

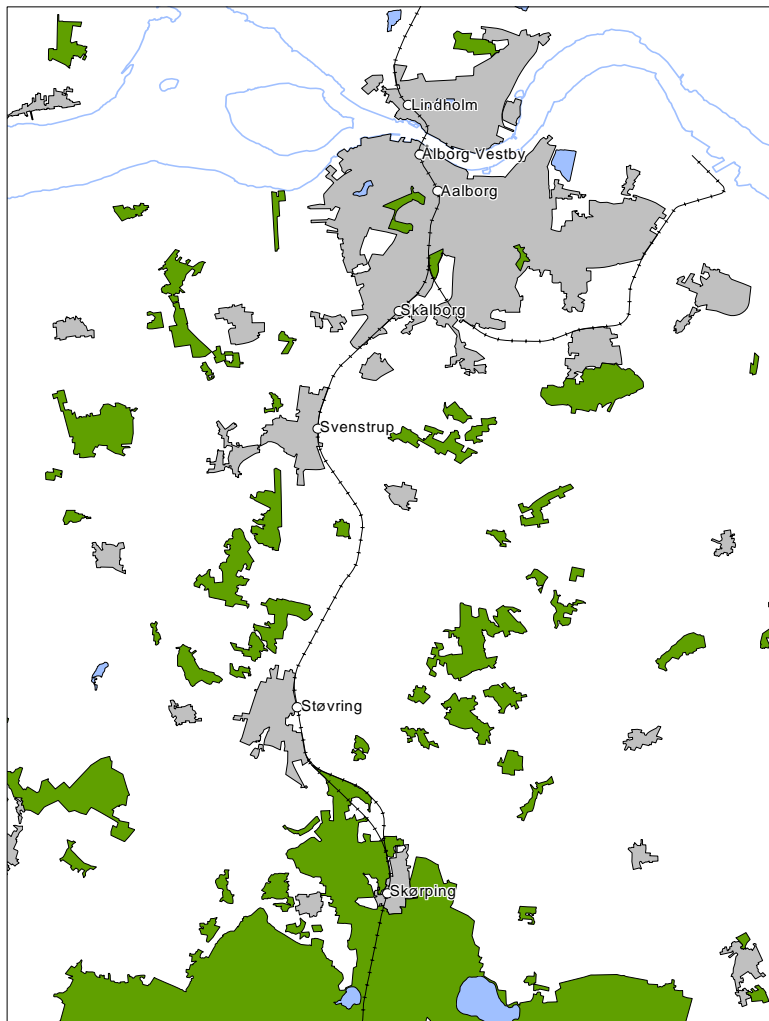
Undersøgelser på Aalborg Nærbane

Af
Jesper Mølgaard
DSB
jesperm@dsb.dk

Bo Mikkelsen
Aalborg Kommune

1. Indledning og formål

Aalborg Nærbane mellem Skørping og Lindholm blev officielt taget i brug 14. december 2003. Nærbanen er etableret på den eksisterende nord-sydgående banestrækning og har standsningssteder i Skørping, Støvring, Svenstrup, Skalborg, Aalborg, Aalborg Vestby og Lindholm Station. Lindholm Station blev dog taget i brug 15. december 2002. Figur 1 viser nærbanens linieføring og lokaliseringen af stationerne.



Figur 1: Aalborg Nærbane. Linieføring og stationer.

Åbningen af nærbanen har samtidig betydet en omlægning af regionale busruter, således at busserne nu kører direkte til nærbanestationerne, hvor passagerne skifter til nærbanen, mod

Nærbanesystemet består af et nærbanetog hver time i dagtimerne mandag-lørdag mellem Skørping og Lindholm Station og af IC-tog mellem København - Aalborg/Lindholm Station (- Frederikshavn) hver time. Nærbanestationerne betjenes således med tog hver halve time, dog kun med tilnærmede ½ times intervaller. Udenfor dagtimerne betjenes nærbanestationerne hver time.

Med nærbanen er etableret et pålideligt, hurtigt og bekvemt transportmiddel som skal fungere som alternativ til bilen og de køer, der kan være på vejene i myldretiderne. Samtidig er der tilstræbt en god sammenhæng med den øvrige kollektive trafik i form af by- og regionalbusser, for herigennem samlet at styrke den kollektive trafik konkurrenceevne.

tidligere at køre i bus til Aalborg. Dette har således betydet en reduktion i busdriften i visse områder, især på de regionale busruter, hvilket kan have medført forringede rejsevilkår for nogle passagerer.

I Aalborg Kommune er der sket en tilsvarende omlægning af busdriften, blandt andet som følge af kommunens engagement i det EU-støttede projekt VIVALDI. VIVALDI-projektet (VIisionary and Vibrant Actions through Local transport Demonstration Initiatives) omfatter foruden en ny plan for kollektiv trafik i Aalborg Kommune implementering af realtidinformation for busser på centrale busstoppesteder - herunder nærbanestationerne, implementering af en delebilordning samt oprettelse af et rejseinformationscenter. Omdrejningspunktet for VIVALDI-projektet er Aalborgs nye busterminal placeret i umiddelbar tilknytning til Aalborg Station. Nærbanen er således blevet en integreret del af den nye struktur for kollektiv trafik.

De nyetablerede stationer på Aalborg Nærbane; Støvring, Svenstrup, Skalborg, Aalborg Vestby og Lindholm er den største samlede åbning af nye stationer på banenettet i Danmark gennem mange år, hvorfor udviklingen af nærbanestationerne ønskes fulgt kontinuert. På den baggrund har Trafikstyrelsen, DSB, Aalborg Kommune og Nordjyllands Trafikselskab foranlediget en undersøgelse af blandt andet de passagermæssige konsekvenser af etableringen af nærbanen kort efter åbningen (Tetraplan, 2004). Dette paper beskriver resultaterne af denne undersøgelse som gennemførtes i marts 2004.

2. Dataindsamling

Formålet med undersøgelsen var at få en tidlig måling af blandt andet, hvorvidt antallet af passagerer på nærbanen svarer til forventningerne, passageres tilfredshed med nærbanen som nyt transportmiddel samt eventuelle nye rejsemønstre blandt brugerne af nærbanen.

Undersøgelsen blev gennemført som en éndagsundersøgelse d. 24. marts 2004 i tidsrummet kl. 6.00-22.00. Dagen for undersøgelsen betegnes på baggrund af togenes regularitet (mindre end 5 minutters forsinkelse) som repræsentativ og tilfredsstillende. For bustransporten betegnes dagen også som repræsentativ. Undersøgelsen bestod af:

- Passagertælling i tog på samtlige stationer på nærbanen;
- En spørgeskemaundersøgelse foretaget blandt passagererne på samtlige stationer i begge retninger på nærbanen.

Herudover gennemført Aalborg Kommune passagertællinger i busser der servicerer nærbanestationerne i Aalborg Kommune (Aalborg Station undtaget), mens Nordjyllands Trafikselskab gennemførte passagertællinger i regionalbusser på Støvring station.

2.1 Passagertællinger i tog

På samtlige nærbanestationer blev der gennemført tællinger af af- og påstigende passagerer af personale placeret på stationerne. På afgang før kl. 6.00 og efter kl. 22.00 blev passagertællingerne foretaget af togpersonalet. Passagertællingerne på nærbanestationerne forløb planmæssigt med undtagelse af Aalborg Station, hvor det var nødvendigt at gennemføre en omtælling d. 21. april. 2004.

2.2 Spørgeskemaundersøgelse

Spørgeskemaundersøgelsen og passagertællingerne blev gennemført af tællepersonalet placeret på stationerne. Der blev uddelt spørgeskemaer til alle interesserede påstigende togpassagerer i begge retninger på samtlige nærbanestationer, dog kun et spørgeskema pr. passager. Spørgeskemaerne blev returneret postalt, afleveret til DSBs personale eller afleveret i opstillede indsamlingskasser på nærbanestationerne.

Spørgeskemaet indeholdt spørgsmål om den aktuelle rejse, som respondenterne var i gang med, da spørgeskemaet blev udleveret, herunder:

- Udgangspunkt og bestemmelsessted for rejsen, stedefestet på adresse;
- Benyttede stationer: Udgangsstation, eventuelt skiftestation og slutstation;
- Transportmiddel til og fra stationerne, formål og tidsforbrug;
- Alternative transportmuligheder;
- Alternativer, hvis Aalborg Nærbane ikke var åbnet;
- Betydningen af Nærbanen for antal skift og rejsetid.

Spørgeskemaet indeholdt også spørgsmål om Aalborg Nærbane generelt:

- Hyppighed i brug;
- Vurdering af nærbanens betydning for den kollektive transport;
- Tilfredshed med elementerne i togbetjeningen; frekvens, start- og sluttidspunkt udstyr på stationer mm.;
- Tilfredshed med elementerne i busbetjeningen; frekvens, udstyr ved stoppesteder mm.;
- Kobling mellem tog og busser.

Herudover indeholdt spørgeskemaet spørgsmål om respondenternes karakteristika så som køn, alder, beskæftigelse og bopælskommune. Respondenterne havde også mulighed for at give skriftlige kommentarer.

2.3 Passagertællinger i busser

Der blev foretaget passagertællinger i busser, der har stop på nærbanestationerne i Aalborg Kommune undtagen Aalborg station. På Aalborg Vestby blev tællingerne foretaget på nærmeste busstoppested. Der blev foretaget tællinger af af- og påstigende passagerer samt passagerer i busserne. Tællingerne blev foretaget af tællere i tidsrummet kl. 7.00-22.00. På afgang udenfor dette tidsrum blev tællingerne foretaget af chaufførerne.

Af speciel interesse er tællingerne i regionalbusserne på Støvring Station. Grunden hertil er, at nærbanen her erstatter visse regionale busruter til/fra Aalborg. Det er således væsentligt, at tilvejebringe viden om disse passagerers rejsemønstre efter etableringen af nærbanen.

3. Resultater

Resultaterne af undersøgelsen d. 24. marts 2004 på Aalborg Nærbane er opdelt efter de tre delundersøgelser, der blev gennemført.

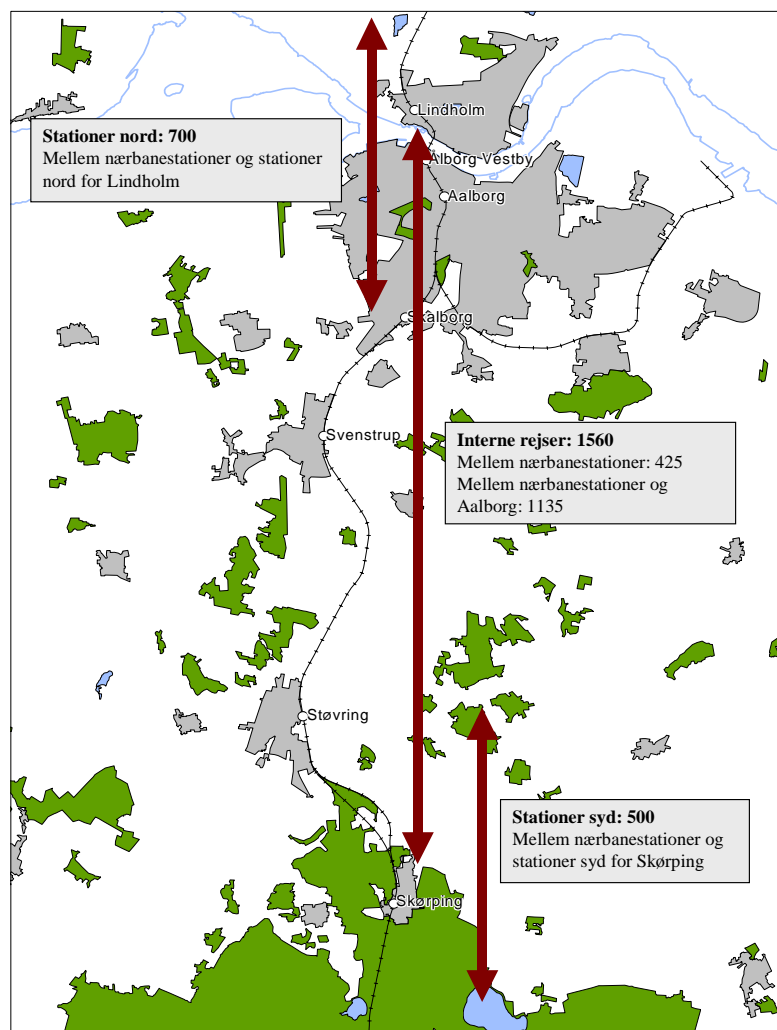
3.1 Passagertællinger i tog

Der blev talt ca. 7.760 af- og påstigende personer på nærbanen. Tabel 1 viser antallet af af- og påstigende passagerer fordelt på stationer.

Station	Påstigere	Afstigere	I alt
Skørping	435	364	799
Støvring	249	212	461
Svenstrup	171	182	353
Skalborg	81	71	152
Aalborg Vestby	413	553	996
Aalborg Station*	2.809	2.747	5.556
Lindholm	249	223	472

Tabel 1: Antal passagerer på nærbanestationerne. * Tælling på Aalborg Station blev gennemført 21. april 2004.

Der er talt i alt ca. 3.200 af- og påstigende passagerer på nærbanestationerne (ekskl. Aalborg Station) fordelt med ca. lige mange af- og påstigende passagerer. Aalborg Vestby er den mest benyttede nærbanestation udover Aalborg station, mens Skalborg Station er den mindst benyttede station.



Figur 2: Passagermæssige hovedstrømme for Aalborg Nærbane. Opgørelsen er ekskl. Aalborg Station.

Via spørgeskemaundersøgelsen blev der indhentet viden om passagerernes rejsemønster – fra/til hvilken station rejsen foregik. Ved at opregne rejsemønsteret fra spørgeskemaundersøgelsen til det samlede påstigertal for hver enkelt station kan rejsestrømmene fra nærbanestationerne opgøres. Spørgeskemaerne uddelt på Aalborg Station indgår ikke i beregningerne, men det antages at antallet af afrejser fra nærbanestationerne til Aalborg Station er lig med antallet af ankomster fra nærbanestationerne, og at rejsestrømmene derfor er de samme, blot med modsat fortegn. Ligeledes antages det, at der er lige mange rejser fra nærbanestationerne til stationer udenfor nærbanen, som der er den anden vej. Med disse antagelser finder man de hovedstrømme, der er vist på figur 2.

Hvis man definerer en nærbanepassager, som en person der står på/af på en af nærbanens stationer (ekskl. rejser ud over nærbanen fra Aalborg Station), ses, at der blev foretaget ca. 2.760 rejser med nærbanen, hvoraf 57% var interne rejser, 25% havde relationer til stationer nord for nærbanen, og 18% havde relationer til stationer syd for nærbanen. Samtidig ses, at der blev foretaget 1.560 rejser internt på nærbanen, hvoraf 73% havde Aalborg Station som enten start- eller slutstation. Tabel 2 viser antallet af rejser mellem nærbanestationerne og mellem nærbanestationerne og andre stationer.

	Lindholm Station	Aalborg Vestby	Aalborg Station	Skalborg Station	Svenstrup Station	Støvring Station	Skørping Station
Lindholm Station							
Aalborg Vestby	34						
Aalborg Station	27	34					
Skalborg Station	16	22	36				
Svenstrup Station	29	94	136	0			
Støvring Station	16	62	316	11	13		
Skørping Station	42	57	598	15	21	21	
Stationer syd for nærbanen	60	213	X	66	42	52	70
Stationer nord for nærbanen	269	373	X	0	14	0	40

Tabel 2: Antal rejser mellem nærbanestationer og mellem nærbanestationer og andre stationer på hverdage.

På baggrund af spørgeskemaundersøgelsen har det været muligt at beregne antallet af nye passagerer til nærbanen, defineret som passagerer der ville have benyttet alternative transportmidler som bil, bus, cykel eller som ikke ville have rejst. Undersøgelsen viser, at nærbanen fire måneder efter åbningen har skabt 1.250-1.700 nye togrejser om dagen, svarende til 400-500.000 nye togrejser om året.

Med åbningen af nærbanen er der samtidig sket en overflytning af passagerer fra Aalborg Station til nærbanestationerne primært Lindholm Station og Aalborg Vestby og sekundært Skalborg og Svenstrup Station, samt en overflytning af passagerer fra Skørping Station til Støvring Station. Tabel 3 viser antallet af passagerer, der tidligere har benyttet andre stationer.

	Overflytning af passagerer fra Aalborg Station
Lindholm Station	50%
Aalborg Vestby	50%
Skalborg Station	41%
Svenstrup Station	9%
Støvring Station	10%
I Alt	35%

Tabel 3: Beregnet overflytning af passagerer fra Aalborg Station til andre nærbanestationer på hverdage.

Spørgeskemaundersøgelsen viste, at ca. 400 påstigere tidligere benyttede andre stationer før nærbanens åbning, svarende til at ca. 35% af nærbanestationernes passagerer (ekskl. Aalborg Station) stammer fra de to eksisterende stationer Aalborg Station og Skørping station.

I forbindelse med beslutningen om at etablere Aalborg Nærbane blev der foretaget nogle vurderinger af passagermængderne på længere sigt, når niveauet og rejsemønstret har stabiliseret sig. Det oprindelige skøn lå på, at ca. 1. mio. nye passagerer ville benytte

nærbanen årligt. Nærværende undersøgelse efter ca. fire måneders drift viser ca. 400-500.000 nye passagerer benytter nærbanen om året.

Passagermålet er således ikke realiseret endnu. Der er imidlertid nogle forhold, der peger på, at det går i den rigtige retning. Det kan således nævnes, at Lindholm Station som blev taget i drift ét år tidligere end de øvrige stationer har fordoblet passagerantallet siden ibrugtagning. Om en tilsvarende udvikling vil ske på de øvrige stationer, må tiden vise. Samtidig er der værd at bemærke, at nærværende undersøgelse blev gennemført umiddelbart før Aalborg Kommune implementerede den nye struktur for busbetjeningen i Kommunen d. 4. april 2004. Dette har specielt betydning for Svenstrup Station, hvor busbetjeningen mellem Aalborg og Svenstrup er blevet halveret. En passagertælling på Svenstrup Station sidst i april 2004 viste en 40% stigning i antallet af påstigende passagerer på Svenstrup Station i forhold til tællingen foretaget i marts 2004. Et andet eksempel på forøget passagepotentiale er Støvring Station. Tallene viser således, at Skørping Station med et indbyggertal på 2.600, har væsentlig flere togpassagerer end Støvring med et indbyggertal på 6.200. På tælletidspunktet var busdriften endnu ikke omstillet til den nye situation, hvorfor der må forventes en stigning i antallet af passagerer fra Støvring station. Sidst skal det holdes in mente, at antallet af passagerer normalt først stabiliseres 2-3 år efter ibrugtagningen (DSB, 2000).

3.2 Spørgeskemaundersøgelsen

Der blev uddelt i alt ca. 1.100 spørgeskemaer i forbindelse med undersøgelsen. Heraf blev der returneret 551 brugbare skemaer, svarende til en svarprocent på 50. Tabel 4 viser antallet af passagerer i forhold til antallet af brugbare spørgeskemaer opgjort pr. station.

<i>Station</i>	Påstigere	Brugbare spørgeskemaer	Svar (%)
Skørping Station	435	86	20
Støvring Station	249	77	31
Svenstrup Station	171	73	43
Skalborg Station	81	32	40
Aalborg Vestby	413	124	30
Aalborg Station	2.809	77	3
Lindholm Station	249	75	30

Tabel 4: Antal talte passagerer, antal brugbare spørgeskemaer samt svarprocent fordelt på station.

De største svarprocenter findes på Svenstrup og Skalborg stationer med henholdsvis 43% og 40%, mens den mindste svarprocent findes på Aalborg Station med 3 %. Den lave svar svarprocent på Aalborg Station anses imidlertid ikke for problematisk, idet langt de fleste nærbanepassagerer med relation til Aalborg Station har modtaget et spørgeskema på et andet tidspunkt på en af de andre nærbanestationer. Samtidig skal man være opmærksom på, at en del rejsende, ca. 1.560 passagerer, på Aalborg Nærbane optræder som påstigere to gange – på ud- og hjemturen – men reelt ikke er potentielle respondenter mere end én gang. Samlet set må det derfor siges, at undersøgelsen har ramt en meget stor del af målgruppen.

På baggrund af de uddelte spørgeskemaer er der blevet fundet en brugersammensætning som vist i tabel 5.

Køn	
Mand	50%
Kvinde	50%
Beskæftigelse	
I arbejde	52%
Studerende, lærling skoleelev	37%
Ude af erhverv	2%
Andet	9%
Alder	
Middelværdi	32
Median	27
Bopælsamt	
Nordjylland	95%
Udenfor Nordjylland	5%
Hyppighed i brug af Nærbanen	
Dagligt	56%
Flere gange om ugen	19%
Sjældnere	25%

Tabel 5: Karakteristika for brugerne af Aalborg Nærbane.

med DSB's øvrige kundegrundlag på indenamtsrejser (foretaget på Fyn og i Jylland).

Ses der på rejserne foretaget med nærbanen, fremgår disses karakteristika af tabel 6.

Togskifte	
Ja	9%
Nej	91%
Transportmiddel til/fra station	
Går	52%
Cykel/knallert	22%
Bus	17%
Bil	7%
Andet	2%
Hvis der benyttes bus, type	
Bybus, til/fra nærbanen	41%
Regionalbus, til/fra nærbanen	34%
X-bus, til/fra nærbanen	1%
Bus til/fra stationer udenfor nærbanen	24%
Rejseformål	
Arbejde	53%
Uddannelse	31%
Besøg	6%
Indkøb	6%
Andet	4%
Samlet rejsetid	
Middelværdi	54 min.
Median	45 min.
Bilrådighed på denne rejse	
Ja	23%
Nej	77%

Tabel 6: Karakteristika ved rejser med Aalborg Nærbane.

den pågældende rejse. I forhold til DSB's øvrige rejseprofil for indenamtsrejser viser undersøgelsen, at passagererne på Aalborg Nærbane har en større grad af bilrådighed end brugere på andre banestrækninger. Det samme er tilfældet, når der ses på pendlingsrejser

Der er en ligelig fordeling af mænd og kvinder. Størstedelen af brugerne er i arbejde eller under uddannelse. Den gennemsnitlige bruger er ca. 30 år – lidt over målt som middelværdi og lidt under målt som median. Hovedparten af passagerne er lokale bosat i Nordjyllands Amt, og 75% af brugerne benytter nærbanen enten dagligt eller flere gange om ugen. Den ovenstående kundeprofil stemmer i store træk overens

Undersøgelsen viser, at passagererne forholdsvis sjældent foretager togskifte i forbindelse med deres rejse med Aalborg Nærbane. For de 9% der foretager togskifte, foretages dette i 75% af tilfældene på Aalborg Station. 74% af passagerne kommer til nærbanestationerne gående eller på cykel/knallert, mens 17% af passagererne ankommer til stationerne via bus. Over 80% af rejserne foregår i forbindelse med arbejde eller uddannelse, hvilket også er indikeret i tabel 5. Dette skal samtidig ses i lyset af, at undersøgelsen er gennemført på en hverdag, hvor denne rejseaktivitet må forventes at være dominerende. En fjerdedel af passagerne kunne have benyttet bil til

(arbejds/uddannelsesrejser). Dette kan igen skyldes at undersøgelsen kun repræsenterer rejser foretaget på hverdage.

Respondenterne blev også spurgt om hvorledes de gennemførte den aktuelle rejse før nærbanens åbning, og hvilke alternativer de havde for at gennemføre den aktuelle rejse før nærbanens åbning. Undersøgelsen af nærbanen viser, at den ikke alene har betydet et ændret rejsemønster for den rene togbruger, men at der ligeledes er sket et skift i rejsemønster mellem bus og tog. Tabel 7 viser ændringer i rejsemønstret i form af transportmiddel samt rejsevilkår.

Alternativ hvis nærbanen ikke var åbnet						Antallet af skift		Ændret rejsetid	
Bus	Bil*	Cykel	Andre stationer	Uændret	Ikke have rejst	Færre skift	Flere skift	Længere rejsetid	Kortere rejsetid
44% (19%)	12% (51%)	5% (20%)	36% (11%)	25% (2%)	1%	17%	12%	28%	49%

Tabel 7: Ændringer i rejsemønster i form af transportmiddel og rejsevilkår. * Der er korrigeret for enkelte, der har både bil som fører og passager som alternativ. Der var flere svarmuligheder på spørgsmålet om alternativ transportmiddel, hvis nærbanen ikke var åbnet. Tal i parentes angiver at andelen af respondenter, der også havde andre alternative transportmidler til den aktuelle rejse før nærbanens åbning.

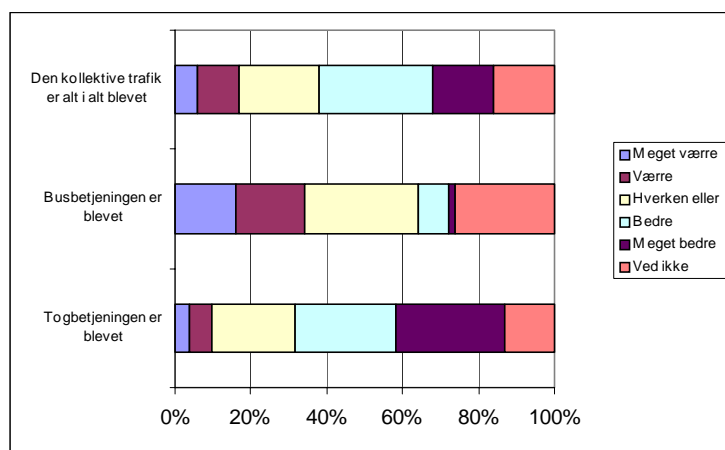
Lidt under halvdelen af nærbanens passagerer anvendte tidligere bus til den aktuelle rejse. Dette er primært passagerer fra syd for Aalborg Station. Disse tidligere busbrugere angiver dog, at de havde alternativer til bussen. Samlet set kommer mellem 35% og 44% af nærbanens passagerer fra busser. 12% af passagererne var tidligere bilbrugere, hvoraf halvdelen havde alternativer til bilen. Ca. en tredjedel af passagererne anvendte tidligere andre stationer til den pågældende rejse. Her er der som tidligere nævnt tale om passagerer fra Aalborg Station og Skørping Station, der nu benytter andre nærbanestationer.

17% af respondenterne havde fået færre skift, mens 12% havde fået flere skift. Passagerer med færre skift kommer primært fra Lindholm Station, Skalborg Station eller Aalborg Vestby. For Aalborg Station, Svenstrup Station og Skørping Station er andelen af flere/færre skift uændret, mens flere passagerer fra Støvring Station har fået flere skift, end passagerer der har fået færre skift. Situationen på Støvring Station skal tilskrives den ændrede busdrift.

49% af passagererne har fået kortere rejsetid, mens 28% har fået længere rejsetid. Ses der isoleret på de nye nærbanestationer er andelen af passagerer med kortere rejsetid 60%, mens 17% har fået længere rejsetid. Det er primært passagerer fra Lindholm Station, Svenstrup Station og Skalborg Station der har fået kortere rejsetid, mens passagerer fra Aalborg Station og Skørping Station har fået længere rejsetid. Her skal den lave svarprocent fra Aalborg Station holdes in mente.

Undersøgelsen viser også, at trafikspringet – passagerer der ellers ikke ville have foretaget en rejse, som der aktuelt er spurgt til – ligger på 1%, hvilket er helt i tråd med, at hovedparten af passagererne bruger nærbanen til arbejds/uddannelsesrejser.

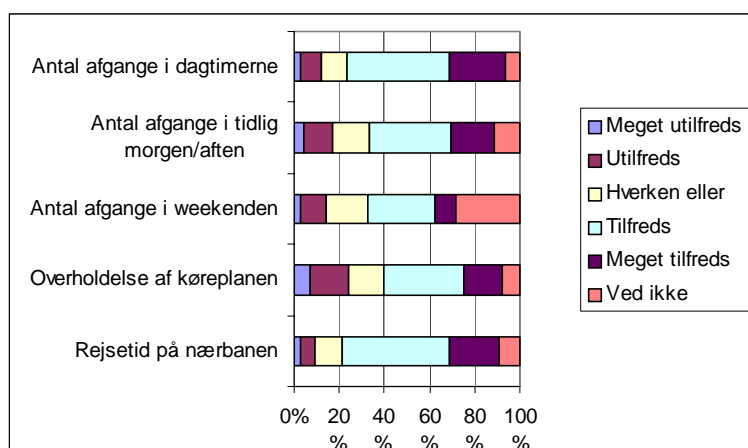
Passagererne blev bedt om at angive deres tilfredshed med etableringen af nærbanen og ændringerne i den kollektive trafik. Figur 3 viser resultaterne heraf.



Figur 3: tilfredshed med den kollektive trafik.

Utilfredsheden retter sig primært mod bustrafikken. 34% mener, at bustrafikken er blevet værre eller meget værre, mens 10% mener, den er blevet bedre eller meget bedre. Hele 56% enten ved ikke eller mener ikke, at bustrafikken er blevet bedre eller dårligere end tidligere. Der gøres her opmærksom på at undersøgelsen blev gennemført før implementeringen af den nye kollektive trafikplan for Aalborg Kommune, der netop skulle sikre en høj grad af servicering af nærbanestationerne.

På spørgsmål vedrørende antallet af afgange, rejsetid og overholdelse af køreplanen svarede passagererne som vist i figur 4.

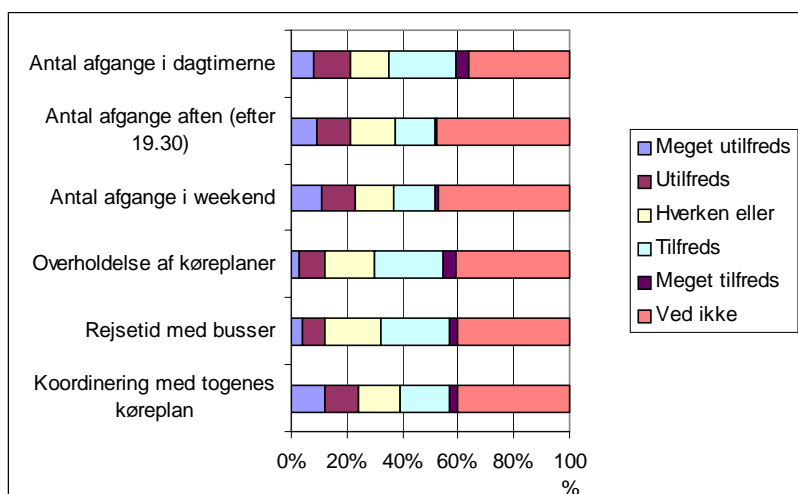


Figur 4: Svarfordeling på spørgsmål om tilfredshed med forhold på nærbanen.

Passagererne er generelt tilfredse med nærbanen. 70% af passagererne er enten tilfreds eller meget tilfreds med antallet af afgange i dagtimerne. For antallet af afgange i tidlig morgen/aften og antallet af afgange i weekenden er andelen af tilfredse eller meget tilfredse på henholdsvis 55% og 39%. På spørgsmålet om antallet af afgange i weekenden svarer 29% imidlertid "Ved ikke", hvilket kan skyldes, at nærbanen primært anvendes på hverdage og at undersøgelsen er foretaget på en hverdag. 70% af passagererne er enten tilfredse eller meget tilfredse med rejsetiden på nærbanen. På trods af, at mellem 85% og 97% af togene i perioden 1. januar- 31. marts 2004 er ankommet til nærbanestationerne med mindre end 5 minutters forsinkelse, svarer 24% af respondenterne, at de er enten utilfredse eller meget utilfreds med overholdelse af køreplanen. 17% af passagererne svarer, at de er utilfredse eller meget utilfredse med antallet af afgange tidlig morgen/aften.

Generelt svarer passagertilfredsheden på Aalborg Nærbane til resultater fundet på sammenlignelige banestrækninger; Svendborgbanen og Odense-Middelfart strækningen.

Passagerernes tilfredshed med busdriften efter åbningen af nærbanen fremgår af figur 5.

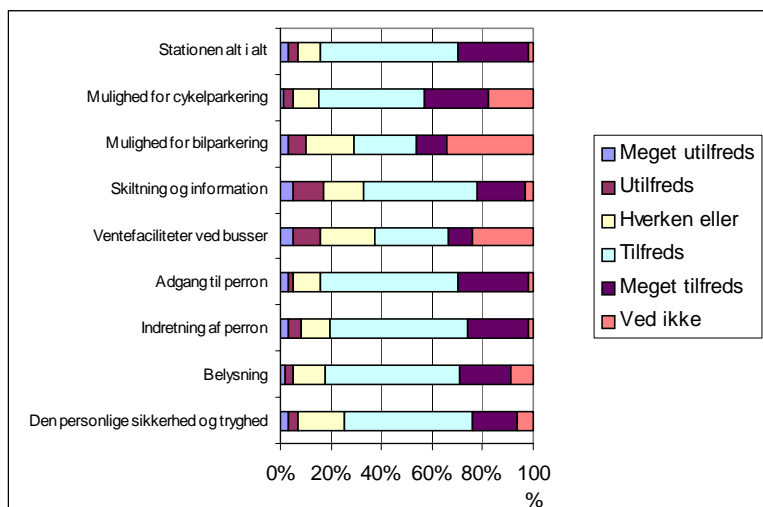


Figur 5: Svarfordeling på spørgsmål om tilfredshed med forhold på nærbanen.

rejsetiden med busser.

Generelt svarer ca. 20% af passagererne, at de enten er utilfredse eller meget utilfredse på samtlige spørgsmål. 21% var tilfredse eller meget tilfredse med koordineringen mellem bus og tog og 24% var enten utilfredse eller meget utilfredse. Den nu implementerede plan for bustrafikken vil givet ændre på disse tilkendegivelser.

På spørgsmål angående forholdene på stationerne svarede respondenterne som vist i figur 6.



Figur 6: Svarfordeling på spørgsmål om tilfredshed med forhold på nærbanestationerne.

været muligt at optegne nærbanestationernes oplande. Resultatet viste at:

- I de mindre selvstændige stationsbyer – Svenstrup, Støvring og Skørping – udgør hele byen et opland for nærbanen;
- Stationerne Aalborg Vestby og Aalborg Station har overlappende geografiske oplande, hvor begge stationer er lige attraktive;
- Lindholm Station har overvejende sit opland i den sydvestlige del af Nørresundby, og benyttes kun i begrænset omfang af rejsende til andre dele af byområdet;

På samtlige spørgsmål vedrørende busdriften svarede mellem 50% og 63% af respondenterne enten "Ved ikke" eller "Hverken eller". 29% af respondenterne var enten tilfredse eller meget tilfredse med antallet af afgang i dagtimerne. Samtidig var 30% enten tilfredse eller meget tilfredse med overholdelse af køreplanen, mens 28% enten var tilfredse eller meget tilfredse med

82% af de adspurgte svarede, at de alt i alt var tilfredse eller meget tilfredse med stationerne. 17% af de adspurgte udtrykte utilfredshed med skiltning og information, og 16% var utilfredse med ventefaciliteter ved busser. 34% af de adspurgte svarede "Ved ikke" på spørgsmålet om mulighed for bilparkering.

På baggrund af stedsangivelse af både start- og slutpunkt for den aktuelle rejse har det

- Aalborg Station har det største opland, med en del passagerer der anvender bus til/fra stationen.

Undersøgelsen viser imidlertid også, at der er forskel på, hvor langt væk fra stationen passagerne kommer. I tætbyområdet – Lindholm Station, Aalborg Vestby og Aalborg Station topper passagertætheden (antal passagerer pr. km²) i en afstand på 200-400 meter fra stationen, med en efterfølgende faldende passagertæthed med stigende afstand, svarende til, at der er relativ få rejsemål i umiddelbar nærhed af disse stationer. I stationsbyerne Svenstrup, Skalborg og Skørping er tendensen anderledes. Her findes relativ mange rejsemål i en afstand af 100 meter fra stationerne udtrykt i en høj passagertæthed, hvorefter passagertætheden falder i afstanden 100-300 meter. Herefter er passagertætheden igen stigende i afstanden 300-400 meter for igen at være faldende.

I tabel 8 vises afstanden fra station og til/frabringertransportmiddel.

<i>Transportmiddel</i>	Middelværdi i km.	Median i km
Til fods	0,8	0,5
Cykel og knallert	1,3	0,9
Bil som fører	1,8	1,0
Bil som passager	3,7	1,3
Bus	4,5	2,7
Alle	1,6	0,7

Tabel 8: Rejseafstande til nærbanestationerne samt til/frabringertransportmiddel.

Den gennemsnitlige rejseafstand mellem nærbanestationerne og start- eller slutpunkt er 1,6 km. Dette dækker over, at nogle af brugerne har lange afstande til stationen, hvilket kan ses på at medianen ligger på 0,7 km. Gangturene er de korteste med en middelværdi på 0,5 km, mens busture er de længste med en middelværdi på 4,5 km.

Respondenterne havde mulighed for at give skriftlige kommentarer i spørgeskemaundersøgelsen. Generelt er de skriftlige kommentarer knyttet til den enkelte station, og er derfor svært generaliserbare. Dog går det flere gange igen, at passagerne er lidt usikre på, hvilke vogne der hører til IC-togene, og hvilke der hører til nærbanetogene.

3.3 Passagertællinger i busser

Der blev gennemført passagertællinger i alle busser der servicerer nærbanestationerne. De mest interessante er imidlertid de stationer, hvor der er sket ændringer i busdriften i forbindelse med etableringen af nærbanen. Støvring er et af disse tilfælde. Etableringen af nærbanen har således betydet, at busser der tidligere standsede i Støvring på vej mod Aalborg, nu har endestation i Støvring, hvor passagererne skifter til nærbanen. Samtidig er antallet af ekspresbusser mellem Aalborg og Støvring blevet reduceret. Nordjyllands Trafikselskab har løbene foretaget passagertællinger i ekspresbusserne. Tællingerne viser et dalende passagertal på ekspresbusserne, hvorfor det må forventes, at de tidligere busbrugere er skiftet til andre transportmidler herunder nærbanen.

4. Konklusion og videre arbejde

Generelt kan det konkluderes, at der er en stor tilfredshed blandt brugerne af Aalborg Nærbane og konceptet heri. En del af de skriftlige kommentarer gør imidlertid, at der stadig er forhold, der skal undersøges og eventuelt forbedres.

Passagertællinger viser, at nærbanen efter ca. fire måneders drift har tiltrukket, hvad der svarer til mellem 400-500.000 passagerer om året, men samtidig, at der er klart større potentiale. Kontroltællinger viser således også et stigende passagertal. På trods af denne udvikling er det imidlertid endnu for tidligt at vurdere, om det forventede antal passagerer på én mio. om året nås.

Busdriften omkring nærbanestationerne vurderes at være ikke tilfredsstillende, dog med det faktum, at undersøgelsen er blevet gennemført før den ny kollektive trafikplan trådte i kraft for Aalborg Kommune, og før Nordjyllands Trafikselskab havde ændret på serviceringen af nærbanen med busser.

Der arbejdes videre med at udvikle nærbanekonceptet både omkring de nuværende stationer, men samtidig undersøges muligheden for at udvide konceptet til at omfatte Hobro mod syd og Brønderslev mod nord, ligesom mulighederne undersøges for at etablere togforbindelse til Aalborg Lufthavn.

Litteratur

DSB (2000): Udmøntning af jernbanaftalens Nærbanepulje mm. Oplæg om etablering af nærbane i Aalborg-området.

TetraPlan (2004): Aalborg Nærbane – passagerernes benyttelse og tilfredshed, TetraPlan, maj 2004.