

Busserne i Aalborg

- fra privat til offentlig drift og tilbage igen

Finn Vestergaard Madsen og Niels Melchior Jensen

Udgivet 2021

Format A4, hårdt omslag, 128 sider og omkring 175 illustrationer - de fleste i farver
295 DKK + porto

Bogens fokus er de 24 år fra 1976 til 2000, hvor Aalborg Kommune var ejer eller medejer af Aalborg Omnibus Selskab (AOS). Kommunen betalte 14,8 millioner for AOS i 1976 og måtte 24 år senere sælge

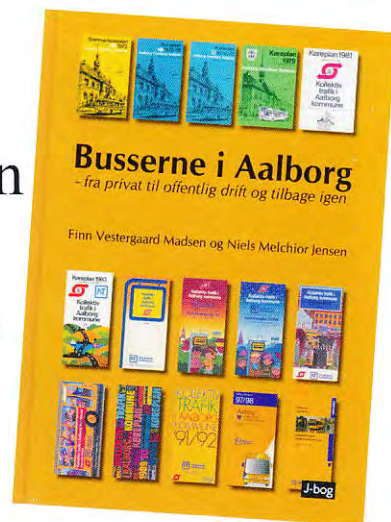
sin ejerandel for 0 kroner. Denne bog søger en forklaring på, hvorfor det gik så galt.

Foruden arkiver er bogen baseret på time-lange interviews med personer, der har

været centrale igennem årene - blandt andre Kirsten Hein, der var rådmand under den 11 dage lange natbustrejke i 1986, rutebilerer Poul Erik Thinggaard, der var med både før og efter kommunens engagement og Torben Svane Olsen, der var direktør i de 6 år fra 1994 til 2000, hvor busselskabet var et aktieselskab.

Kommunen erkendte efterhånden, at den ikke var god til at drive et busselskab, og omdannede i 1994 AOS til et aktieselskab med DSB som hovedaktionær. Aktieselskabet vandt licitationen over bybuskørslen i 1996, men tilbuddet var alt for lavt, og ejerne måtte spytte nye millioner i selskabet.

I den samme periode blev der i Aalborg skabt et af Danmarks bedste busnet. Aalborg Byråd har altid været villig til at investere i anlæg, der kunne gøre den kollektive trafik mere attraktiv. Aalborg var i første række, da der blev etableret telebusser i



AOS-bus_ved_Medborgerhuset



Ny bys modtages 1986





Aalborg rutebilstation 1990

80'erne, servicebusser og lavgulvsbusser i 90'erne, metrobusser i 0'erne og nu med Plusbussen, der udelukkende skal betjenes med elbusser.

Byrådet ville have lighed for borgerne, så da Nordjyllands Amt ikke ville lave et trafikelskab i 1978, lavede Aalborg Kommune sit eget med et fælles takstsystem for alle busser i kommunen. Det fik danmarkshistoriens korteste levetid på under to år, for amtet og de øvrige kommuner blev på den måde presset til at danne Nordjyllands Trafikelskab (NT) i 1982.

Bogen indeholder delafsnit om en række andre emner – personale, chefer, værkstedet, busveje, natbusser, rutebilstationer, buskørslen i bykernen, Aalborg Nærbane, Lufthavnsbanen, hybridbusserne, takster og billettering, større køreplanændringer og en oversigt over, hvornår de enkelte busser er anskaffet.



sigtede plan, som udvalget skulle udarbejde i henhold til kommissoriet, men Hüttel-Sørensen afslørede dette med, at det afsatte beløb kun kunne række til pensionistrabatten. Så byrådet havde stadig ingen stillingtagen til, hvad der skulle ske med byens kollektive trafik.

Køretilladelsen udløber

AOS's køretilladelse udløb den 1. oktober 1978, men selskabet skulle senest 2 år før udløb søge om forlængelse, hvis man ønskede det. Det var amtet, der skulle udstede køretilladelsen, men det kunne ikke ske uden Aalborg Byråds accept. Men byrådet var dybt splittet i denne sag.

Bybuskørsel er et socialt gode

AOS's to direktører, brødrene Johannes og Jens Juul Studstrup siger i november 1974 til Stiftstidende, at AOS tidligere har været en god forretning, men at det ikke længere er muligt at imødekomme kravet om en ordentlig service i en situation, hvor passagerallet falder. AOS må forvente at få underskud på driften i det kommende år. De gør det klart, at de ikke ønsker at fortsætte som ejere af AOS, når køretilladelsen udløber. De mener, at: "bybuskørslen må ses som et socialt gode på linje med skoler, sygehuse og vuggestuer, der får offentlige tilskud."

De mener således, at kommunen bliver nødt til at yde økonomisk hjælp til driften.

Stiftstidende maler den sorte hånd på væggen

Det er Stiftstidende ikke enig i. I avisens leder den 14. november 1974 hedder det, at: "man kan få gåsehud på skatteborgernes vegne ved tanken om, hvad en "nationalisering" af bybustrafikken i Aalborg kan udarte til, hvis kravet til buskørslen ikke afstemmes med det forretningsmæssige hensyn, som hidtil har kunnet forenes med Aalborg Omnibus Selskabs udstrakte service."

Avisen skriver videre, at der mangler et grundlag til at træffe beslutning om, hvad der skal ske, men

"det er helt sikkert, at det bliver dyrere, hvis busbetjeningen af fx et forstadskvarter afgøres af en afstemning i byrådet og ikke af beregninger over, hvad det vil koste."

Der skal ikke en snabel i kommunkassen
Få dage efter udtaler borgmester Marius Andersen til Stiftstidende, at de økonomiske problemer med bybuskørslen hverken løses ved at give det privatejede selskab "en snabel i kommunkassen" eller ved, at kommunen selv overtager selskabet og står for driften. Marius Andersen skitserer, at en mulig løsning kan være, at der



dannes et aktieselskab mellem AOS og kommunen og igangsætter en proces, der skal føre frem til, at byrådet i løbet af foråret 1975 kommer frem til en løsning. Men tiden går og først den 24. marts 1975 nedsætter byrådet et udvalg, der har til opgave

"at undersøge og afgive betænkning til byrådet om de principper, hvorefter den kollektive trafiks organisation og økonomi kan og bør tilrettelægges".

At det var gået op for politikerne, at udvalgets arbejde var vigtigt afspejles i, at det havde hele 2 rådmænd som medlemmer. Det var ikke normalt, at rådmænd var medlemmer af byrådets udvalg.

Målsætninger for den kollektive trafik

Udvalget opstillede disse mål for den fremtidige kollektive trafik i kommunen:

- Den bedst mulige betjening
- Af de flest mulige borgere
- For den mindst mulige udgift

Et sådant mål kan accepteres af de fleste, men det er ikke brugbart i praksis. Det er nødvendigt med mere præcise delmål.

Volvo's Cityliner udførte de sidste år, AOS var privat ejet, en stor del af driften.

Logoet på fronten af bussen var designet af Jens Jul Studstrup i 1971 og var stærkt inspireret af London Transport's logo. Da AOS forsøgte at få det patentbeskyttet, kom der protester fra Diners Club Inc, der brugte logoet med pile op og ned og AOS måtte garantere, at man kun ville bruge logoet med vandrette pile. Man fik derefter logoet beskyttet.