

Plusbus Aalborg

- en halvvejs status

I april 2019 blev det første spadestik til Aalborgs BRT-projekt 'Plusbus' taget i tracéets vestlige ende. Tidsmæssigt når anlægsarbejderne snart halvvejs, og med udgangen af i år vil de første 5 ud af i alt 11,5 kilometers busvej være taget i brug. Foreløbigt ikke af BRT-busser, men af de busser der i forvejen kører i den kollektive trafik. Her følger en status og nogle af de erfaringer, vi har gjort til dato.



AF JESPER SCHULTZ
Civilingeniør,
Koordinerende
projektleder,
Aalborg Kommune
jesper.schultz@aalborg.dk

Det var med transportminister og lokale politikere på talerstolen, at vi på en festlig apriildag tog første spadestik til plusbussen i 2019. Stedet var en kort og relativt ukompliceret anlægsetape i Aalborg Vestby. Det samlede tracé er af hensyn til byen, borgerne og trafikken - herunder den kollektive - delt i 15 strækningsetaper og 10 stationsforpladser. De fleste etaper og forpladser gennemføres tidsmæssigt inden for de enkelte kalenderår. Inddelingen giver samtidig fornuftige pakker i forhold til entreprenørernes omsætningsevne i de relativt snævre byrum, der arbejdes i.

Starten var blid med kun to strækningsetaper og to stationsforpladser. BRT-sekretariatet i Aalborg Kommune projekterer selv, så der skulle først etableres et setup til opgavehåndteringen, før opgaven for alvor kunne komme i gang. I 2020 har vi så været klar til at igangsætte yderligere fem strækningsetaper og to stationsforpladser. Det begrænsede antal anlægsarbejder har givet tid til forberedelserne af de i alt 12 anlægsopgaver, der udføres i 2021. I 2022 falder de sidste få etaper på plads. Derefter resterer blot 'afpudsning' i form af tilpasninger og montering af IT-udstyr inden åbningen i 2023.

Stationsforpladserne

For at sikre et transportprojekt der kan ses og opleves som en ny og attraktiv måde at rejse på, gør vi noget særligt ud af omtrent halvdelen af stationsforpladserne. Et BRT-projekt bidrager ikke nødvendigvis med en let genkendelig infrastruktur som fx skinner og køreledninger. Tværtimod risikerer man med BRT at etablere mere ucharmerende byrum i form af flersporede veje, hvis ikke man gør sig umage. Derfor arbejder vi blandt andet med at koble BRT-projektet ind i den omgivende bymæssige kontekst ved hjælp af stationsforpladsprojekter. De enkelte forpladser varierer meget i omfang. Fra opryd- ➤

Figur 1: Stationsforpladsen ved Haraldslund er omlagt med henblik på at koble stadion, idræts- og kulturhus og plusbus sammen i en meget synlig forandring af byen. I 2021 anlægges selve stationen med perroner mod kørebanen i billedets venstre side.



ning i et buskads og opstilling af et par bænke og cykelstativer til det helt store projekt ved busterminal og banegård, hvor den kollektive trafik skal sikres bedre samspil mellem trafikarter og byens funktion og æstetik.

Budgettet til stationsforpladserne udgør cirka 12 % af det samlede anlægsbudget.

Stationerne

De 22 stationer på ruten tager udgangspunkt i et ensartet standarddesign, der i princippet lige så godt kunne være stationer til skinnebåren trafik: Perronerne er 25 meter lange (og retlinede), 3 meter brede og 24 centimeter høje mod busba-

nen. Til trods for standarddesignet må hver enkelt station nøje tilpasses til de faktiske omgivelser. Overgangen fra skitseprojekt til egentlig projektering har måske ikke overraskende måttet tage højde for dette, men tilpasningen rummer en række udfordringer, der skal håndteres: Nogle steder er perronerne blevet bredere for at tilpasse dem de eksisterende tilslutningsmuligheder, nogle steder ligger de i kurver (med stor radius), nogle steder er der tilpasninger til bagvedliggende byrum og stationsforpladser, og nogle steder er pladsen virkelig knap. Det har givet mange diskussioner før endelig fastlæggelse, hvor design, funktionalitet og tilpasning til vejprojektet skulle gå op.

På stationerne skal passagerne bydes gode forhold. Planen er at placere læskærme i godt 14 meters længde på de fleste stationer. Men krav til design, byintegration, ensartethed, funktion og økonomi har været vanskelige at få til at falde på plads. Det lykkes forhåbentligt lige om lidt, for selvom BRT-busserne først begynder at køre i 2023, er der passagerer til de almindelige busser, der i øjeblikket ikke har gode overdækkede ventefaciliteter på de nye stationer.

Indpasning i midtbyen

Halvdelen af tracéet gennem den centrale midtby står nu klart, og den anden halvdel er under detailprojektering. Overordnet set har vi fastholdt skitseprojektets mål, som tog udgangspunkt i erfaringer hentet i Amsterdam: Når pladsen er trang, kan man blive nødt til at prioritere nogle få trafikarter. I Aalborgs midtby - og med et BRT-projekt - er det naturligvis fodgængere og kollektiv trafik, der må prioriteres.

FAKTA

- Aalborg Kommune anlægger fra 2019 til 2023 Danmarks første helstøbte BRT-linje.
- I dag betjenes linjen af bybuslinje 2, der i de travleste perioder afgår hvert andet minut.
- Tracéet er 11,5 km langt og har 22 stationer. Den forbinder det vestlige Aalborg, midtbyen, universitetet og nyt hospital i det østlige Aalborg.
- Anlægget er planlagt i samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab og Region Nordjylland. Projektet støttes med op til 250 mio. kr. fra den statslige 'Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik'.
- Anlægget indrettes til 25 meter lange toleddede (3-delte) busser. Rullende materiel anskaffes af den kommende operatør som en del af et samlet udbud af bybusdriften i Aalborg Kommune. De konkrete køretøjer og drivmiddelteknologi kendes derfor først efter gennemført udbud - forventeligt maj 2021.



Figur 2: Boulevarden sideudvides som vist på denne visualisering (COWI) for at sikre bedre plads til BRT-busserne. Men gadens funktion som handels- og cafégade er styrende for indpasningen af BRT-systemet. Buslommen til højre er til bybusser og benyttes ikke af Plusbusserne.

Figur 3: Stationen i Jyllandsgade er også standsningssted for bybusser. Derfor er perronerne ekstra lange (62,5 meter). Busvejen og perronerne er taget i brug af bybusserne, selvom strækningen endnu ikke står færdig i sin helhed.

Det betyder ikke, at cyklister, bilister, varekørsel, renovation og så videre er udelukket. Men de må afpasse sig efter forholdene. Vores centrale trafikstrøg, Boulevarden, er trods sit navn kun 15-18 meter bredt. BRT-projektet består på strækningen i at begrænse adgangen for biltrafikken og at lægge en ekstra meter på bredden på vores hidtidige meget smalle busvej, så vi når op på en kørebanebredde på 7,25 meter. Det vil sige et tværprofil, der hovedsageligt består af kørebane omgivet af brede fortove og kun få steder også af parkerings- eller buslommer.

Når cyklister ikke bliver prioriteret, betyder det, at der heller ikke fremover kommer cykelstier. Cykler må færdes med busserne. Busserne kører (trods BRT-status) fortsat langsomt (nær cykeltempo) på den 800 meter lange strækning. Det bidrager til sikkerhed og godt bymiljø.

At bilister ikke prioriteres på strækningen betyder, at kun ærindekørsel tillades - og kun i nordgående retning. Den hidtidige gennemkørselsmulighed på strækningen fjernes (med skiltning), og biler kan ikke passere holdende BRT-busser ved de fremskudte perroner på strækningens to stationer. Det gør bilkørsel mindre attraktivt i bymidten.

Varekørsel kan ikke undværes på midtbystrækningen. Boulevarden er en central handels- og cafégade. I dag er der meget begrænsede muligheder for varelevering i gaden. Der er standsningsforbud af hensyn til bustrafikken. Men det betyder ikke, at lastbilerne ikke holder og skaber kaos for gadens busser i dag. Det bliver der rådet bod på med sømmede markeringer på fortovene for 30 minutters varelevering mellem 05.00 og 11.00. Herefter kan caféer og butikker overtage en del af fortovet, og fodgængerne kan få plads til at færdes.



Det rullende materiel

Hen over det kommende år udbydes bybusdriften i Aalborg Kommune, idet den indeværende kontraktperiode udløber. I den forbindelse stilles særlige krav til busserne på plusbusruten. Helt grundlæggende konkurrerer de potentielle fremtidige operatører på køreplanteprisen. Aalborg Kommune bliver på den måde ikke ejer af køretøjerne (som vi heller ikke er det med andre bybusser). Men det betyder også, at selvom vi stiller krav til de nye BRT-busser - fx minimum passagerkapacitet, toledede (tredelte) busser, store flexarealer og få siddepladser mv. - så kender vi endnu ikke de konkrete køretøjer, der skal betjene ruten. Heldigvis er kørekurverne for 24-25 meter busser ikke så forskellige. Heller ikke i forhold til de 13,7 meter busser vi i dag benytter som de største busser i byen. Endstationsdesign, der skal tage hensyn til eventuelle ladeløsninger og eventuelt samtidighed i ladningen af busser, må afvente kontraktindgåelse med plusbussens operatør.

Organisationen bag plusbussen

At bygge en BRT-linje adskiller sig ikke særligt fra ethvert andet vejprojekt. Men der er behov for at trække på kompetencer fra

alle de aktører, der arbejder med byens udvikling og omdannelse, kollektiv trafik og vejbygning. Med reference til såvel en administrativ som en politisk styregruppe varetager BRT-sekretariatet i Aalborg Kommunes Trafik & Veje i By og Landskabsforvaltningen opgaven med at projektere og sikre udførelsen af plusbus-projektet. Hovedparten af arbejdet udføres in house i Aalborg Kommune. BRT-sekretariatet er en midlertidig organisation, der delvist bemannes af ansatte i Aalborg Kommune og delvist af indlånede COWI-medarbejdere fra det lokale COWI-kontor på baggrund af et udbud. I øjeblikket er vi syv kommunale - herunder projektchefen - og cirka dobbelt så mange COWI-medarbejdere, hvoraf halvdelen har fast plads i By- og Landskabsforvaltningen. Hertil kommer så ressource-træk fra andre dele af den kommunale organisation samt i mindre omfang eksterne rådgivere på særlige delopgaver som fx designopgaver.

Selve anlægsarbejdet udføres for strækningsetaperne efter miniudbud blandt en prækvalificeret kreds af større entreprenørvirksomheder, mens pladsprojekterne generelt er velegnede opgaver for lokale entreprenører og typisk udbydes til fem til seks entreprenører. ●