

BYBUS- OG RUTEBILTRAFIKKEN I ÅRHUS CITY

Af Jørgen Bunde
Århus Kommune

BAGGRUND

ÅRHUS RUTEBILSTATION: EN OPLANDSSTATION

Århus Rutebilstation fungerer idag som en central endestation for Århus Amts Rutebiler og en række af Århus sporvejes oplandsruter samt enkelte private fjernbusruter. Disse ruter kører alle som enkeltradialer imellem Århus Rutebilstationen og en endestation uden for byen. Rutebilstationen er indrettet med faste pladser for de forskellige ruter. Den enkelte rutebil kan frit holde på sin egen plads, sætte passagerer af, holde og vente (chaufførpauser), tage passagerer op eller bruge pladsen til garagering.

Det gør det nemt for passagererne at finde den ønskede rutebil. Og de faste pladser giver en stor frihed i køreplanlægningen. Den enkelte rute kan planlægges uden hensyn til de øvrige ruter, og der kan optages forsinkelser, så afgangstiderne altid bliver overholdt.

Det har drifts- og servicemæssige fordele, men omvendt medfører Rutebilstationens indretning et relativt stort arealforbrug på 9.000 m² (idag 45 holdepladser og 30 garagepladser) med en ringe udnyttelsesgrad for et velbeliggende centralt areal i Århus City, og desuden en vis gangafstand dels inden for Rutebilstationens eget område og dels til de transportmidler, som er koncentreret omkring Hovedbanegården.

FOCUS PÅ HOVEDBANEGÅRDEN

Det er Århus kommunes og DSB's ønske, at Århus Hovedbanegård med sin centrale beliggenhed i Århus City kan omdannes til en moderne trafikterminal, hvor man kan samle alle de forskellige trafikarter. Ikke mindst når den faste togforbindelse over Storebælt åbner. Man skal let kunne komme hertil med bybus, rutebil, turistrute, lufthavnsbus, taxa, på cykel, i bil eller gående. Og man skal hurtigt og komfortabelt kunne gå videre til sit mål i City eller stige om og rejse videre med et andet transportmiddel.

Det vil fremme brugen af den kollektive trafik, og gøre City mere tilgængelig.

UNDERSØGELSE AF TRAFIKKEN

Med henblik på at tilvejebringe et godt beslutningsgrundlag for, hvordan den kollektive trafik, bybus- og rutebiltrafik, fremover skal tilrettelægges og afvikles i området omkring Rådhuset, Århus Hovedbanegård og Århus Rutebilstation, har en arbejdsgruppe med teknikere fra Århus Sporveje, Århus Amts Trafikafdeling, DSB, Århus Rutebilstation, Stadsarkitektens kontor og Vejkontoret analyseret, hvorledes bybus- og rutebiltrafikken afvikles aktuelt.

ANALYSENS RESULTATER

DEN SYDLIGE DEL AF CITY ER ET FLASKEHALSOMRÅDE

Området omkring Rådhuset, Hovedbanegården og Rutebilstationen er et flaskehalsområde for trafikken på tværs af den sydlige del af City. Trafikken presses her sammen på nogle få korte strækninger: Park Alle, Banegårdspladsen, Sønder Alle og Banegårdsgade/ Ny Banegårdsgade.

Igennem disse gader passerer der ialt næsten 30.000 køretøjer på et hverdagsdøgn. Heraf er 2.600 busser og rutebiler, dvs.ca. 9%.

BYBUSSERNE KØRER IGENNEM OMRÅDET

De ca.1.850 af disse vogne er Århus sporvejes bybusser, der kører som dobbeltradianer igennem området med stop ved eet eller flere stoppesteder undervejs. Bybusserne bruger i gennemsnit 175 sek. om at komme igennem området med en køretid på 126 sek. og en stoptid på 49 sek. Rejsehastigheden er på ca. 10 km/time. Bybusserne gennemfører 3900 stop ved 34 holdepladser spredt langs Park Alle og Banegårdspladsen og til dels også på Sønder Alle. Det svarer til 115 stop pr. holdeplads i gennemsnit i døgnet. De stærkest belastede holdepladser som f.eks. H.H.Seedorffs Stræde og Park Alle v/ Rådhuset har imidlertid op til 240 stop pr. holdeplads i døgnet eller 44 og 29 stop pr. holdeplads i spidstimen.

RUTEBILERNE ENDER I OMRÅDET

De øvrige 750 vogn gennemkørsler pr. døgn er rutebiler, enten Århus sporvejes oplandsbusser eller Århus Amts ruter samt private fjernbusruter (her kaldet "Rutebiler" under eet). De holder også ved almindelige stoppesteder, ialt 800 gange ved 19 holdepladser i offentligt gadeareal, især på Banegårdspladsen. Det svarer til 42 stop pr. holdeplads. Men ellers kører disse rutebiler til Rutebilstationen, som fungerer som endestation. Her foretager de 750 stop ved ialt 75 pladser. Det svarer til 10 stop pr. plads pr. døgn. Den gennemsnitlige opholdstid i området for disse rutebiler er 30 min fordelt med ca. 30 sek pr. vogn til stoptid uden for Rutebilstationen, 3 min.og 30 sek til køretid, 1 min. til stoptid på Rutebilstationen og endelig 25 min. til pausetid på Rutebilstationen.

ALLE SKAL MØDE PÅ SAMME TID OM MORGENEN

Den kollektive trafik i området er mest koncentreret om morgenen med sin max.belastning i timen fra 7.15 til 8.15. Morgenspidstimen er derfor afgørende for, hvor mange pladser der er nødvendige for, at alle busserne kan komme til at holde og sætte passagerer af uden kødannelse.

En analyse af stoppestedet i H.H.Seedorffs Stræde, som er eet af de mest belastede stoppesteder om morgenen, viser at her ankommer ialt 33 bybusser og 10 rutebiler i sydlig retning, ialt 43 køretøjer i morgenspidstimen for at stoppe. De holder i gennemsnit 15 sek. og der er maksimalt 2 vogne samtidig. Der kommer således 1 køretøj pr. 80 sek. til stoppestedet. Det betyder, at de 2 holdepladser, som idag er til rådighed, er fyldt helt op i ca.3 % af spidstimen. På samme måde viser analysen, at der til stoppestedet på Banegårdspladsen mod

øst ankommer ialt 16 bybusser og 39 rutebiler ialt 55 køretøjer for at stoppe. De holder i gennemsnit 25 sek. og der er maksimalt 2 vogne samtidig.

Det betyder, at de 3 holdepladser, som idag er til rådighed, i følge analysen aldrig er fyldt helt op i morgenmyldretiden.

På Rutebilstationen, hvor rutebilerne ankommer til deres egen faste plads, viser en analyse, at der i spidstimen har befundet sig ialt 107 køretøjer på stationen. Inden for spidstimen holder de i gennemsnit ca. 7 min og 30 sek. og der er maksimalt 21 køretøjer samtidig på stationen. Opholdstiden på 7 minutter og 30 sekunder viser, at køreplanerne er presset sammen i myldretiden for at hæve effektiviteten. Der er med 7 min. og 30 sek. ikke plads til chaufførophold, men kun til passagerservice, til toiletbesøg og til at udligne forsinkelser på ruter, der ofte har været undervejs i over en time.

STILLE FORMIDDAGE

Om formiddagen er der færre passagerer og færre ankomster og afgang, og rutebilerne benytter tiden til at afvikle chaufførernes hvilepauser. Der holder flere rutebiler stille med et maksimalt antal på 31 vogne kl. 10.20. Men situationen skifter også hurtigt i dette tidsrum, hvor der i gennemsnit holder 43 busser i timen, i gennemsnit ankommer ca. 37 busser i timen og hvor der i gennemsnit afgår ca. 35 busser i timen.

FORSKEL I NATUR

Der er således stor forskel på, hvor megen tid og plads bybusser og rutebiler bruger i området. Deres natur er forskellig. Bybusserne kører relativt hurtigt igennem området og stopper undervejs så kort som muligt for at afsætte og optage passagerer. Rutebilerne opholder sig derimod i længere tid i området. De anvender nemlig Århus Rutebilstation som en endestation, hvor der kan holdes pause, hvor man kan servicere passagerer og udligne forsinkelser.

ANVENDELSE AF ANALYSENS RESULTATER

Arbejdsgruppen har bl.a. brugt analysens resultater til at vurdere en model, hvor Rutebilstationen nedlægges og erstattes af et "Superstoppested" på selve Banegårdspladsen kombineret med depotarealer i nærheden.

Ved et "Superstoppested" forstås i den sammenhæng et særligt stoppested med et begrænset antal holdepladser, som kan udnyttes af flere forskellige bybus- eller rutebillinier i fællesskab. Der er ikke bestemte faste pladser til nogen. De enkelte ankommende køretøjer dirigeres hen til en ledig plads, og pasagererne adviseres herom i god tid forinden på informationstavler med dynamisk visning.

Det er i modellen forudsat, at rutebilerne fortsat kører efter den eksisterende køreplan, men at de i stedet for at køre frem til Rutebilstationen, kører direkte frem til Banegårdspladsen for at afsætte passagerer. Derefter kører rutebilerne i et depot i nærheden, eet vest for Banegårdspladsen for de østfrakommende rutebiler og eet øst for for de vestfrakommende, hvor de opholder sig, indtil de igen skal i rute. De kører derefter direkte til Banegårdspladsen, hvor de optager passagerer inden de kører videre ud af byen i rute.

Nøgletallene dels for de eksisterende forhold og dels for denne teoretiske model er vist nedenfor.

	Eksisterende forhold	Model m. Superstoppested på Banegårdspladsen
Det samlede kørselsforbrug i området (vognkm i døgnet)	1420	1778
heraf bybusser	940	940
heraf rutebiler	480	838
Det samlede tidsforbrug i området (timer i døgnet)	459	451
heraf bybusser	90	90
til stoptid	25	25
til køretid	65	65
til køretid til depot	0	0
til depottid	0	0
heraf rutebiler	369	361
til stoptid	17	19
til køretid	44	36
til køretid til depot	0	15
til depottid	308	291
Antal stop ved Banegårdspladsen mod vest (antal stop pr døgn)	346	780
heraf bybusser	126	126
heraf rutebiler	220	654
Antal stop ved Banegårdspladsen mod øst (antal stop pr. døgn)	507	939
heraf bybusser	241	241
heraf rutebiler	266	698
Antal stop ved Banegårdspladsen mod vest (antal stop i spidstimen)	23	73
heraf bybusser	7	7
heraf rutebiler	16	66
Antal stop ved Banegårdspladsen mod øst (antal stop i spidstimen)	51	102
heraf bybusser	16	16
heraf rutebiler	35	86

Maximalt antal holdende busser samtidigt på Banegårdspladsen mod vest	2	3
antal stop pr. holdeplads (antal stop i spidstimen)	8	24
Maximalt antal holdende busser samtidigt på Banegårdspladsen mod øst	2	5
antal stop pr. holdeplads (antal stop i spidstimen)	17	34
Antal depotpladser	75	34
heraf vest for		11
heraf øst for		23
Døgntrafik på Banegårdspladsen (bybusser+rutebiler)	1.100	1.835

KONKLUSION

Det fremgår af skemaet, at en omlægning af rutebiltrafikken, så alle rutebilerne, i stedet for at bruge Rutebilstationen som endestation, kører hen over Banegårdspladsen både ved ankomst og ved afgang medfører en stigning i kørselsforbruget fra 1420 til 1778 vognkm i døgnet altså en stigning på ca.25 %, hvilket også afspejles i en forøgelse af døgnbelastningen af busser på selve Banegårdspladsen på ca 70 % fra 1100 til 1835 køretøjer i døgnet.

Desuden ses det af skemaet, at antallet af stop på Banegårdspladsen vil stige til omkring det dobbelte, men at det nødvendige antal holdepladser her kun vil stige mod vest fra 2 til 3 og mod øst fra 2 til 5.

Depotbehovet vil samtidig blive reduceret fra de 75 idag på rutebilstationen til ca 34 fordelt med 11 i et vestdepot og 23 i et østdepot.

EFTERSKRIFT

De nævnte analyseresultater omfatter kun de rent trafikale forhold.

Der er således ikke taget stilling til en række andre afgørende forhold, som f.eks. hvilke køreplanmæssige, bemandingsmæssige og driftsøkonomiske konsekvenser, det får, at der i modellen medgår ekstra køretid og -længde imellem superstoppestedet og de respektive depoter.