

## **Resumé af** Trafikplan for Nordjylland 2009-12

Af  
Signe Klintgaard Korać m.fl., funktionsleder for planlægning, Nordjyllands trafikselskab &  
Lykke Magelund, chefkonsulent, Tetraplan A/S

## Baggrund

### **Nye tider**

Strukturreformen betød nye roller i forhold til den kollektive transport. I Nordjylland var forandringerne dog ikke så store, da den nye model for trafikkselskaber meget ligner den der tidligere gjorde sig gældende for NT. Det er trafikkselskabets opgave, på vegne af deres ejere, at sikre, at der tilbydes en kollektiv transport af den kvalitet og det omfang, som ejeren ønsker. Region og kommuner bestiller og betaler hhv. regional og lokal kollektiv transport. NT har ansvar for, at kørslen sendes i udbud, og at der opnås den bedst mulige betjening indenfor de givne budgetmæssige rammer.

Strukturreformen har betydning for behovet for kollektiv transport. Nye administrative grænser gør sig gældende. I forhold til de tidligere amter er Sydthy, Thisted, Hanstholm og Morsø kommuner samt størstedelen af Aalestrup og Mariager kommuner nu en del af Region Nordjylland. De nye sammenlægningskommuner giver nye udfordringer til den kollektive bustransport. Ændringer i skolestruktur, lokalisering af kommunecentre osv., har betydning for hvor busserne skal køre.

### **Planens formål**

NT skal ifølge "Lov om Trafikkselskaber" (pr. 1.1.2007) hvert fjerde år udarbejde en kollektiv trafikplan, som opfølgning på den nationale jernbaneplan. Dette er den første. Den kollektive trafikplan skal naturligvis forholde sig til togtransporten i området samt spørgsmålet om, hvordan busser og tog spiller sammen. Kun en meget begrænset del af busturene i Nordjylland, skønsmæssigt omkring 5 %, er imidlertid ture til eller fra en togrejse. En væsentlig del af planens fokus rettet mod bustransporten i al dens mangfoldighed.

Planens hovedformål er:

- At skabe et fælles vidensgrundlag om udvikling, marked og kunder
- At beskrive tilgængelighed og service
- At formulere overordnede mål og visioner
- At formulere en overordnet plan, som kan omsættes i konkrete omlægninger af ruter mv.

## Målsætninger

NT's overordnede mission og bærende princip for alle aktiviteter er formuleret i virksomhedsgrundlaget:

*"NT vil skabe størst mulig mobilitet og understøtte regional og lokal udvikling i Nordjylland gennem en effektiv kollektiv trafik"*

NT ønsker at gøre op med forestillingen om, at der skal tilbydes bustransport i traditionel forstand til alle, på alle steder og på alle tider. I stedet koncentrerer indsatsen om at få flere kunder til at køre kollektivt ved, at:

*"Styrke den kollektive transport der, hvor efterspørgslen er størst, og at understøtte muligheden for en behovstilpasset betjening der, hvor efterspørgslen er lav"*

Derudover er det NT's ønske at bidrage til at understøtte generelle mål om *energi, miljø og sundhed*, at styrke *samarbejde og image*, samt at arbejde for en optimal *koordinering* mellem de forskellige kollektive transportsystemer.

## Status for den kollektive transport

### **Passagererne**

I Nordjylland stiger hvert år knap 30 mio. passagerer på en bus og ca. 5 mio. passagerer på et tog. Det skønnes, at knap 100.000 passagerer på en almindelig hverdag bruger en bus. Da de fleste benytter bus både frem og tilbage, så svarer det til at 50.000 eller ca. en tiendedel af indbyggerne i Nordjylland på en hverdag er afhængige af et velfungerende bus system. Tallene viser, at den kollektive transport i Nordjylland har betydning for mange, når de skal til de daglige gøremål.

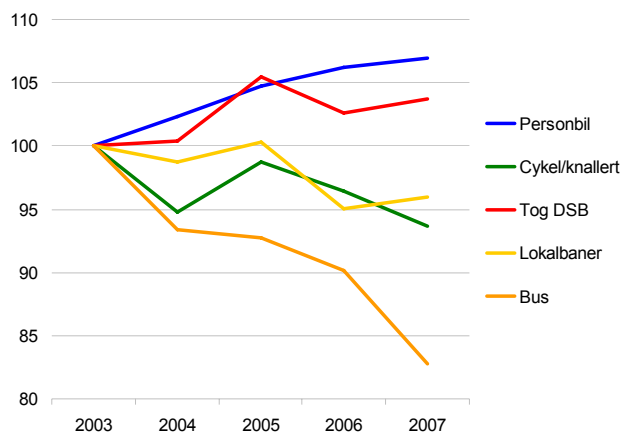
6 % af de rejser nordjyderne foretager og 7 % af de kilometer de tilbagelægger sker med kollektiv transport. Størstedelen af de kollektive rejser er med bus. Der er store geografiske forskelle, hvor bussens markedsandel er størst i de større byer. Beboerne i Aalborg Kommune bruger fx. bussen i 9 % af alle deres rejser.

### Udvikling

I busserne i Nordjylland har man i perioden 2003-2007 oplevet et passagerfald på 17 %, og samtidig er både brugen af bil og tog steget. Passagernedgangen er større, end man skulle forvente som forudsigelige konsekvenser af fx takststigninger, færre busafgange, at flere har fået bil osv. Den kollektive bustransport har oplevet en usædvanlig periode, hvor mange forhold tilsammen har bidraget til et stort passagertab.

Der ligger en stor udfordring i at få en optimisme og kvalitet frem, som kan bringe passagerudviklingen i en mere gunstig retning. NT har et ønske om at få flere passagerer.

Uden flere passagerer er det ikke muligt at udvikle busproduktet, så det lever op til de krav, der er i et moderne samfund.



### Økonomi

NT har to forskellige forretningsområder: buskørsel og samordnet kørsel. For buskørslen forventes i 2009 en omsætning på 722,5 mio. kr. hvoraf 41 % forventes at blive finansieret af passagerindtægter. For den lovpligtige handicapkørsel forventes i 2009 en omsætning på 32,5 mio. kr., hvoraf 20 % forventes at blive finansieret af brugerne.

Den kollektive bustransport i Nordjylland har over flere omgange været udsat for store økonomiske udfordringer, og den samlede økonomi kan komme under pres i de kommende år. NT ønsker med denne plan at arbejde for at fastholde passagererne og få flere til, så indtægtsgrundlaget styrkes.

## Det nye net – principper og struktur

I planen introduceres et forslag til en ny kategorisering af det kollektive trafiknet. Det nye handler ikke om, hvor busserne kører, men om hvilken service der gives forskellige steder i nettet. Det nye net består hovedsageligt af eksisterende ruter tilføjet enkelte nye. Fordeling af serviceniveau (antal afgange og betjeningsperiode) er væsentligt anderledes end i dag. I fremtiden foreslås mere buskørsel, hvor befolkningstætheden er høj, og der foreslås mindre traditionel buskørsel, der hvor befolkningstætheden er lav, men i disse områder vil der til gengæld være mere fleksibel betjening med små køretøjer.

Det nye net består af:

- A+ Ekspresbusnet og tog
- A Regionalnet og bybusnet
- B Tværkommunalnet
- C Lokalnet
- D Flextur
- E Specialprodukter



### **A+ Ekspresbusnet og tog**

A+ nettet binder regionen sammen med udgangspunkt i regionscentret Aalborg. Desuden skaber det forbindelse til hovedbyer i Region Midtjylland samt resten af landet. Brugere er en blanding af daglige pendlere og uddannelsesrejsende samt passagerer, der bruger tog eller bus til fritidsrejser.

I A+ nettet håndhæves grundprincippet om hurtig og direkte betjening. Der stræbes efter en rejsetid, der fra man stiger på bussen/toget til, man stiger af igen ikke er mere end 50 % længere end den tilsvarende tur i bil. Der er mindst én afgang i timen i dagtimerne på hverdage. I myldretiden suppleres de fleste ruter således, at der opnås 2 afgange i timen. I aftentimerne og weekend er der afgang hver anden time.

Der sikres optimale korrespondancer ekspresbusserne/tog imellem og mellem ekspresbusser og tog. På A+ nettet skal man finde de nyeste, mest moderne og mest komfortable busser i den samlede vognpark. Busserne på A+ nettet har ikke så mange standsningssteder, men til gengæld etableres gode ventefaciliteter, lækker indretning og optimal information.



### **A Regionalnet og bybusnet**

De hurtige ruter i A+ nettet suppleres med en række lidt kortere ruter i A nettet, der dels er ruterne der binder regionen sammen, dels er bybusser i de store byer. Pendlere er en central målgruppe, hvis behov og ønsker er vigtige i de prioriteringer, der skal foretages. En anden væsentlig målgruppe er de uddannelsessøgende. Bybusserne har endvidere andre store brugergrupper f.eks. indkøbsrejsende.

I A nettet håndhæves et grundprincip om hurtig og direkte betjening. I modsætning til i A+ nettet betjenes flere rejsemål fx større arbejdspladser og uddannelsessteder, også selvom det kræver en mindre "afstikker". A busser har flere standsningssteder end A+ busser.

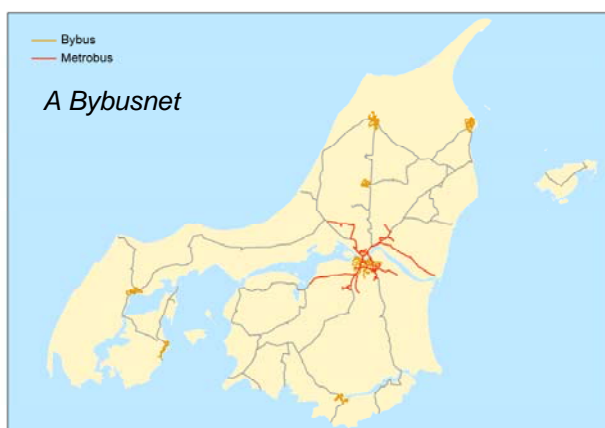


På A nettets regionale linjer går der 1-2 busser i timen på de travleste tidspunkter. Resten af dagen er der én bus i timen, og nogle steder og tider er der to timer mellem busserne. Der tilbydes kørsel i aftentimerne og weekend.

På A nettets bybusser går der op mod 8 busser i timen, når der er flest, og der tilbydes generelt både aften- og weekendkørsel – dog med en udtyndet køreplan og evt. i form af teletaxa.

Busserne i A busnettet skal så vidt muligt korrespondere med de hurtige A+ ruter og tog. A busser har ikke nødvendigvis faste minuttal men tilpasses de aktuelle behov.

På A nettet skal man finde nye, moderne og komfortable busser. For bybusserne gælder også det særlige hensyn, at der skal være handicap-, ældre- og barnevognsvenlig indstigning. Busparken vil være mere



sammensat på A nettet end på A+ nettet, men generelt satses på en høj standard. Standsningssteder på A nettet har forskellig karakter, og stiller derfor forskellige krav til indretning og udstyr.

### **B Tværkommunalt net**

Der er i dag 54 ruter, hvis hoved-opgave det er at bringe især unge til deres uddannelsessteder. Ruterne udgør B nettet, som supplerer det overordnede net.

Med fokus på de unges uddannelsesrejser har B nettet generelt en høj benyttelse om morgenen og eftermiddagen på skoledage samt en relativ lav benyttelse på de øvrige tidspunkter på skoledage, på skolefridage og i weekenden.

Tilpasning og pålidelighed er et bærende princip for B nettet. Køreplanen tilpasses de konkrete behov, dvs. afgangshyppighed og køreplanens tider tilpasses ringetider, korrespondancer til det over-ordnede net mm. Bussernes indretning skal være i orden, men der kan være tale om busser af en lidt lavere standard end i det overordnede net.



### **C lokalnet**

Det lokale net består hovedsageligt af ruter, der transporterer elever til folkeskoler og friskoler. Bussene tilrettelægges derfor for hovedparten af ruterne så de alene betjener på steder og tider, hvor der er behov, dvs. de kører kun på skoledage. Nogle af ruterne er teletaxaer eller telebusser, hvor man skal ringe efter bussen.

Det lokale net sikrer, at alle har gode transportmuligheder til skole i lokalområdet. Desuden giver det en transportmulighed for andre, fx ældre der skal købe ind eller har andre ærinder.

Det lokale net er tilrettet de helt konkrete og lokale behov, der er rundt omkring. Tilrettelæggelsen sker i tæt samspil med eventuelle lukkede skolebusordninger og andre særkørselsopgaver. I forbindelse med omprioritering af ressourcerne vil der formentlig ske udtynding i lokalnettet.



### **D Flextur**

Med flextur tilbydes i hele Nordjylland en betjening der minder om taxakørsel, dog skal man acceptere at kunne komme til at køre med andre, og ikke altid at blive tilbudt kørsel af den direkte vej. Prisen er i øjeblikket halv taxatakst. Kommuner kan, som Jammerbugt gør fra 2009, vælge at kompensere brugerne, således at der internt i en kommune tilbydes kørsel til kvart taxatakst. Flextur er velegnet på de tider og steder, hvor der er et svagt passagerunderlag, og hvor efterspørgslen samtidig er spredt geografisk.

Produktionsapparatet i flextur har sit grundlag i den individuelle handicapkørsel og specialkørsel. De vogne der køres med er allerede tilpasset, at brugerne kan have specielle behov i forhold til indstigning, indretning mm. Chaufføren sikrer, at der under kørslen er mulighed for direkte information. Og før rejsen sikrer kontakten med bestillingscentralen også, at information, herunder oplysninger om uregelmæssigheder, når frem til brugerne.

Visionen er, at flextur i hele Nordjylland udgør et basisnet som gør, at alle altid og alle steder har en transportmulighed. NT vurderer at flextur gør det muligt på samme tid at forbedre servicen og spare

ressourcer på lokalruter. Flextur har en langt større dækning end det lokale net, og vil kunne erstatte mange lokale ruter helt eller delvist, som kun har et svagt passagerunderlag.

Prisen er højere end i den almindelige kollektive transport. Det er naturligvis en ulempe for den enkelte. Med den såkaldte Kommuneordning kan man imidlertid gå ind og støtte de kommuneinterne rejser, så de kan udføres til kvart taxatakst.

### E Specialprodukter

Ved siden af betjeningen på det overordnede net, nettet til uddannelse og det lokale net har NT en række tiltag, der er rettet mod ferie og fritid. Det drejer sig om sommerruter, natbusser og kørsel til koncerter, markeder mv. NT's specialprodukter skal fortsat driftsmæssigt som helst hvile i sig selv.

## Det nye net - servicemål

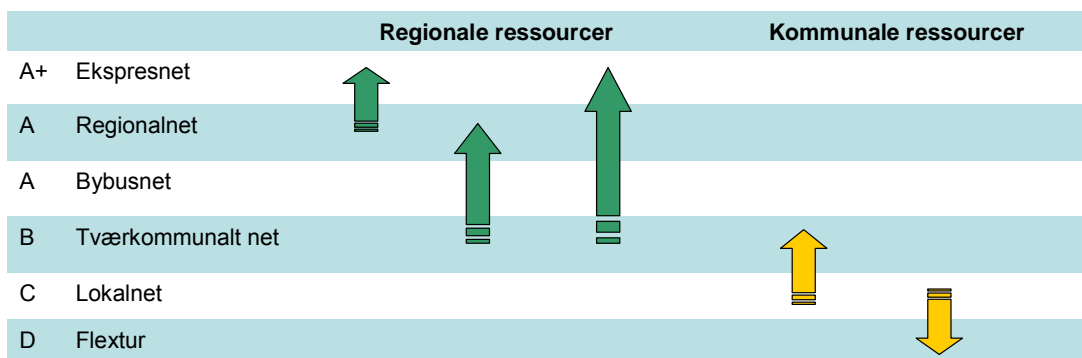
Den service, som NT ønsker for de forskellige produkttyper i det nye net, kan sammenfattes således:

		<i>Rejsetid</i>	<i>Frekvens</i>	<i>Koordinering</i>	<i>Materiel</i>
A+	Ekspresbusnet og tog	Lav	2 busser/time i myldretid 1 bus/time i øvrigt	Altid forbindelse til øvrige A+ net	Højeste standard
A	Regionalnet	Relativ lav	1-2 busser/time i myldretid ½-1 bus/time i øvrigt	Gode forbindelser til A+ net	Høj standard
A	Bybusnet	Ikke prioriteret	Høj	Gode forbindelser til A+ net	Høj standard
B	Tværkommunalt net	Ikke prioriteret	Tilpasning til mødetider	Gode forbindelser til A+ og A net	Medium standard
C	Lokalnet	Ikke prioriteret	Tilpasning til ringetider Kun i dagtimer på hverdage	Koordineret med lukkede skoleruter	Laveste standard
D	Flextur	Max. 100 % omvejskørsel	Efter behov Alle ugens dage kl. 6 - 23	Efter behov	Taxa

## Det nye net - konsekvenser

### Ressourcer

Der er ikke kun tale om en omklassificering. Der er også tale om en omprioritering. Service og betjeningsomfang intensiveres, der hvor der allerede i dag er en stor efterspørgsel. Der flyttes så at sige ressourcer opad i systemet. Der hvor passagerunderlaget er svagest, erstattes lokal ruteplanlagt kørsel med flextur. De regionale ressourcer intensiveres, der hvor der er en stor efterspørgsel, og de kommunale ressourcer forskydes fra ikke overvejende at være på de lokale ruter, men fordeles mellem den kørsel, der er rettet mod de uddannelsessøgende, et reduceret lokalt net og en større udbredelse af flextur.



Region Nordjylland forventes ved et fuldt udbygget net, at kunne frigøre ca. 15-20 mio. kr. ved betjening som overføres til kommuner eller som nedlægges. Disse ressourcer forventes i de første 1-2 år benyttet fuldt ud på udbygningen af A+ nettet.

På længere sigt, dvs. indenfor 3-5 år, forventes passagertilgang og dermed indtægterne på A+ nettet, at reducere tilskudsbehovet på udvidelsen til i størrelsesordenen 13 mio. kr. pr. år, svarende til en årlig besparelse på ca. 6 mio. kr. i forhold til dagens situation. Kommunerne overtager som udgangspunkt kørsel for ca. 18 mio. kr. - varierende meget i størrelse fra kommune til kommune. Disse kan helt eller delvist hentes hjem igen ved effektivisering af lokalkørsel og mere brug af flextur.

### ***Tilgængelighed***

Størstedelen af alle funktioner ligger i nærheden af det overordnede net. Indenfor en afstand af 1.200 meter fra A+ og A net ligger: 80 % af alle boliger, 88 % af alle arbejdspladser, lidt over 80 % af alle butikker og 100 % af alle gymnasier og videregående uddannelsessteder. Alle byer over 1.500 indbyggere er dækket af A+ og A nettet med undtagelse af bybusnettet. Alle byer over 5.000 indbyggere er dækket af A+ nettet.

Samlet set dækker alle ruterne i det nye net samme område, som det nuværende net. Indenfor en afstand af 1.200 meter af et stoppested ligger: 95 % af alle boliger, 97 % af alle arbejdspladser, 96 % af alle butikker og 100 % af alle gymnasier og videregående uddannelsessteder.

### ***Forventet passagerfremgang***

De passagermæssige konsekvenser forventes samlet set at blive positive, overvejende fordi det nye A+ net forventes at tiltrække nye kunder, uden at justeringer på de øvrige net i væsentlig omfang skræmmer kunder væk. Inden for 1-2 år efter iværksættelse af det nye net ventes benyttelsen at være steget med 0,2-0,4 mio. passagerer årligt, mens benyttelsen 3-5 år efter iværksættelse ventes at være steget med 0,5-0,9 mio. passagerer årligt. Det vil svare til en fordobling af passagertallet på X-busser. For NTs samlede passagertal svarer det til en samlet stigning på 2-3 %.

### ***Det nye net - iværksættelse***

Gennemførelsen af trafikplanen forventes udført i perioden 2009 – 2012, hvor de første konkrete ændringer på rutenettet kan gennemføres ved køreplansskiftet i sommeren 2010 og efterfølgende ved køreplansskifte i 2011 og 2012. Det vil ikke planlægningsmæssigt være hensigtsmæssigt at gennemføre alle omlægninger til sommeren 2010, og i henhold til kontrakterne med entreprenørerne vil det heller ikke være muligt.

For at få størst mulig effekt af opgraderingen af ekspresbusnettet anbefales dog, at alle større ændringer her sker samtidig i sommeren 2010. Herved bliver det muligt med en massiv markedsføring og relancering af det udvidede X-buskoncept, som her i planen går under navnet A+ nettet.