kun af regionale linjer.

6. Projektets organisering

Sundheds- og Kulturforvaltningen er projektejer, og projektlederen er afdelingslederen for Kollektiv Trafik. Der oprettes en styregruppe med deltagelse af Sundheds- og Kulturforvaltningen, By- og Landskabsforvaltningen og NT. Arbejdsgruppen for planarbejdet er forankret i Sundheds- og Kulturforvaltningen med deltagelse af NT og By- og Landskabsforvaltningen. Konsulenter inddrages på timebasis.

7. Inddragelse af borgere og andre parter

Planen skal i offentlig høring. Høringen planlægges at ske inden for en række temaer som debatteres på tværs af flere medier, og der vil blive arbejdet med yderligere inddragelse af borgere, interessenter og eksterne parter. Til slut afholdes et offentligt debatmøde.

8. Tidsramme

Tidsrammen er at planudkast skal være færdig inden sommerferien 2019 og behandles politisk i løbet af efteråret.

Grov tidsplan:

Dataindsamling, status	forår 2018
Opstilling af fremtidigt trafiknet	efterår 2018
Politisk godkendelse af høringsgrundlag	forår 2019
Høring	sommer 2019
Politisk behandling i udvalg og Byråd	efterår 2019

9. Økonomi/ressourcer

Sundheds- og Kulturforvaltningen og samarbejdspartnerne forventes at levere den nødvendige arbejdstid til planarbejdet, og der må forventes eksterne udgifter til analyser og øvrig konsulentbistand. Eksterne udgifter afholdes af Sundheds- og Kulturforvaltningen inden for rammerne af Kollektiv Trafiks planlægningskonto.