

Foranalysen

Der pågår nu en foranalyse af løsningerne for et højklasset kollektivt trafiksystem i Aalborg. Denne foranalyse skal:

- fastlægge korridorer hvor det er relevant at etablere et højklasset kollektivt trafiksystem.
- udpege og skitsere en første etape for realisering af et højklasset kollektivt trafiksystem, som skal kunne fungere i god driftsmæssig sammenhæng med den øvrige kollektive trafik.
- belyse de anlægs- og driftsøkonomiske samt samfundsøkonomiske aspekter ved realiseringen af denne første etape.

Fastlæggelsen af korridorerne vil tage afsæt i det nuværende passagergrundlag. Men der vil også blive set på mulighederne for gennem en bevidst byfortætning og udvikling af byens funktioner at styrke passagergrundlaget. Det vil naturligvis også blive vurderet, om det i praksis vil være muligt at indpasse et tracé for højklasset kollektiv trafik i byrummene – herunder de konsekvenser dette måtte have i forhold til biltrafikken, parkering, afsætning osv.

Erfaringerne fra andre byer viser, at der kan opnås afsmittende positive virkninger på den bymæssige udvikling, når byer foretager en bevidst satsning på den kollektive trafik og sammen-tænkter byudvikling med realiseringen i højklassede kollektive trafikløsninger. Som inspiration hertil vil der i foranalysen ske en arkitektonisk bearbejdning af udvalgte steder på etape 1.

Det er store investeringer og en radikal ændring af systemerne, som er knyttet til realiseringen af et højklasset kollektiv transportsystem. Derfor vil der i foranalysen også blive set på de organisatoriske og finansielle aspekter.

På hjemmesiden www.aalborgletbane.dk findes der yderligere information om Aalborg letbane.

Den samlede proces

Foranalysen er fastlagt til at forløbe i perioden maj 2012-marts 2013. Med udgangspunkt i foranalysens resultater forventes det, at der i sommeren 2013 kan træffes politisk beslutning om det videre forløb.

Realiseringen af et højklasset kollektivt trafiksystem vil indebære et omfattende anlægsarbejde, ligesom der må påregnes markante ændringer i trafikstrukturen – ikke kun for den kollektive trafik, men også for den øvrige trafik. Derfor er projektet VVM-pligtigt, hvilket vil sige, at der inden projektets gennemførelse skal udarbejdes et kommuneplantillæg med tilhørende vurdering af anlæggets miljømæssige virkninger

Der er i juni 2012 indgået en aftale mellem regeringen, (Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti) Dansk Folkeparti og Enhedslisten om "Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik". I forliget gives der tilsagn om, at staten vil støtte gennemførelsen af VVM-undersøgelsen med 6 mio. kr. Det forventes, at VVM-undersøgelsen kan gennemføres i løbet af 2014-2015. Der vil i den forbindelse blive gennemført en offentlig debat om projektet.

Når VVM-undersøgelsen er afsluttet, kan plangrundlaget for projektet vedtages. Efter dette skal der ske en detailprojektering af den valgte løsning. Detailprojektet vil danne grundlag for de ekspropriationer, som måtte være nødvendige for projektets gennemførelse, og for igangsættelsen af anlægsarbejdet.

Den samlede løsning for etape 1 af et højklasset kollektiv trafiksystem forventes i bedste fald at kunne tage i brug i løbet af år 2021.

2012 2014 2016 2018 2020 2022
Foranalyse > VVM > Beslutning & projekt > Anlæg > Åbning

Aalborg Letbane

Vision



Kollektiv trafik

Danmarksgade 19,1
9000 Aalborg
Tlf. 9931 3131
www.aalborgkommune.dk
sbu@aalborg.dk

Teknik- og Miljøforvaltningen

Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby
Tlf. 9931 2000
www.aalborgkommune.dk
teknik.miljoe@aalborg.dk

Nordjyllands Trafikselskab

J.F. Kennedys Plads 1R, 3. sal
9000 Aalborg
Tlf. 9934 1111
www.nordjyllandstrafikselskab.dk
info@ntmail.dk

Region Nordjylland

Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Ø
Tlf. 9635 1000
www.rn.dk
region@rn.dk

2012

Letbanesekretariatet



Vision for højklasset kollektiv trafik

Aalborg er den nordjyske regions hovedby, som tiltrækker trafik fra et stort opland. Fra en stor del af dette opland er privatbilen det eneste reelle transportalternativ i rejser til Aalborg. Med fortsat udvikling i Aalborgs regionale funktion betyder det, at presset på byens vejnet vil blive øget.

Samtidig sker der i disse år en fortætning og byudvikling på centralt beliggende arealer indenfor byens vækstakse – et område der rækker fra Aalborg Lufthavn i nordvest, gennem byudviklingsområderne i den centrale del af Nørresundby og Aalborg frem til det nye Universitetshospital og Østhavnen i Aalborg Øst. Dette forstærker presset på vejnettet yderligere.

I samspil med en statslig 3. Limfjordsforbindelse skal en højklasset kollektiv trafikløsning i Aalborg medvirke til at løse denne udfordring.

Med den nye højklassede kollektive trafikløsning skal der ske en udstrakt prioritering af den kollektive trafik i forhold til biltrafikken i primære transportkorridorer i Aalborg.

I de primære transportkorridorer skal den kollektive trafik så vidt muligt afvikles i sit eget tracé. Det skal sikre, at de kollektivt rejsende effektivt når frem til deres mål – uafhængigt af hvordan biltrafikken afvikles. På tværs af Limfjorden kan tracéet indrettes på Limfjordsbroen, hvis denne aflastes af en 3. Limfjordsforbindelse.

Korridorerne skal betjenes af hyppige afgang, så passagerernes ventetid minimeres.

I byens periferi vil parker & rejs anlæg i tilknytning til tracéerne give mulighed for omstigning fra biler til den kollektive trafik, og i midtbyen styrkes området ved Aalborg Banegård og Aalborg Busterminal yderligere som knudepunkt for omstigning mellem de kollektive trafikmidler.

Omkring det højklassede tracé for den kollektive trafik gennemføres en bymæssig yderligere fortætning nær udvalgte stoppesteder. De berørte gaderum skal omskabes i overensstemmelse med deres nye funktion. Det vil medvirke til at skabe identitet for den højklassede kollektive trafikløsning og styrke Aalborgs rolle og image som regionalt vækstcenter.

byens og befolkningens behov for transport skal opfyldes
der skal være let adgang til byens arbejdspladser
regionale mål skal enkelt kunne nås med kollektiv trafik
de store transportkorridorer skal betjenes effektivt
den kollektive trafik skal have prioritet gennem byområdet
udviklingen skal accelereres i aalborgens vækstakse
erfaringer fra ind- og udland skal inddrages
det skal være attraktivt at parkere og rejse kollektivt
store mål som universitetshospitalet skal serviceres optimalt
 aalborgens bymæssige kvaliteter skal underbygges
borgernes transportvaner skal ændres
samspillet mellem kollektiv og øvrig transport skal styrkes
rejsende skal have oplevelsen af et sømløst system
grundlaget for kollektiv trafik skal styrkes ved byudvikling
indpasningen skal ske med respekt for bymiljøet
tilgængeligheden til midtbyen skal prioriteres højt
løsningerne skal være økonomisk forsvarlige
gennem involvering af interessenter tilpasses løsningen
der skal arbejdes for fastholdelse af statens engagement
barrierer for brug af kollektiv trafik skal nedbrydes
byområder skal tilføres ny værdi ved forbedret tilgængelighed
cykel- og fodgængernet skal føde stoppestederne

Letbane

En letbane er en moderne sporvogn, som kombinerer de bedste egenskaber fra busser og tog. Letbanen kører typisk i særskilte tracéer. Den kan dog færdes sammen med biltrafikken, hvis pladsforholdene ikke muliggør et særskilt tracé, men da kørsel i blandet trafik påvirker letbanens fremkommelighed, vil man søge at begrænse dette.

For at mindske tiden ved stoppestederne er der ind- og udstigning af alle døre og billetering sker ved automater udenfor letbanetoget. Samlet bidrager dette til, at letbanen kan tilbyde en kort rejsetid.

Letbanen er bundet til et skinnenet. På letbanestrækningen skal der derfor findes plads til de nødvendige anlæg for service, depot mv.

Letbanetog er typisk eldrevne, hvor strømtilførslen sker via luftledninger over tracéet. Hvis køreledninger ikke er ønskelige – f.eks. af hensyn til det omgivende bymiljø – findes der særlige tog, som på kortere strækninger muliggør en ledningsfri drift. Det er overvejelser, som skal indgå ved indkøb af letbanetogene.

Et letbanetogsæt er ca. 35 m langt. Kapaciteten og fordelingen mellem stående og siddende vil variere afhængigt af, hvordan togsættet bliver indrettet. Men der vil typisk være tale om i størrelsesordenen 230 passagerer heraf omkring 90 siddende. Til sammenligning er der plads til ca 100 passagerer i en almindelig bybus. Derudover er der en bedre komfort og et lavere støjniveau i letbanetoget.

En letbane løser effektivt et stort transportbehov, og skaber derved mulighed for gennemgribende ændringer af transportsystemet og omdannelse af de omkringliggende byområder.

