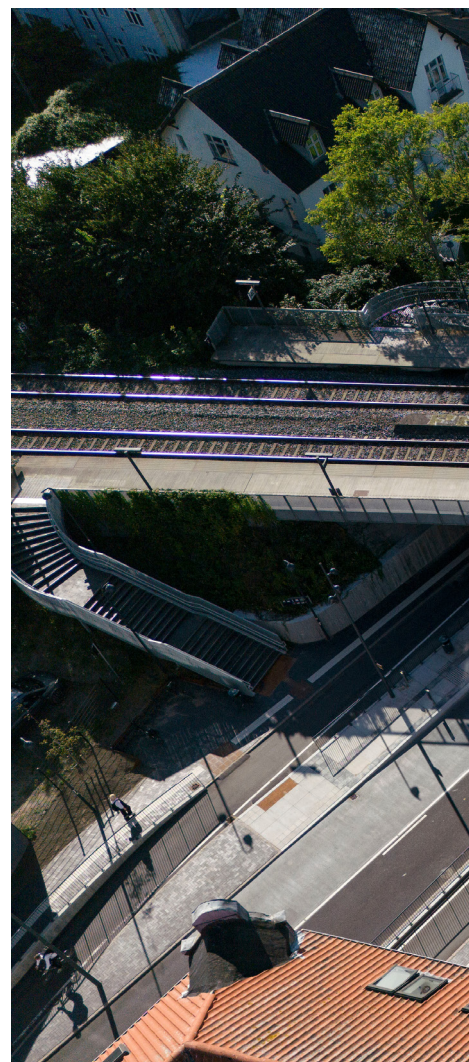


Samspil mellem byudvikling, mobilitet og bykvalitet

Plusbus Aalborg repræsenterer et markant skridt i udviklingen af bæredygtig mobilitet i Danmark. Som landets første BRT-løsning (Bus Rapid Transit) er projektet både et trafikalt og byudviklingsmæssigt greb, der binder Aalborgs eksisterende og nye bydele tættere sammen gennem en 12 km lang strækning fra det vestlige til det østlige Aalborg. Projektet er realiseret af Aalborg Kommune i samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab, Region Nordjylland og staten med medfinansiering fra de to sidstnævnte.



Af **Jesper Schultz**,
chefkonsulent og
Bodil V. Henningsen,
arkitekt, Aalborg
Kommune

Vækstaksen blev introduceret som et strategisk planlægningsprincip i kommunens Planstrategi 2011 og dernæst implementeret i kommuneplanens hovedstruktur Fysisk Vision 2025 fra 2013. Visionen bag vækstaksen er at udpege byens udviklingsretning og sætte geografi på vækstpotentialerne i den eksisterende by. Dette for at understøtte mulighederne for ønsket bæredygtig byfortætning i en akse mellem det nye supersygehus, erhvervsområderne og havnen i øst, ind over midtbyens byomdannelsesområder og videre mod Vestbyens boligområder og lufthavnen. Vækstaksen omtales også som 'byens motor'; et område, som rummer godt halvdelen af kommunens arbejdspladser og en tredjedel af kommunens borgere samt hovedparten af kommunens større uddannelses- og kulturinstitutioner.

Byrum, mobilitet og miljø – et helhedsorienteret greb

Plusbus Aalborg er mere end en ny højklasset buslinje – det er et samlet byudviklingsprojekt, hvor mobilitet, byrum og bykvalitet tænkes sammen.

Langs ruten er etableret 22 stationer, og fra starten blev der udpeget fem vigtige stationsforpladser, fra øst mod vest: Gigantium, John F. Kennedys Plads, Nytorv, Vestbyen Station og Haraldslund. Hver forplads er udviklet i et selvstændigt design med afsæt i det konkrete sted og med fokus på funktionen som byrum, knudepunkt og mødested – for kollektiv trafik og for mennesker. I design og indretning er der lagt vægt på tryghed og tilgængelighed i samspil med omhyggeligt valg af materialer, inventar og belysning set i forhold til konteksten.

I indretningen er der lagt stor vægt på at imødekomme alle byens brugergrupper – også personer med nedsat mobilitet og udsatte borgere. Af en nylig gennemført brugerevaluering af John F. Kennedys Plads fremgår det, at ambitionerne er blevet indfriet – pladsen bruges af mange flere brugergrupper og opleves som et langt mere trygt og attraktivt mødested, også selvom man ikke er bruger af kollektiv trafik.

Plusbus-konceptet er udviklet som et sammenhængende system, der kombinerer mobilitet,



Bus Rapid Transit – BRT

Rapid Transit er oprindeligt amerikansk skinebåren trafik i eget tracé. Altså traditionel jernbane eller metro.

Sæt Bus foran for at ændre køretøjstypen: BRT. På nordjysk kalder vi det Plusbus og definerer det ved:

- Kørsel i egen busbane.
- Prioritering i vejkryds.
- Jævn overflade uden huller, bump og sving.
- Hurtig ind- og udstigning uden trin.
- Støjsvage og komfortable køretøjer med plads til 150-200 passagerer.

Aalborg Vestby Station, hvor både BRT og tog mødes.

FOTO: LARS HORN,
COPYRIGHT AALBORG
KOMMUNE

design og bykvalitet med ambitionen om en grønnere og mere klimavenlig og klimatilpasset by.

Langs hele ruten er der arbejdet systematisk med at indarbejde regnvandshåndtering, beplantning og klimavenlige materialer. Selvom Plusbussens passagermæssige succes endnu ikke har ændret mærkbart på antallet af personbiler i byen, bidrager den sammen med omstillingen til eldrift på hele bybusflåden i Aalborg Kommune med en CO₂-reduktion på ca. 7.000 tons om året. Aalborgs elbusser lader fortrinsvist om natten – styret efter lavest mulige strømpriser. Dermed indgår den kollektive trafik i processen med at lagre strøm, når der er overskudsproduktion.

Inddragelse og samarbejde – planlægning med byen

Erfaringerne viser, at den helhedsorienterede tilgang har skabt et kvalitetsløft i de mange forskellige bydele, som ruten passerer. Samtidig demonstrerer projektet, hvordan strategisk planlægning på tværs

af byrum og mobilitet kan fungere som en løftestang for byudvikling.

Konkret har projektet gennem alle faserne fra planlægning til anlæg baseret sig på en høj grad af tværfagligt samarbejde i kommunen på tværs af forvaltninger.

Hen mod anlægsfasen etableredes et BRT-sekretariat, forankret i forvaltningsgrenen Trafik & Veje, der varetog bygherrefunktion, projektering og projektledelse af hovedparten af de konkrete anlægsprojekter med faglig bistand fra kompetencer in house vedrørende eksempelvis tilgængelighed, beplantning og byinventar. De store forpladsprojekter havde selvstændige projektrum og rådgiverteam, i de indledende faser forankret i Byudvikling og Byggeri og særligt i anlægsfasen koordineret tæt med BRT-sekretariatets anlægsteam.

De første driftsår har vist et støt stigende antal passagerer, og der forventes yderligere vækst i takt med åbningen af det nye Universitetshospital



Stoppested på John F. Kennedys Plads. FOTO: RUNE BRANDT HERMANSSON, COPYRIGHT AALBORG KOMMUNE

Holdepunkter – et gennemgående kunstprojekt

Til værkerne langs Plusbussen hører det omfattende kunstprojekt "Holdepunkter" af billedhugger Tina Maria Nielsen, der udsmykker samtlige 44 perroner med en eller flere bronzeobjekter.

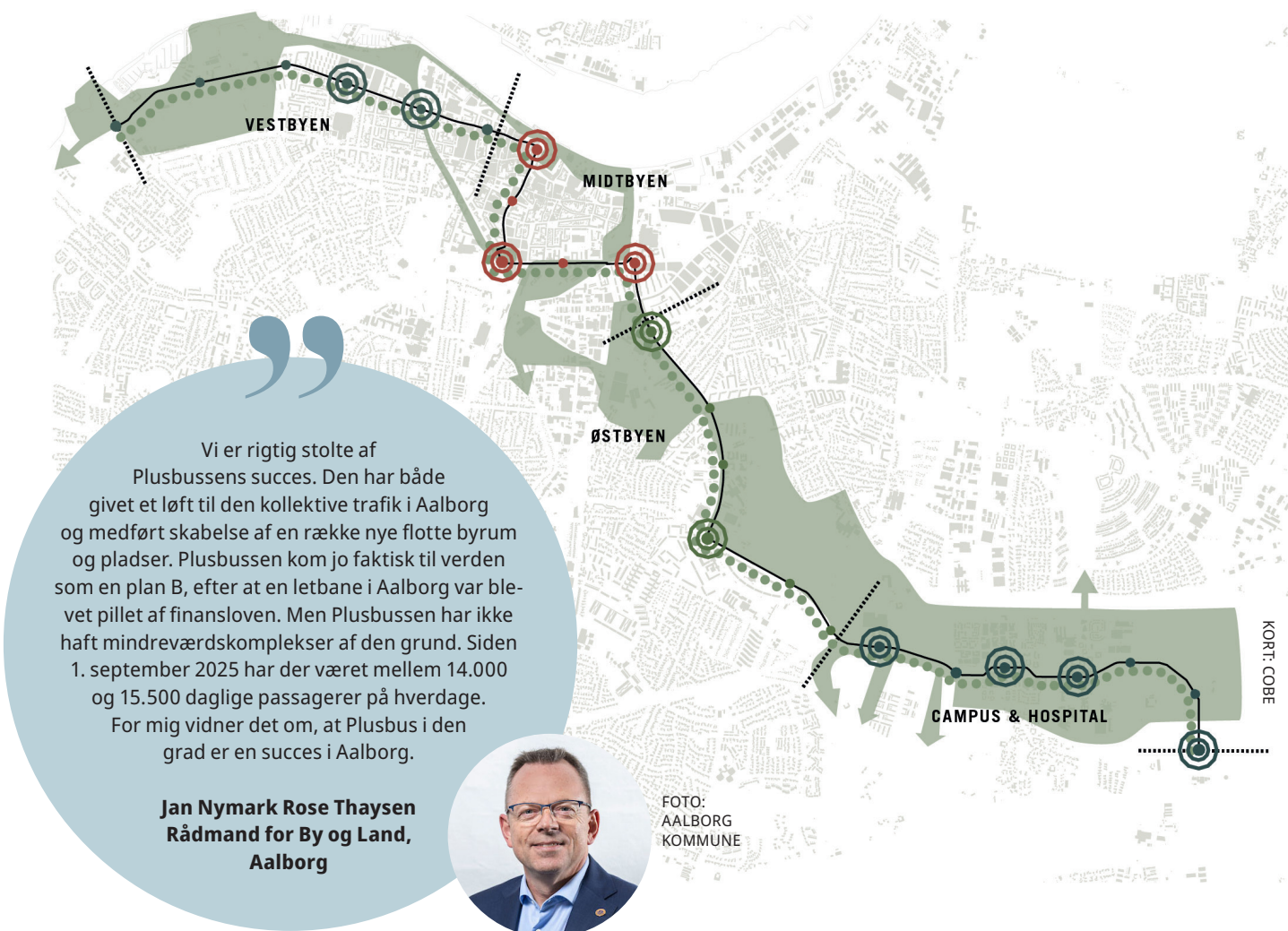
Holdepunkter tager udgangspunkt i, at alle steder rummer en fortælling! Elementerne er lokale, historiske eller personlige objekter og afspejler det liv, der leves på og omkring stationerne. Med et stilfærdigt greb skaber kunstneren og kunsten på en gang både sammenhæng, 'uorden' og identifikation.

På stoppet ved Vestre Fjordvej er det for eksempel en redningskrans på den vestgående perron, der sender hilsener til Limfjorden og Søheltekravteret. På den modsatte side er det et par stablede malerbøtter, der refererer til malervareforretningen C. Flauenskjold, der fra starten af 60'erne lå på Kastetvej 116, men som butik bukkede under for udviklingen i detailvarebranchen, længe før Plusbussen fortrængte biltrafikken på vejen.

i Aalborg Øst. Siden covid-19 har passagererne generelt været på vej tilbage i den kollektive trafik, men passagertilvæksten på Plusbus har langt overgået tilvæksten på øvrige ruter. Første driftsår gav 3 mio. passagerer, andet 3,6 mio. passagerer.

Plusbus har været genstand for en omfattende, flerårig inddragelsesproces. Allerede i fasen, hvor projektets miljømæssige konsekvenser blev vurderet (VVM), blev der etableret et centralt infolokale, hvor borgere kunne orientere sig gennem modeller, plancher og videoer, ligesom lokale medier løbende formidlede projektets temaer.

I lokalplanprocessen blev dialogen gjort konkret og lokal. Borgerne kunne se konsekvenser og muligheder på nærmeste hold gennem oplæg, byvandring og en 25 meter lang 1:1 busmodel, der blev flyttet rundt langs ruten. Senere i projektfasen blev der afholdt nye borgermøder omkring de enkelte forpladsprojekter og strækningsprojekt, og f.eks. kommunens gadeteam blev inddraget for at sikre socialt bæredygtige løsninger som på John F. Kennedys Plads.



Inddragelsen har været en afgørende del af projektets succes, idet den har bidraget til lokal forankring, forståelse og ejerskab. Afhængig af stedet, naboer og formaliserede brugere har det været relevant at anvende forskellige typer af metoder og fora. For eksempel har der ved stationsforpladsen foran Haraldslund Kulturhus været afholdt en række dialogmøder med både det eksisterende brugerråd og det lokale samråd for meget konkret at sikre, at den fremtidige indretning gav plads til ønskede aktiviteter og opholdsmuligheder for såvel den lokale institution som bydelen.

Så stort et anlægsprojekt afføder naturligt en masse besvær undervejs for både naboer og brugerne af byens rum. Derfor har det også været vigtigt sammen med borgerne at fejre indvielse af de færdigrenoverede stationsforpladser i takt med færdiggørelsen. Plusbus Aalborg blev officielt indviet i september 2023, og de sidste stationer blev færdigapteret i 2024. Den endelige afslutning på projektet markeredes i 2025 med indvielsen af tre stedsspecifikke kunstprojekter udviklet i samarbejde med Aalborg Kommunes Kunstfond.

Har det virket?

Driftsmæssigt har Plusbusserne vist sig at være meget sikre. De har høj frekvens og rettidighed. Vi har set ganske få driftsnedbrud: en tagbrand, hvor busvejen blev blokeret af brandbiler, og en bus med en fabrikationsfejl på en styrestang. Når det sker, opretholdes driften i den øvrige del af systemet – og den næste bus kommer om lidt. Skulle der opstå hindringer på ruten, kører busserne uden om dem. Heller ikke vejrliget har kunnet holde busserne tilbage.

Mod forventning har der ikke været kollisioner med andre trafikanter, der f.eks. overser deres vigepligt. For os står Plusbus som et eksempel på, hvordan investeringer i kollektiv trafik kan tænkes sammen med byudvikling, arkitektur og borgerinddragelse – og dermed skabe byer, der både bevæger sig og binder sig sammen.

Plusbus er ikke kun et mobilitetsprojekt, men et byudviklingsprojekt i fuld skala – et konkret bud på, hvordan fremtidens byer kan realisere ambitionen om grøn mobilitet og urbane kvaliteter i ét samlet greb.