

Letbaner, BRT og byudvikling: I Aalborg kom byudviklingen først

Af: Mikael Hansen



Aalborgs Vækstakse (gul) og Plusbus tracéet med stationer (sort).(Figur: Aalborg Kommune)

Den aalborgensiske letbane blev til Danmarks første fuldt udbyggede BRT-strækning – Aalborg Plusbus. Men byudviklingen var i fuld gang i Plusbus-korridoren allerede inden trafikløsningen blev fastlagt – og der er mere fart på end nogensinde.

Plusbus-korridoren fra Aalborgs centrum til Universitetsområdet i den sydøstlige del af byen har i mindst ti år været Aalborgs vigtigste udviklingsområde- lang tid før nogen havde tænkt på begrebet Plusbus. Trafikudfordringerne har i mange år været til at føle på. Det har længe knebet med at få plads til og flow i tilstrækkelig mange busafgange mellem Busterminalen og Aalborg Universitet.

Beslutningen om at bygge et nyt supersygehus i området i Aalborg SØ længere ude end universitetet var den afgørende brik til at begynde på planlægningen af en letbane mellem centrum og Aalborg SØ. Letbaneplanerne blev hjulpet på vej af et politisk løfte fra Christiansborg om statslig støtte til letbaner i de fire største byer – en del af den skelsættende politiske aftale om "En grøn Transportpolitik" fra 2009.

Det strammede til 6 år senere i 2015, da den daværende Venstre-regering foretog et gennemgribende og omdiskuteret kasseeftersyn. I den forbindelse blev statens bidrag til Aalborg Letbane simpelthen slettet af finansloven.

I Aalborg reagerede byrådet hurtigt og reviderede letbaneplanerne. Ud i den anden ende kom en plan om at bygge en BRT-linje med samme linjeføring (BRT= Bus Rapid Transit eller busser i eget tracé). Dette projekt opnåede støtte fra det alternative folketingsflertal bag forliget om "Bedre og billigere kollektiv trafik".

Aalborg Kommune frygtede, at aflysningen af letbaneplanerne kunne få private investorer til at bakke ud af de mange byudviklingsprojekter, men der var heldigvis ingen tegn på afmatning i området. Den hurtige beslutningsproces i Aalborg Byråd er formentlig en vigtig del af forklaringen. En anden forklaring kunne være, at byudviklingen var i fuld gang i området i forvejen og blev understøttet af Aalborg Kommune på mange andre måder.

Aalborg Plusbus forventes at åbne i 2023 på strækningen Vestre Fjordpark via Busterminalen til Nyt Aalborg Universitetshospital.

Byudviklingen

Plusbus korridoren var allerede Aalborgs vigtigste byudviklingsområde, længe før letbane- og BRT-planerne blev konkretiseret. Universitetet har konstant haft voksevækst i mindst 20 år. Kultur- og idrætscetret Gigantium tæt ved universitetet blev bygget af Aalborg Kommune omkring år 2000 og er blevet udvidet flere gange i samarbejde med private investorer.

Områderne langt Plusbus-strækningen byder på byudvikling af mange typer: byfortætning tæt på bykernen, byomdannelse af gamle industriarealer til en blanding af boliger og liberale erhverv. Et markant projekt er omdannelse af det område, som tidligere rummede Aalborg Teknikum, hvor der skal bygges otte nye højhuse med boliger samt et område til liberale erhverv.

På den bare mark i Aalborg SØ skyder også nye byggerier op.

Plusbus bidrager til bymiljøet

Bygningen af Plusbus-tracéet har fået en anden karakter end det tidligere planlagte letbanebyggeri. Indgrebene i bymiljøet er knap så omfattende. Plusbus byggeriet er koncentreret om vejbaner, cykelstier, fortove, lyssignaler, og langt de fleste delstrækninger bliver opdateret med nye belægninger, kantsten m.v.

Plusbus projektet satser på at etablere stationer i letbanestandard på hele strækningen. Stationerne bliver markante nye anlæg i gadebilledet i et moderne design. De er alle udstyret med rejsekortpiedestaler, billetautomat, realtidsinformation og digitale informationstavler. Hovedparten har store læskærme på 14,4 meter. En enkelt station, nemlig den i Jomfru Ane Gade, får dog mere karakter af stoppested i østgående retning, da der ikke her er plads i byrummet til en egentlig perron.

Hønen eller ægget?

Kan man ud fra dette svare på, om BRT-linjer bidrager lige så meget til byudviklingen som letbaner?

Svaret må være et JA- MÅSKE, for det er måske ikke i Aalborg, men skal finde svaret, fordi byudviklingen i Plusbus korridoren allerede var i fuld gang, da det blev besluttet af anlægge Plusbus-strækningen

Hvis Plusbus er hønen, og byudviklingen er ægget – som kom ægget først!

Det glæder os her på informationsportalen kollektivtrafik.dk at have bidraget til en endelig og godt underbygget løsning af dette årtusindgamle dilemma.

Læs også:

[Hovedstadens Letbane fremmer byudvikling i Ring3-korridoren](#)

[Letbanen styrker mobiliteten på Djursland](#)

[Visionsplan satser på højklasset kollektiv trafik i Østjylland](#)

[Udviklingsprojekterne ligger tæt langs letbanestrækningen i Odense](#)

[Letbanen har sat turbo på udviklingen i Odder](#)

[Aarhus vokser langs med letbanen](#)

[BRT](#) [Byplanlægning](#) [Letbaner/Metro](#) [Økonomi](#)