

Indsigelse mod Aalborg BRT af

Kaj A. Jørgensen

Tranevej 48, Grindsted, 9310 Vodskov

kaj@ineta.dk

+Bus projektet er ikke optimalt så udnyt ressourcerne bedre!

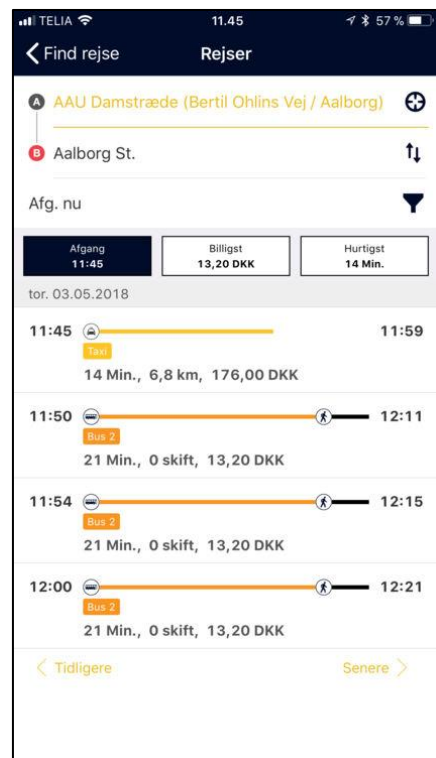
Mange sagligt velbegrundede indsigelserne mod det præstige fyldte +Bus projekt vælter ind. Men nytter det noget? Vil det ændre noget? Vil borgene opnå særlig indflydelse? Næppe!

En hurtig rute fra Kennedy-centret og ud mod universitets- og sygehusområdet kan have god mening, men undertegnede er kritisk overfor linjeføringen ad Kastetvej, tværs over Vesterbro og ind gennem midtbyen, jf. to indlæg i Nordjyske Stiftstidende og på hjemmesiden brt.aalborg.dk. Der savnes i den grad en ordentlig dokumentation, hvilket trafikforskerne også efterlyser.



At midtbyen skal belastes unødigt med trafik fra vestbyen er meget uforståeligt og strider fundamentalt mod udviklingen i andre midtbyer. Trafikken skal naturligvis ledes uden om, og der findes jo mulighed for alternative linjeføringer. I midtbyen skal man gå i modsat retning, altså med en reduktion af trafikken og med fokus på "grønnere" løsninger. Udviklingen alle andre steder går mod, at der vil komme mange alternative transporttekniske løsninger, hvor forskellige former for eldrevne busser vil være meget afgørende.

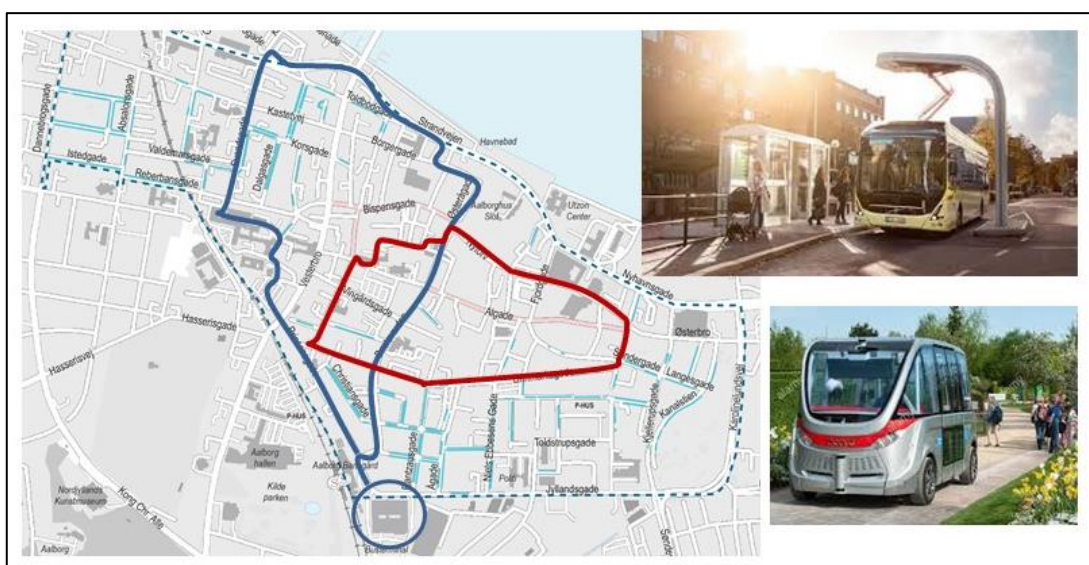
+Busserne skal udgå fra Kennedy-centret og så kan starttiderne derfra altid garanteres til stor tilfredshed for passagererne. Som udviklingen allerede har vist, er f.eks. app'en Rejseplanen blevet et meget nyttigt og helt nødvendigt hjælpemiddel til planlægning af rejser fra A til B. Brugere efterspørger sammenhængende transportsystemer, hvor man tydeligt kan hele tidsforløbet, transportskift, ventetider, osv. Sker der forsinkelser, vil dette også blive indreguleret og ruter og tider blive opdateret. Busserne bør



altså udgå fra Kennedy-centret og vende her, altså køre rundt om centret. Derved opnås god omstigning fra andre ruter, og det giver jo lige vilkår for alle passagerer, i modsætning til det planlagte forløb, hvor busserne ved centret vil være fyldt op på forhånd.

Denne beskårede rute vil så få en forholdsvis optimal kapacitetsudnyttelse, hvilket er et vigtigt forhold i alle transportsystemer. På netop denne strækning er der mulighed for at opnå en god balance, idet passagerbehovet både ud og ind er højt, specielt ift. morgentrafikken. Mange studerende skal ud til universitetet mens ansatte, handlende, mv. skal ind til centrum. Hvordan har man ellers tænkt sig at regulere kapaciteten? Der er jo som nævnt stor forskel på behovet på forskellige strækninger og på forskellige tider dagen igennem. Skal +Bus kun være dækket af de nye kæmpebusser, og skal hyppigheden være ensartet på alle tider. I så fald vil mange busser jo køre med meget lav belægning i lange perioder og med et kæmpe spild af ressourcer til følge. Denne type busser vil jo ikke kunne benyttes til alternative transportopgaver. Hvad er der i vejen for at sædvanligt kendte busser kan benyttes som supplement til de store, specielt i spidsbelastningsperioderne. Alle busser vil i fremtiden via elektronisk baserede funktioner kunne køre selv og tæt bag hinanden.

At anlægge midtertracé på Jyllandsgade og udad kan begrundes, men at man vil lave meget begrænsende ændringer i vestbyen og midtbyen er dårligt begrundet. Dog kan tankerne om, at Boulevarden og andre gader skal gøres mere indbydende sagtens falde i brugernes smag, men set i en transportteknologisk udvikling, er det afgørende, at man i så fald ikke begrænser og fastlåser for meget over for andre kommende transportformer. Udviklingen omkring anvendelse af disse skal tænkes ind, så forskellige indretninger af gader, cykelstier, gangarealer, osv. bliver udført hensigtsmæssigt. Eksempelvis stormer elcykler jo frem, og som noget af det første vil selvkørende busser i fastlagte ruter og i passende fart snart komme på gaden verden over. Forskellige delebil-ordninger vil også så småt se dagens lys. Fem år er lang tid i et transportteknologisk perspektiv!



Der er udsigt til, at mange penge vil blive spildt på denne ene buslinje og busløsning. Anlægsbudgettet er alene noget over ½ milliard kr. og dertil kommer anskaffelse og

drift af busserne. I stedet for at anlægge vestbystrækningen kunne nogle af de mange penge jo bruges på at etablere et net af eldrevne busser i forskellige størrelser i midtbyen. Det kunne eksempelvis være to overlappende og dobbeltrettede ruter af mindre busser som vist ovenfor. I tillæg kunne der ske en opgradering af vestbyruten og andre ruter. Behovet ad metrorute 1 (nord-syd) er også stort. Man kunne med god ret forlange, at f.eks. sikkerheden kunne øges i relation til gående og cyklende, afskærmning af perroner, og lign.

Vær nu økonomibevidste og spild ikke pengene på unødige tiltag! Der er jo nok af andre trængte områder i Aalborg.