

DET SKER I

9220

SÆRUDGAVE



SNART KØRER **DANMARKS FØRSTE**
FØRERLØSE BUSSE PÅ ASTRUPSTIEN



Intelligent teknologi

Bussen navigerer via sensorer og registrerer alt i 360 grader ud fra bussen



10 stoppesteder på ruten

Ruten er 2,1 km lang med 10 stoppesteder



Gangbesværede borgere

bliver mere mobile og får nemmere ved at komme omkring



15 min. interval

Bussen kører max. 18 km/t og stopper ved hvert stoppested hvert 15. min



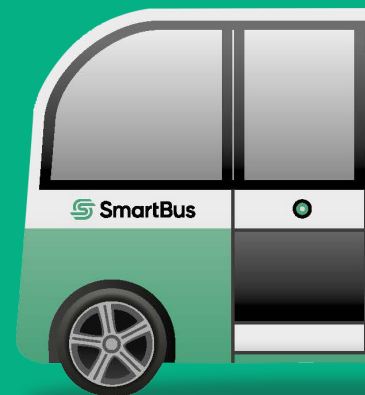
Gratis i forsøgsperioden

Det er gratis for alle passagerer af benytte bussen



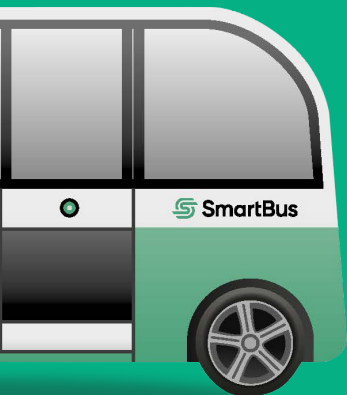
Op til 11 passagerer

11 siddepladser med plads til barnevogn, kørestol og lignende



Forord

Vi skriver danmarkshistorie med førerløse busser



Kære Aalborg Øst borgere

Aalborg Øst er en spændende bydel. Her er en mangfoldighed, et sammenhold og en vilje uden lige. Samtidig er der nogle udfordringer med mobiliteten. Udfordringer der kan gøre det svært, at komme rundt i området for beboere og besøgende, som ikke er let til bens, og som ikke har adgang til bil.

Fra Aalborg Kommunes side vil vi gerne bidrage til den positive udvikling. Der er gang i bydelen, og vi vil gerne forsøge, at give den interne mobilitet et løft, så alle bydelens borgere får mulighed for at være en del af de mange tilbud, der findes i området - bl.a. kulturelle begivenheder, fritidsklubber, aktivitetscentre, arbejdspladser, skoler, indkøbsmuligheder, sundhedsydelser og fritidstilbud. Derfor vil vi de næste 2 år teste førerløse busser på Astrupstien.

Det er et projekt vi har arbejdet på i lang tid sammen med en række samarbejdspartnere - faktisk er det nu 5 år siden ideen om førerløse busser på Astrupstien opstod. Denne særudgave af 9220-bladet vil tage jer med et smut bag kulissen, så I bl.a. kan læse mere om forhistorien, hvordan busserne virker og om alt det, der er gået forud for, at vi nu kan starte forsøget. Der er også informationer om, hvordan busservicen kommer til at fungere rent praktisk.

Endelig vil vi gerne invitere jer til den store åbningsfest torsdag d. 5. marts – I kan se programmet på bagsiden af dette blad.

Vi håber at se jer til åbningsdagen, og vi håber, at I vil tage rigtig godt imod de førerløse busser.

Hans Henrik Henriksen

Rådmand for By- og Landskabsforvaltningen



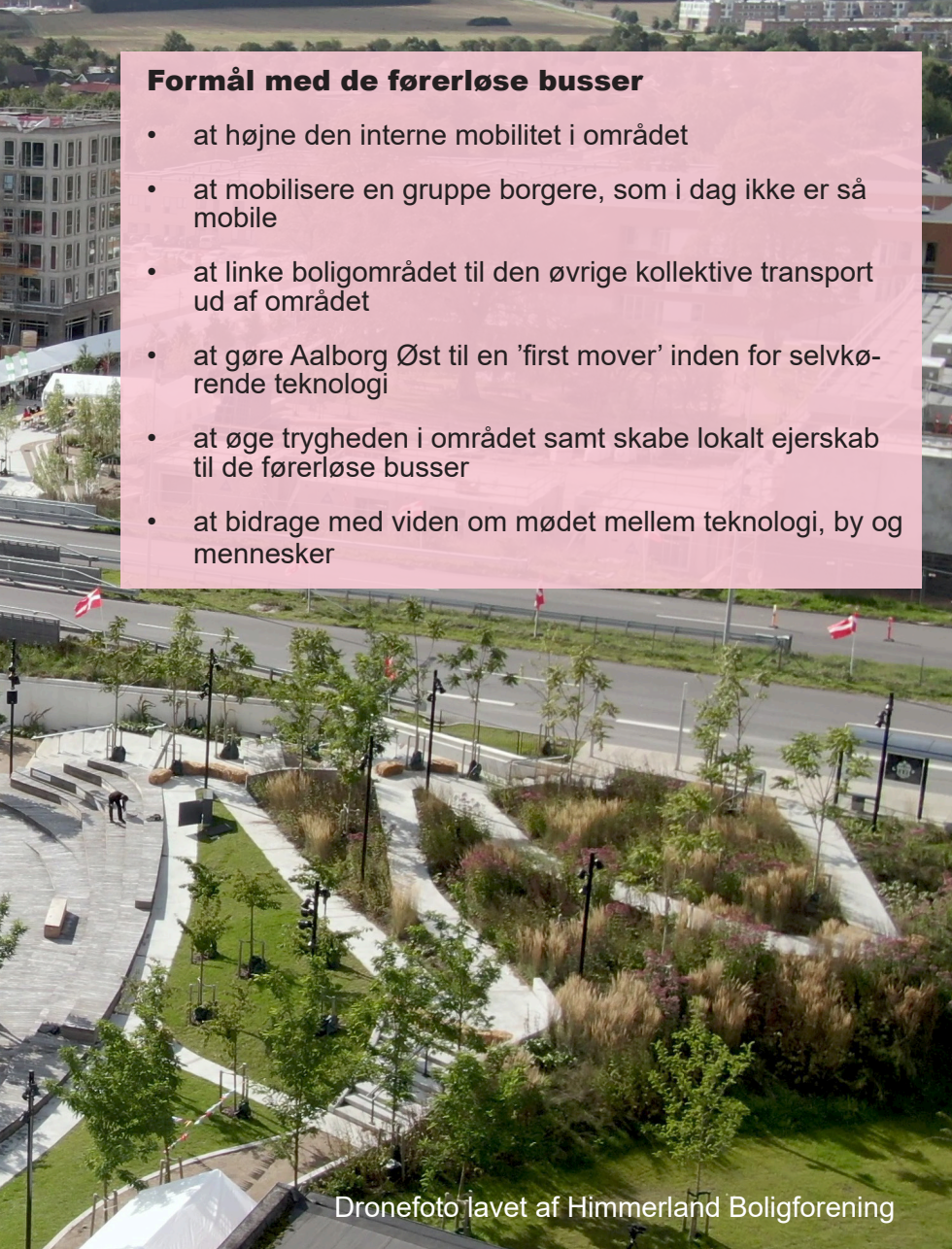
Baggrunden for projektet

'Kickstart-processen' bag den aktuelle omdannelse af det centrale Tornhøj-område - med ombygning af tunnelen, de mange nye bebyggelser som skyder op, og nu sidst, men ikke mindst: en ny førerløs bus på Astrupstien – tog sin begyndelse helt tilbage omkring 2010!

Her blev det besluttet, at Nordjyllands nye 'supersygehus', NAU, skulle placeres i det østlige Aalborg. Cirka samtidig nedsatte Realdania og Naturstyrelsen en tænketank om fremtidens bæredygtige forstæder. Aalborg Kommune gik med i arbejdet, og der blev nedsat en lokal Aalborg Øst-Tænketank, for de mange kommende private og offentlige investeringer, som var på vej til bydelen. Investeringerne blev samlet set til omkring 10 mia. kr. Ud over det nye sygehus, handlede det bl.a. om en ny letbane, investeringer i havnen, udvidelse af universitetsområdet, store boligrenoveringsplaner mv.

Der var behov for at se på, hvordan de mange store investeringer kunne ses i en helhed, på tværs af ejerforhold og matrikelgrænser, og komme hele bydelen Aalborg Øst og dens mange borgere til gavn. I 2011 besluttede kommunen at afholde en stor byplankonkurrence om det Østlige Aalborg, 'City in Between', med støtte fra Realdania. Konkurrencen blev vundet af Team Vandkunsten, som bl.a. kom med ideen om at omdanne Astrupstien til bydelens hovedgade med en mindre busforbindelse. En hovedgade, som dels kunne sammenbinde de mange bebyggelser, beboere samt service- og kulturtilbud på strækningen, og som - på sigt - ville give forbindelse helt ned til den kommende Plusbus syd for Universitetsboulevarden. Sammen med den nye hovedgade satte Team Vandkunsten fokus på området omkring tunnelen under Humlebakken, og at ombygge den trange tunnel til en sammenbindende lys 'bro' med attraktive byrum og mødesteder på begge sider.





Formål med de førerløse busser

- at højne den interne mobilitet i området
- at mobilisere en gruppe borgere, som i dag ikke er så mobile
- at linke boligområdet til den øvrige kollektive transport ud af området
- at gøre Aalborg Øst til en 'first mover' inden for selvkørende teknologi
- at øge trygheden i området samt skabe lokalt ejerskab til de førerløse busser
- at bidrage med viden om mødet mellem teknologi, by og mennesker

Himmerland Boligforening havde samtidig igangsat en stor helhedsplan for renovering af de ca. 1000 boliger i 'Kildeparken'. Som noget af det første opførtes i 2012 det nye Sundheds- og Kvarterhus, også midt i det centrale Tornhøj, ligesom 'Kildeparkens' sydligste bebyggelser grænser direkte op til Trekanten og tunnelen.

Ideen med at indsætte en bus på Astrupstien, blev kort vendt og derefter lagt stille – det var ikke rentabelt med en minibus på et stisystem! Indtil Aalborg Kommune stødte på en spirende ny teknologi – førerløse køretøjer. Måske det kunne være løsningen? På dette tidspunkt, i begyndelsen af 2015, var der ingen af de kendte bil- og busfirmaer, der arbejdede med selvkørende teknologi. Google arbejdede på nogle små biler, og ellers var der et par franske firmaer på markedet med minibusser, der mest af alt mindede om forvoksede golfvogne – ikke rigtig egnet til et dansk klima. Da Aalborg Kommune tilbage i februar 2015 henvendte sig til myndighederne, vidste de heller ikke, hvordan denne teknologi kunne passe ind i den gældende lovgivning. Og så var der lige Wienerkonventionen fra 1968, der siger, at *"En chauffør skal altid have kontrol over sit køretøj eller sine dyr", men hvordan kan han det, hvis der ikke er en chauffør?*

Sidenhen blev den danske lovgivning ændret, den tog sig også af Wienerkonventionen, og Aalborg Kommune fik, d. 5. december 2019 tilladelse til forsøget med selvkørende busser på Astrupstien i Aalborg Øst, som de første i Danmark. Der er siden kommet nye busser, som passer noget bedre til danske forhold. Endelig er Astrupstien også blevet udvidet og gjort klar til forsøget.

Samarbejde er i AAØ's DNA



En stor tak til alle

Foruden alle de formaliserede samarbejder har der været en uvurderlig sparring, ideudveksling og opbakning fra alle aktører i projektet, som har været med til at holde gejsten oppe. Ikke mindst har der her i slutspurten omkring åbningsfesten bestemt ikke manglet gode ideer og hjælpende hænder til at bidrage.

Stor tak til alle de aktører der har bidraget både til den lange proces og den store åbningsfest!

Det har været helt unikt at lave et nyskabende projekt i en bydel, der i den grad emmer af samarbejde og opbakning. Det har været uvurderligt med gode råd, opbakning og input igennem hele processen.

Fra lille arbejdsgruppe til stormøder

Hvad der startede som en mindre arbejdsgruppe, skulle med tiden vise sig at vokse sig ganske stor. Den oprindelige arbejdsgruppe bestod af tre kommunale afdelinger - Plan & Udvikling, Kollektiv Trafik samt Trafik & Veje - Nordjyllands Trafikselkab, Himmerland Boligforening og Center for Mobilitet og Urbane studier ved AAU.

Som snebolden rullede af sted, kom der mange flere aktører med ind i projektet – flere kommunale afdelinger som Kvarterværkstedet, Tornhøjsskolen, Trekanten, Tornhøjsgård, de to boligforeninger – Lejerbo og Alabu Bolig – Aalborg Havn, Aalborg Lufthavn og Erhvervsnetværk 9220 samt nationale organisationer med lokale repræsentanter som Cyklistforbundet og Ældresagen.

To aktører "købte" sig endda ind i projektet – Himmerland Boligforening og LO, da de hver erhvervede sig stoppestedsskiltre på stoppestedsauktionen i sommeren 2018. Til sidst var der så mange aktører, at det ikke længere kunne betegnes som en arbejdsgruppe. Projektet kom til at bestå af flere delprojekter, og trådene blev samlet til halvårige stormøder.

Mindre delprojekter bliver til et hele

Da projektet for alvor begyndte at tegne sig var "Kickstart-projektet", ombygningen af tunnelen ved Humlebakken, allerede godt i gang – her blev der taget højde for bussens mål, så den kunne køre igennem området. Kickstart-projektet blev realiseret i et samarbejde mellem Aalborg Kommune og Realdania.

For at lave god plads til både fodgængere, cykler og busser på resten af ruten blev det hurtigt valgt at udvide stien, og at udgrave tunnelen under Smedegårdsvej. Den opgave greb boligforeningerne hurtigt og i fællesskab ansøgte de, med succes, Landsbyggefonden om medfinansiering til den del af udvidelsen, der berørte deres arealer. Den resterende del af udvidelsen er finansieret af Aalborg Kommune.

Senere skulle der findes en operatør, som kunne køre med busserne – her indgik Aalborg Kommune et Offentlig Privat Innovationspartnerskab med det danske firma Holo (tidligere kaldet Autonomous Mobility). Selvom Holo har adresse i København har de brugt utallige timer i Aalborg Øst, specielt de sidste måneder hvor alt har skullet programmeres og testes, og i jagten på operatører, også kaldet tryghedspersoner, har de fundet et stærkt lokalt hold, hvor flere endda bor langs ruten.

At lave Danmarks første forsøg med førerløse busser forpligter også til at samle viden sammen, for at blive klogere på denne nye mobilitetsform. Ikke mindst er det vigtigt at undersøge, hvordan mennesker tager imod den, og hvordan den kan indpasses i en bydel. Derfor indgik Aalborg Kommune en samarbejdsaftale med Center for Mobilitet og Urbane Studier ved AAU omkring et fælles forskningsprojekt med de førerløse busser på Astrupstien som omdrejningspunkt.

Endelig har der været et godt samarbejde med de statslige myndigheder – Transportministeriet, Vejdirektoratet, Færdselsstyrelsen, Rigspolitiet og Rigsadvokaten – om først at få ændret Færdselsloven, så forsøget blev muligt, og dernæst at give Aalborg Kommune tilladelse til forsøget. Undervejs i den proces har Aalborg Kommune fået god hjælp af Rambøll, der har lavet risikoanalyser af projektet, Atkins der er assessor i projektet og Bech Bruun, der har fungeret som juridisk rådgiver.

"Aalborg Øst er i en rivende udvikling. Vi er stolte over udviklingen, og den forbedrede infrastruktur er prikken over i'et. Bussen kommer til at forbinde Aalborg Øst, og det bliver let for vores beboere at tage med bussen, som har endestation i Hortensiaparken (Skallerupvej)".

Udtaler Pia Hesselvig, Forretningsfører i Lejerbo

"At være sponsor for stoppested nr. 1 er ikke kun et spørgsmål om markedsføring af Himmerland Boligforening. Det er nok så meget et udtryk for vores tro på den betydning, den tværgående buslinje i hverdagen vil have for vores beboere i det østlige Aalborg."

Udtaler Ole Nielsen, Direktør i Himmerland Boligforening

"Vi glæder os til at det bliver lettere for vores beboere at komme rundt i bydelen. Med den nye busrute, så vil det blive langt lettere for f.eks. vores ældre og dårligt gående beboere at komme til sundhedstilbud, handle ind mv."

Udtaler Klaus Ringgaard, Direktør i Alabu Bolig

Aalborg Øst siger



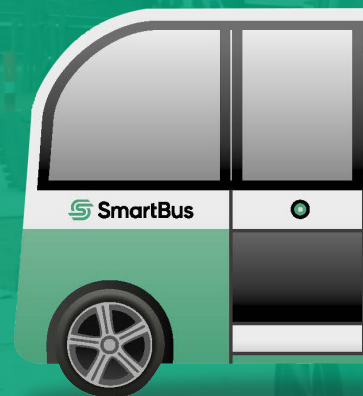
Melissa fra Tambosundvej siger:

"Vi taler faktisk meget om den bus der, mine venner og jeg. Engang var vi inde i Sundhedshuset og se den og syntes, det var sjovt at kravle rundt på den. Jeg troede faktisk, at den kunne køre helt af sig selv, men mine venner siger, at den har en der kører den på en eller anden måde. Det er et chock for mig, at det er den første førerløse bus i Danmark, jeg syntes, det er fedt, at vi er de første i Aalborg Øst. Måske bliver vi kendte i hele Danmark."



Svend fra Fyrkildevej mener at ideen med den førerløse bus er god nok:

"Men der er jo altid det med sikkerheden. Det er vigtigt, at der altid er nogen, der kan holde øje med den. Jeg er selv cyklist, så jeg kommer nok ikke til at bruge den så meget, men jeg tænker, at den er god for ældre svagtgående, og når den engang kommer til at køre helt ned til Føtex, så er der sikkert mange, der vil bruge den."



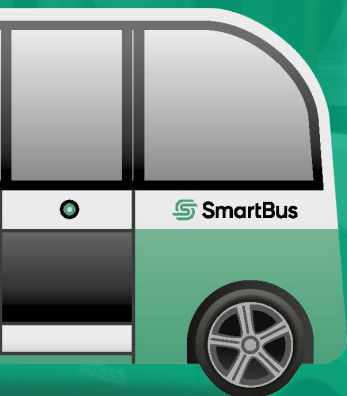
Alexandra, Malik og Noa bor på Sallingsundvej:

"Vi kommer nok til at bruge bussen en gang i mellem, det er jo nemt at have en klapvogn med i bussen, og så slipper vi for at tage bilen," siger hun. "Så egentligt giver bussen lidt mere frihed til os med børn. Jeg har været på barsel i et års tid, og der har jeg fulgt meget med i beslutningsprocessen omkring den og syntes, det er et godt tiltag, der kan være med til at skabe mere sammenhæng i bydelen."



Trine og Victor fra Blåkildevej syntes, det er sejt, at Aalborg Øst er de første i Danmark med førerløse busser:

"Vi har boet i Aalborg Øst i et år og glæder os til, at der kommer en førerløs bus, for måske kan den trække nogle mennesker udefra til bydelen. Bussen bliver først og fremmest god for de gangbesværede, men jeg tror også, at børnene syntes, det bliver sjovt at køre med den. Når man færdes på Astrupstien, skal man lige være opmærksom på bussen, når man går tur, bortset fra det tror jeg, den er sikker nok – den har jo kameras over det hele."



Ane og børnebørnene, Adam og Jacob, fra Kildeparken glæder sig til den nye bus. De skal alle sammen ud og prøve den, og særligt Jacob syntes, at det lyder spændende med den bus. Ane selv går og cykler meget, så hun regner ikke med at skulle bruge den så meget.

"Men min 76 årige mor hun glæder sig meget til at kunne bruge bussen, når hun skal over at købe ind."



Thomas fra Vildsundvej siger:

"Jeg er spændt på de nye førerløse busser, og jeg tror, de bliver gode til at skabe sammenhæng i bydelen. Dem, der skal købe ind, skal eksempelvis ikke slæbe tunge poser hjem og kan måske slippe for en biltur - for slet ikke at nævne med bussen. For som det er nu, er det jo et helvede hvis man skal fra den ene ende af Aalborg Øst til den anden med bus. Jeg er heller ikke bange for den nye teknologi, for jeg tror, man har overvejet meget nøje, hvordan man håndterer den."

Fremtiden for busserne

Med tiden som busserne bliver klogere, vil der ikke længere være operatører i busserne, men der vil i stedet sidde en person centralt og overvåge busserne via et kamera.

Ude i fremtiden, når køretøjerne er blevet meget klogere, vil de kunne spille en stor rolle i at forbedre mobiliteten både i byerne og på landet. Måske vi i fremtiden ikke længere vil eje vores egne biler, og måske vi ikke rigtig får brug for parkering i byerne længere. Det er spændende at tænke på, hvordan vores byer og samfund vil se ud til den tid.

Fakta boks

Det danske firma Holo står for driften, og det er deres operatører, du møder i busserne. Holo har allerede kørt over 26.000 km i deres andre projekter i Oslo, Göteborg, Helsinki og Tallinn. På SUH Køge kørte Holo med en bus inde på hospitalsgangen for at hjælpe patienter og besøgende.



Billede taget af Holo af de operatører, der er ansat til at køre med bussen i Aalborg Øst.

Selv-kørende bus er en smart forsigtigpeter

Projektet med de førerløse busser har fået navnet Smart-Bus. Og det er smart, at de kan køre helt selv og med tiden også uden en menneskelig operatør som støttepædagog.

Hvordan kan bussen finde vej?

Bussen navigerer ved hjælp af en række sensorer og Li-DARs - en slags øjne for bussen. De her øjne ser bussens omgivelser i 360 grader i en 60 meters radius fra bussen – så medmindre du har øjne i nakken, ser de altså meget bedre end en menneskelig chauffør! Alle disse indtryk fra bussens øjne sammenlignes med et 3D-kort, som er lagt ind i bussens hukommelse forud for kørslen.

Dette kort er lavet ved, at man har scannet hele området og registreret alting i bussens omgivelser - fra kantsten til trækroner og fra tunnel til bygning. Bussen sammenligner hele tiden sine scanninger af omgivelserne med det indlagrede 3D-kort. Det fortæller bussen, hvor den er, og hvor den skal hen. På den måde kan bussen finde vej. Det er da også ret smart!

Bussen er en forsigtigpeter

Ligesom man har lært bussen, hvor der er bygninger, har man lært den, at den skal stoppe for alt, der kommer ind foran den på ruten – både børn, parkerede cykler og pudelhunde. Rent praktisk betyder det, at alt der pludseligt kommer indenfor 3 meter af bussens kørselsretning, vil den standse hårdt op for. Ting, der er længere fremme, vil den bremse blødt for eller sænke hastigheden for.

Og faktisk har vi at gøre med en meget forsigtig bus. Den vil gerne stoppe for rigtig mange ting, for den vil hellere være på den sikre side. Og sådan skal det være. Du vil måske opleve det som lidt irriterende i starten, men det kan også være spændende at følge med i alle de ting, bussen ser og tager stilling til. Så følg endelig med i kørslen, mens du sidder i bussen - det er virkelig interessant!

Operatørerne kan altid hjælpe

Hvis der er noget bussen slet ikke kan finde ud af, er operatøren klar til at hjælpe. I begyndelsen er de ombord, så de kan hjælpe bussen, hvis den har problemer på sin vej - og så kan de også hjælpe dig med at svare på alle de spørgsmål, du har. Disse operatører har fået grundig træning i at køre busserne samt håndtere teknikken og alt andet, der vedrører den daglige drift.

Operatørerne har også allerede været ude at køre i Holos andre busser - særligt i Oslo og Göteborg. De har altså masser af viden og praktisk erfaring at dele ud af, og så er de der til dels for at sørge for en sikker drift, men også for at byde folk om bord og fortælle om SmartBussen.

De glæder sig til at komme ud på stien og håber, du vil tage turen ned langs Astrupstien med Danmarks første selvkørende bus.

Evaluering af et pioner-projekt



Anne, Asmaa og Ditte kommer fra Center for Mobilitet og Urbane Studier (C-MUS), som er et forskningscenter ved Aalborg Universitet.

Når de førerløse busser indtager Astrupstien, er vi vidne til et pioner-projekt. Med busserne vil der opstå et nyt møde mellem menneske, by og teknologi, som kan være relevant for os alle, når vi spejder ind i fremtiden med mere førerløs teknologi.

For at forstå, hvad de nye busser vil betyde for bydelen og beboerne i Aalborg Øst, evaluerer Center for Mobilitet & Urbane Studier ved Aalborg Universitet løbende effekterne af busserne på hverdagslivet og på området.

Frem til busdriftens start har vi undersøgt, hvad Astrupstien er for et sted. Vi har lavet stedsanalyser og observationer, og vi har lyttet til lokale forventninger og holdninger til den fremtidige situation med busserne på fokusgruppemøder med voksne beboere, børn og andre, der har en dagligdag i området.

Astrupstien er et betydningsfyldt byrum

Vores hidtidige analyser peger på, at Astrupstien er et betydningsfyldt byrum i området og for hverdagslivet. Det er en trafikforbindelse, der forbinder 9220; et mødested for mange forskellige mennesker; en kulturel livsnerve med vigtige lokale begivenheder; og en rekreativ åre, der muliggør leg og bevægelse. I fremtiden vil de nye busser blive en del af alle disse funktioner og betydninger.

Vi følger med i, hvad der sker, når busserne indtager Astrupstien. Astrupstien vil fortsætte med at være betydningsfuld – som en rygrad for udvikling og identitet. Vil stoppestederne f.eks. danne nye pejlemærker og mini-mødesteder? Hvordan vil leg, hverdags-byliv og mobilitet spille sammen på og omkring stien?



Tegning lavet af lokalt barn omkring forventningerne til de nye busser.



Teknologien er ikke altid i forgrunden

De lokale forventninger og holdninger, som vi har fået indsigt i, viser, at der er meget andet end teknologien, der er vigtigt.

Hvordan og hvor ofte, man kan komme fra A til B med busserne er naturligvis vigtigt. Ligesom det er centralt, om busserne kan skabe mere liv og trykthed på stien. Alt det, der møder os helt direkte har også betydning: Kan man nemt komme ind med sin kørestol? Kan man slappe af i bløde sæder undervejs? Kan man overhale bussen på cykel?

Men teknologien betyder selvfølgelig også noget. Pionerånden i forsøget er blevet mødt med glæde og stolthed. Det er sejt at være first mover! Og så

har vi hørt gode bud på, hvilke teknologi-drillerier, vi kommer til at opleve.

Vi vil følge med i, hvordan det faktisk udspiller sig, når busserne kommer i drift. Hvordan bliver det fx at sidde ansigt til ansigt i bussen sammen med nogen, man ikke kender?

Vi vil være på Astrupstien og i busserne på udvalgte dage i opstartsperioden – og vi vender tilbage igen, når busserne er blevet hverdag. Hvis I ser os med en notesbog og måske et kamera, så sig endelig hej og få en lille snak med os.

Byplanprisen

3. okt. 2019 modtog Aalborg Kommune og Himmerland Boligforening Byplanprisen for den gennemgribende udvikling og samarbejdet i Aalborg Øst/Tornhøj. Prisen kan kommunen, boligforeningen, øvrige aktører samt områdets borgere være meget stolte af, da udviklingen er sket i et tæt samspil.

Uddrag fra juryens motivation: *"I et tæt samspil mellem kommune, boligorganisation, investorer og fonde er der etableret et nyt bydelscenter på tværs af en overordnet vejforbindelse ved Tornhøj. I bydelscenteret indgår det eksisterende bibliotek & kulturhus Trekanten, ny offentlig park og en ny lys stiforbindelse, der er udvidet og omdannet til bydelens nye sammenbindende hovedgade. Her gennemføres aktuelt test med førerløse lokalbusser, der kan forbinde bydelens mange boligområder og institutioner."*

Anlægsprojektet Kickstart Tornhøj, tunnel og byrum, er blevet realiseret gennem en partnerskabsaftale med Realdania, der har finan-

sieret 50 % af anlægsprojektet.

20. aug. 2018 var anlægsarbejderne så langt, at der kunne holdes indvielse og forbindelsen under Humlebakken blev igen åben for gennemgang. Bydelens borgere har siden kunne nyde den nye park i den gamle Tornhøjhave og den nye lyse og luftige forbindelse under Humlebakken samt Kulturtorvet ved Trekanten.

Landskabsprisen

Kickstart Tornhøj fik i forbindelse med uddelingen af Landskabsprisen i november 2019 hædrende omtale. I motivationen stod der bl.a.: *"Et enigt bedømmelsesudvalg har valgt at give projektet hædrende omtale grundet dets eksempelværdi i arbejdet med at styrke den sociale sammenhængskraft og vise hvordan landskabsarkitekturen på et strategisk og fysisk plan kan løfte rammerne for byliv."*



Udvidelse af Astrupstien

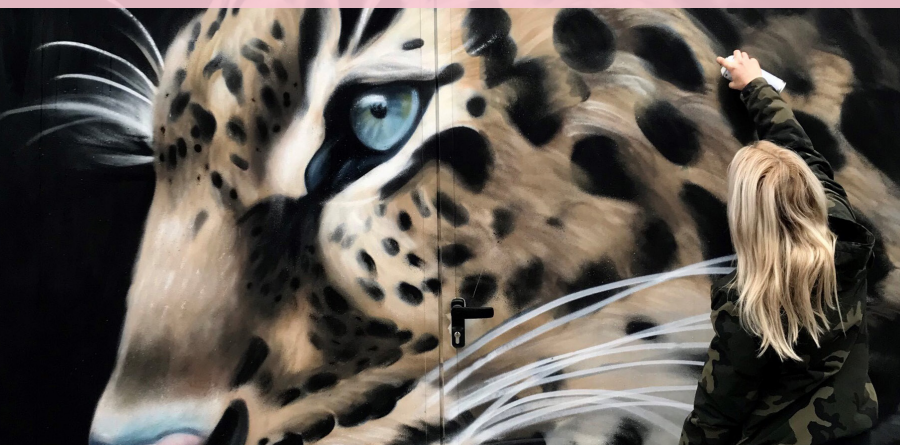
Astrupstiens tracé er fra Durupstien i syd og op ad Jerupstien i nord blevet udvidet fra ca. 6 m til ca. 8.5 m, så der er god plads til den førerløse bus, cyklister og gående. Udvidelsen er sket i et samarbejde med boligorganisationerne i området, Landsbyggefonden og Aalborg Kommune.

Billede taget af Marianne Levinsen



Street Art

Udsmykning af garage og tunnel: Frida Stil Vium og Street Station – Urban Art Studio har stået for udsmykning af containerne, der giver ly til busserne. De har også udsmykket tunnelen under Smedegårdsvej i et samarbejde med Fritidscentret Smedegården.



Lommepegejobbere

Du sidder lige nu med en særudgave af 9220-bladet. Hvis du undrer dig over, hvordan bladet er endt i din postkasse, så kommer forklaringen her:

Et af de fælles projekter, mellem de to helhedsplaner "Øst i Centrum" og "Center for Samskabelse" er ansættelser af lommepegejobbere for unge mellem 13-15 år, der bor i by-bydel-en. Projektet handler om, at give unge mulighed for, at tjene egne penge og opnå erfaring med det at have et arbejde, så de på længere sigt får lettere ved at få et fritidsjob. De hjælper bl.a. med børnepasning, praktiske opgaver og med at holde boligområderne i pæn og ordentlig stand. Omdelingen af dette særnummer af 9220-bladet, har været den hidtil største opgave for lommepegejobberne, som er ansat i Alabu Bolig. Det har krævet en stor indsats i hele uge 9 at få afleveret de 8000 eksemplarer. Og så vil du møde nogle af lommepegejobberne til åbningsfesten, hvor de også vil hjælpe til.



Åbningsfest

I Aalborg Øst skriver vi danmarkshistorie, når landets første førerløse busser indsættes på Astrupstien.

Derfor inviterer vi beboere, erhvervsliv, samarbejdspartnere og andre interesserede til stor åbningsfest.

Fejringen finder sted torsdag d. 5. marts fra kl. 11 ved Trekanten, Sebbersundvej 2A

Program

Kl. 11.00

- Åbningsstaler v. transportminister Benny Engelbrecht, Borgmester Thomas Kastrup Larsen og direktør for Holo, Peter Sorgenfrei
- Snoren klippes og bussen kører
- Sang v. Tornhøjsskolen
- Big Band v. Mellervangsskolen
- Trylle Andreas underholder de mindste med trylleshows
- 12.30 – Arctic foodtruck uddeler små frokostenretninger
- 13.00 – ”Lad bilen stå, kom ud at gå” – en guidet tur på Astrupstien v. DGI Gåvæter
- 14.30 – 15.30 – Tur på hesteryg afholdt af Fritidscenter Byggeren
- 15.00 – 17.00 – Mød Aalborg Pirates og prøv deres skydestation
- 15.30 – 16.30 – Æselvognskørsel afholdt af Fritidscenter Byggeren
- 16.00 – Fejring af Byplanprisen, som i 2019 gik til Aalborg Øst
Tale og afsløring af pris v. Rådmand Hans Henrik Henriksen & direktør i Himmerland Boligforening, Ole Nielsen
- 16.00 – 17.30 - Ansigtssmaling for børn v. Øst i Centrum
- 16.30 – Aalborg danse- og spillemandslag
- 17.00 – Rumænske folkedansere
- 17.30 – PUMAPUNK Part 1 & 2 in Concert v. Himmerland Boligforening, Center for Samskabelse & Turning Tables Danmark
- 18.00 – Fællesspisning (udendørs i telt)

Hele dagen:

- Få en tur i de førerløse busser
- Servering af buskage, popcorn, kaffe, the og varm kakao
- Operatørerne viser bussen frem v. garagerne
- Kode en selvkørende bus
- 3D-printe busnøgleringe
- Livepaint – Streetart v. Frida Stiel Vium
- Hoppepude

Hold dig opdateret om programmet for dagen og læs mere om den enkelte aktivitet på SmartBus.dk

Vi glæder os til at se dig!

*Billetter til fællesspisning kan købes til 15 kr. pr. stk.
Der sælges i alt 280 billetter i cafeen i Trekanten,
Sebbersundvej 2a, fra mandag den 2. marts.
- det er først til mølle.*

**UDENDØRS
ARRANGEMENT**