

## Høring om Kollektiv Trafikplan 2017

### Generelt:

Flere linjer med grendeling er generelt et dårligt tiltag, især når det drejer sig om A-linjerne. Det er til gene for passagererne. Hver dag er der passagerer med den forkerte bus. Hvis det er nødvendigt at arbejde med grendeling på linjerne, vil vi opfordre til, at man overvejer at differentiere mellem grenene ved fx at spildte op i 1A og 1B. Publikum kan stadig slå op i samme køreplan. Hvis man kun kører på fællesstrækket skal man blot kigge efter 1-tallet, skal man derimod længere, kan man skille de to linjer ad på A eller B.

Mht. grendeling vil vi opfordre til, at man placerer huse/pausefaciliteter, hvor der er flest mulige busser, der stopper. Det giver planmæssig de mest optimale forhold og bedst mulig afvikling, som igen giver de bedste og billigste løsninger.

Det kan være vanskelig at forstå, at der i områder, der ikke til gode ses af letbanen, skal skæres drastisk i driften. I nogle områder er frekvensen så lav, at det nærmest ikke er et reelt tilbud. Man kunne fx også tænke mere i antallet af stoppesteder. På nogle linjer ligger stoppestederne meget tæt. Ligeledes kunne man overveje frekvensen på A-linjerne i tidsrum, hvor der ikke er helt så mange, der benytter busserne. Fx den sidste time om aftenen og den første time lørdag/søndag.

Det er ikke publikumsvenligt, at benytte gamle numre på nye linjer, især ikke ift. at det kun er 5 år siden, der sidst blev lavet om.

### Linje 1A:

Grendelingen giver problemer for passagererne. Desuden er der på denne linje tale om grene med to navne, der ligger meget tæt på hinanden – Vejlbj og Skejby.

Stoppestederne på Tordenskjoldsgade er presset. Dels er der rigtig mange parkerede biler i gaden og dels er stoppestederne heller ikke særlig lange. Desuden bør man overveje, om det er nødvendigt med 3 stoppesteder på stykket.

Vi tror ikke på, at Skejby-grenen vil få ret mange passagerer hverken i den ene eller den anden retning. Dels er det en lang tur ind til byen med dette ruteforløb og dels vil der være bedre tilbud på Randersvej. Vi vil gerne ligge op til en drøftelse af, hvordan Skejby (Vejlbj) dækkes bedst mulig af linje 1A, 15 og til dels 6A. Vi mener, man bør overveje, om området dækkes bedre, hvis man i Skejby byttede ruteforløb på linje 1A og linje 15. Så linje 1A i stedet kører ad Skejby Busvej og således får endestation ved Skejby Nordlandsvej, dermed får de butikker med lange åbningstider, der ligger i Skejby, noget bedre betjening. På den måde vil linje 1A også dække flere uddannelsesinstitutioner og idrætscenteret på Vejlbj Centervej.

### Linje 2A:

Grendeling på endnu en linje. Under linje 17 fremgår det, at vi foretrækker det alternative forslag, som betyder, at linje 2A får to forskellige ruteforløb igennem Holme. Vi betragter dog ikke dette som en grendeling på helt samme måde, da der er tale om et forholdsvis kort stykke, som tilmed har samme endestation. Der er tilmed ikke tale om områder med et stort passagergrundlag. Desuden mener vi, at genen for passagerer fra Solbjerg, der skal trækkes igennem Holme, er større end den bliver for passagerer i Holme.

Vi antager, at der ligger op til samme ruteføring som i dag i Trige. Det fremgår ikke helt tydeligt på kortet. Vejforholdene indtil Ølsted er meget dårlige, så her skal der gøres noget. Det defineres i forslaget, at A-linje er hurtige linjer med få stop, derfor bør man overveje i stedet at køre ind ad Langagervej til Ølsted frem for Ølstedvej. Antallet af passagerer på strækningen er alligevel ikke så højt.

Trige kunne også betjenes, som Elev og Mejlbj, med en tilbringer-linje til letbanen.

Vi mener ikke, det er nødvendigt at køre rundt i Trige. Man kunne spare nogle minutter ved at køre mere direkte. Så man efter Trigeparken kørte direkte til endestationen på Vestermøllevej, Trige. Ud over nogle få afgang i myldretiden om morgenen og om eftermiddagen er det ikke mange passagerer, man har med til og fra Trige.

Hvordan forventer man ruteforløbet bliver ved Skejby Sygehus? Der er langt at gå i flere tilfælde, som stoppestederne er placeret i dag og det bliver ikke bedre, når den nye del af sygehuset står færdig. Kunne man forstille sig, at fx linje 2A kom til køre op i mellem den gamle og den nye del og om til nuværende endestation.

Er der fysisk plads ved Skejby Sygehus til endestation for både 2A og 6A?

#### **Linje 3A:**

Ingen kommentarer.

#### **Linje 4A:**

Vi kan konstatere, at der fortsat er grendeling på linjen. Er der plads til endestation ved Gunnar Claussens Vej/Kjærslund og hvor præcist skal den ligge?

Det er klart mest fordelagtigt at afvikle pause ved endestationen i Brabrand, men den er allerede meget presset på plads.

#### **Linje 5A:**

Ingen kommentarer

#### **Linje 6A:**

Grendeling i begge ender!

Vi foreslår, at man rent praktisk på vognløbssiden håndtere det ved at lave én gruppe af meget lange ture, dvs. parre længste og længste gren (Skåde – Risskov), og én gruppe af korte ture, dvs. parre korteste og korteste gren (Holme – Skejby).

Er der fysisk plads ved Skejby Sygehus til endestation for både 2A og 6A?

Når afgangene til Risskov halveres, vil uddannelsesinstitutionerne (VIA og Risskov Gymnasium) få en dårligere betjening. Det kan give problemer, specielt i morgenmyldretiden, således at der kan blive behov for endnu flere dubleringsafgange.

Linjen har samme ruteforløb fra Nehrus Allé til Skejby Sygehus som letbanen, er det nødvendigt? Eller kan man lige så godt lade alle turene gå til Risskov.

#### **Linje 11:**

Det kan blive et problem, at frekvensen sænkes, når det samme antal passagerer skal transporteres i myldretiden.

Når der er så få passagerer, som tilfældet er ved Stavtrup Søholm, bør man overveje hvordan denne endestation skal betjenes fremover. Man kunne med fordel tænke den ind sammen med Åbo (linje 21), så man har en lokal linje, der dækker begge områder med nogle få afgang om dagen.

#### **Linje 12:**

Ingen kommentarer.

#### **Linje 13:**

Ingen kommentarer.

**Linje 14:**

Ganske fornuftig linje.

**Linje 15:**

Som nævnt under linje 1A, foreslår vi, at man bytter om på ruteforløbet i Skejby for linje 1A og linje 15.

**Linje 16:**

Denne linje har en meget dårlig forgrening set fra publikumsside. De har ingen chance, hvis de først kommer med den forkerte. Man må forvente, at det er en linje, der benyttes af mange turister, der skal med til Moesgaard Museum, som ikke er vant til at bruge bybusserne og som derfor bare vil gå efter bus nr. 16. Er det nok med halvtimes-drift til Moesgaard? I dag er der kvartersdrift i myldretiden og efter hvad vi ved, er der mange passagerer med derud. Om søndagen er det kun en gang i timen, det er godt nok ikke meget. Forslag: Man kunne vælge at binde linje 25 sammen med Mårslet. Det ville fortsat give halvtimes drift ved Jette Tikøbs Plads og i Mårslet. Samtidig vil man opretholde frekvensen mod Moesgaard, som den er i dag. Hvis det er holdningen, at frekvensen til Moesgaard er for høj i dag, kunne man sætte den ned til 3 gange i timen. I dag betjener linje 1A kun Lystrup 3 gange i timen. Passagerer i Lystrup har trods alt også mulighed for at tage letbanen.

Vi deltager gerne i en redegørelse af vores synspunkter.

Det er et ønske, at man ændret ruteføringen i Mårslet by. Så man i den første rundkørsel i Mårslet tager 3. vej altså fortsætter ad Hørretvej i stedet for at køre ad Mårslet Byvej (4. vej).

**Linje 17:**

Vi bemærker, at linjen her kører på Dronning Margrethes Vej, hvor der ikke er boliger på den ene side af vejen. Med et ruteforløb, som på 20'eren i dag (Østbanetorvet – Skovvejen – Trøjborgvej – Tordenskjoldsgade), ville der være flere, som har mulighed for at benytte linjen.

Vi foretrækker det alternative forslag, hvor linje 17 kører ad Holmevej helt frem til Christian X's Vej, til trods for at det giver 2 varianter af linje 2A.

Det ser ud til, at der er to muligheder for ruteforløbet fra Park Allé til Tangkrogen, der umiddelbart ikke andre, der kører på det inderste stykke ad Strandvejen, så for vores skyld kan linjen godt køre forbi Rutebilstationen.

**Linje 21:**

Som nævnt under linje 11, foreslår vi, at der laves en lokallinje, som betjener både Åbo og Stavtrup Søholm.

**Linje 22 + 23:**

Det ser ud til, at linjerne kører ad Lille Elstedvej, hvor der er bump på vejen. Iflg. aftale kører ingen bybusser på veje med bump.

**Linje 24:**

I en vanskelig fase, hvor der skal spares mange ressourcer, bruges der forholdsvis mange ressourcer i områder, hvor det må forventes, at kundegrundlaget er forholdsvis tyndt.

Så vidt vi er orienteret, skal linjen køre begge veje. Hvordan ruteforløb er, specielt på Langenæs, står ikke klart for os. Hvor skal endestationen være på linjen?

**Linje 25:**

Som det fremgår under linje 16, vil vi ligge op til at linje 25 forlænges til Mårslet. Pt. er der rigtig meget spildtid på den nuværende linje 33, så udover at løse problemet med grendelingen på linje 16, vil man også få en bedre udnyttelse af tiden på linje 25 (33).