FORSLAG TIL TRAFIKPLAN
MAJ 2019

KOLLEKTIV TRAFIKPLAN FOR RANDERS KOMMUNE 2020

midttrafik

RANDERS

RANDERS KOMMUNE
Laksetorvet
8900 Randers

Tlf.: 89 15 15 15
E-mail: randers.kommune@randers.dk

MIDTTRAFIK
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
E-mail: midttrafik@midttrafik.dk

FORORD

God mobilitet er en væsentlig forudsætning for at skabe vækst og udvikling i Randers Kommune. Hvis kommunen skal fastholde og styrke sin rolle som en attraktiv bosætnings- og erhvervskommune, er det derfor helt essentielt, at kommunens borgere kan komme omkring; til arbejde, uddannelse, skole, service- og fritidstilbud. Den kollektive trafik er en vigtig del af det samlede transportsystem, og derfor har Randers Kommune truffet beslutning om at udarbejde en kollektiv trafikplan for kommunens samlede, kollektive trafiknet.

Denne rapport indeholder en analyse af den nuværende betjening i Randers Kommune, en række servicemålsætninger for den fremadrettede betjening samt et forslag til omlægning og harmonisering af den kollektive trafik. Forslaget berører omlægninger i busnettet i Randers by, betjeningen af øvrige byer og landdistriktet og kan samlet iværksættes indenfor kommunens nuværende økonomiske ramme til kollektiv trafik.

Trafikplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem Midttrafik og Randers Kommune. I december 2018 blev servicemålene for betjening af oplandet politisk vedtaget, og i april 2019 var trafikplanens principper, herunder betjeningsomfang og linjeføringer, i offentlig høring. Som tillæg til denne rapport er der udarbejdet et notat med oversigt over indkomne høringssvar og Midttrafiks anbefalinger hertil. I efteråret 2019 afholdes der desuden en høring af konkrete køreplaner. Når trafikplanen er godkendt politisk, sættes de foreslåede omlægninger i drift fra Midttrafiks køreplanskifte 2020.

INDHOLD

INDLEDNING **6**
Formål 7

BAGGRUND **8**
Geografi og demografi 8
Det kommunale bymønster 8
Kollektiv trafik i Randers Kommune 8

ANALYSE **14**
Analyse af betjeningen i oplandet 14
Analyse af betjeningen i Randers by 15

SERVICEMÅL **18**
Servicemål i oplandet 18
Servicemål i Randers by 20

NYT NET I RANDERS KOMMUNE **22**
Konsekvenser ved omlægningerne 22

NYT NET I RANDERS BY **28**
Lokalruter 28
Randers by 28
Konsekvenser ved omlægningerne 28

FREMKOMMELIGHED **36**
Identificering af problemer 36
Samspil 2030 37

BILAG
Bilag 1: Betjening af oplandet

Afstande fra Randers
Jernbane
Motorvej
Afstand
Mod Hadsund
ca. 35 min.
Mod Aalborg
E45
Mod Hobro
ca. 50 min.
ca. 30 min.
Mod Viborg
ca. 50 min.
Randers
ca. 70 min.
Mod Grenå
ca. 55 min.
Mod Silkeborg
Langå
ca. 20 min.
ca. 45 min.
E45
ca. 60 min.
Mod Ebeltoft
Mod Aarhus
ca. 35 min.
Tog mod Aarhus

INDLEDNING

Mobilitet er en væsentlig forudsætning for udviklingen i Randers Kommune. Det skal være let at komme omkring, så Randers Kommune også fremover vil være en attraktiv kommune at bosætte sig og drive virksomhed i.

Randers Kommune har en fordelagtig placering i det østjyske bybånd, der strækker sig fra Haderslev i syd til Randers i nord. Det er infrastrukturen, der binder bybåndet sammen, og den centrale del af båndet, langs motorvej E45, betegnes som en af Danmarks to vækstregioner. Her er der stor befolkningsvækst og arbejdsdeling mellem byerne.

Fra Randers er der kort afstand til flere af landets store byer, bl.a. Aalborg og Aarhus, og kommunen er desuden koblet på det centrale motorvejs- og jernbanenet. Dette giver let adgang til resten af landet og et stort arbejdsopland for kommunen.

Randers Kommune ønsker at udnytte sin gunstige placering og forbedre mobiliteten i kommunen:

> *"Fra Randers kan man nå mere end 1 mio. mennesker på en time. Vi er en del af den østjyske millionby og det er infrastrukturen, der binder bybåndet sammen. Mobilitet er nøglen til vores udvikling. Vi vil forbedre adgangen til omverdenen, mindske trængsel på de centrale veje og skabe bedre mobilitet i kommunen."* (kilde: Randers Kommune, Strategi 2017 – Vi vil mulighederne)

Med denne trafikplan sættes der derfor fokus på at forbedre mobiliteten i Randers Kommune ved en gennemgang og omlægning af den kollektive trafik.

Ill. 6.1: Randers har et stort arbejdsopland og kort afstand til flere store byer.

FORMÅL

Formålet med den kollektive trafikplan for Randers Kommune er at gennemgå og gentænke det kollektive trafiknet med henblik på at forbedre tilbuddet indenfor rammerne af budgettet. Med trafikplanen sættes der i højere grad fokus på at differentiere den kollektive trafik, så de største byer og rejsestrømme prioriteres, mens de mindste byer og rejsestrømme i højere grad serviceres af mere fleksible kørselsordninger. Dette skal sikre, at kommunens ressourcer til kollektiv trafik udnyttes bedst muligt, og at det kollektive tilbud passer til borgernes behov.

Planen skal understøtte Randers Kommunes ønsker til udviklingen af den kollektive trafik samt adressere de konkrete problemstillinger, der findes på området. Trafikplanen skal desuden være retningsgivende for den fremadrettede prioritering og planlægning af det kollektive trafiktilbud i kommunen.

Den kollektive trafikplan har til formål at:

- Kortlægge det nuværende rutenet i Randers Kommune og bybusnettet i Randers by for at afdække, om der findes potentialer i at omlægge kørslen
- Opstille servicemålsætninger for den fremadrettede betjening på landet, i mindre byer og i Randers
- På baggrund af servicemålene at udarbejde et forslag til et nyt trafiknet i Randers Kommune og et nyt bybusnet i Randers by
- Konsekvensbeskrive de forslåede omlægninger

BAGGRUND

GEOGRAFI OG DEMOGRAFI

Der bor knap 98.300 indbyggere (2018) i Randers Kommune, hvoraf ca. 62.700 bor i Randers by. Det gør Randers til landets sjettestørste by, og Randers Kommune til landets syvendestørste kommune.

Randers Kommune blev dannet ved kommunesammenlægningen i 2007 og består af tidligere Randers, Langå, Nørhald og Purhus kommuner samt den vestlige halvdel af Sønderhald Kommune og Havndalområdet i tidligere Mariagerfjord Kommune.

Randers Kommune grænser op til Mariagerfjord Kommune mod nord, Viborg Kommune mod vest, Favrskov Kommune mod syd samt Kattegat og Djursland kommunerne mod øst.

DET KOMMUNALE BYMØNSTER

I Kommuneplan 2017 beskrives en hierarkisk opdeling af kommunens byer i hhv. Randers, centerbyer, lokalbyer, landsbyer og mindre landsbyer. Bymønsteret angiver Byrådets vurdering af byernes rolle i kommunen, og hvordan de hver især bør udvikles.

Planlægningen og prioriteringen af den kollektive trafik har stor indflydelse på de enkelte byers udviklingsmuligheder, og den kollektive trafikplan skal derfor støtte op om det kommunale bymønster. I trafikplanen skal der således fastsættes en række servicemål, der tager højde for bymønsteret og kommunens ønsker ift. byernes fortsatte udvikling.

Randers

Randers er kommunens største by og administrative centrum. Byen indeholder et rigt byliv med et varieret udbud af handel, kultur, service, uddannelser og arbejdspladser. Randers er desuden et vigtigt, infrastrukturelt knudepunkt, idet byen har tog- og motorvejsforbindelse til resten af landet.

Centerbyer

Byerne Langå, Assentoft og Spentrup fungerer som centerbyer for hver deres opland og indeholder både private og offentlige servicefunktioner. Kommunens ønske er at understøtte centerbyernes rolle som bosætnings- og handelsbyer og samtidig at styrke samspillet mellem Randers og centerbyerne.

Lokalbyer

Lokalbyer er byer, hvor kommunen ønsker at understøtte lokale initiativer ift. vækst og nybyggeri. Kommuneplanens rammer giver derfor mulighed for udvikling og udstykning af nye byggegrunde. De største lokalbyer i Randers Kommune er Fårup, Havndal, Gjerlev og Øster Tørslev.

Landsbyer og mindre landsbyer

Landsbyer og mindre landsbyer er byer i landzone, og som følge deraf er der begrænsninger ift. udviklingen i byerne. Randers Kommune ønsker her at understøtte private initiativer, der kan underbygge den lokale identitet og sammenhængskraft.

KOLLEKTIV TRAFIK I RANDERS KOMMUNE

Randers Kommune har en bred dækning med kollektiv trafik, der sikrer, at kommunens borgere kan komme omkring.
Den kollektive trafik i Randers Kommune består af tog, X Busruter, regionale ruter, lokale ruter, skolebusruter, flextrafik og bybuslinjer i Randers by. Randers Kommune bestiller den lokale bustrafik hos Midttrafik, der administrerer driften, mens togtrafikken varetages af hhv. DSB og Arriva.

Tog

I Randers Kommune er der togstationer i hhv. Randers og Langå. Fra Randers betjener DSB togforbindelsen nordpå mod Aalborg og sydpå mod Aarhus, Fyn og Sjælland. Der er halvtimedrift på hverdage og i weekender. Fra Langå betjener DSB den gennemgående nord-sydforbindelse, mens Arriva betjener strækningen Struer, Skive, Viborg, Langå og Aarhus. På denne strækning er der halvtimedrift i dagtimerne på hverdage og timedrift aften og i weekender.

Ill. 9.1: Kollektiv trafik i Randers Kommune før trafikplanens omlægninger.

Kollektiv trafik 2018
X Bus
Regionalbus
Lokalbus
Bybus
Begrænset kørsel
Jernbane
Spentrup
Randers
Assentoft
Stevnstrup
Langå
62
928X
11
73
231
230
235
918X
237
238
211
213
212/214
215/217
217
221
223
115
118
117

X Bus
X Busser er ekspresbusruter, der kører efter mottoet: få stop, hurtigt frem. På ruterne er der som udgangspunkt indsat ekstra komfortable busser med gratis Wi-Fi og skærme med rejseinformation, og nogle desuden med toilet. X Busruterne kører i hele Jylland og forbinder primært større byer, der ikke er forbundet af tognettet. X Busruter benyttes typisk til pendling og fritidsrejser over større afstande. Ruterne bestilles og finansieres af Region Midtjylland, evt. i samarbejde med nabotrafikselskaber og -regioner.

Randers Kommune betjenes af to X Busruter; 918X og 928X. Rute 918X kører mellem Hadsund, Mariager, Randers og Aarhus, mens rute 928X forbinder Holstebro, Viborg og Randers.

Regionale ruter
Regionale ruter kører typisk på tværs af kommunegrænser og sikrer forbindelse mellem større byer i regionen. Ruterne benyttes i høj grad af pendlere til arbejde og uddannelsessøgende til ungdomsuddannelserne i regionen. De regionale ruter bestilles og finansieres af Region Midtjylland, evt. i samarbejde med nabotrafikselskaber og -regioner.

Randers Kommune betjenes af 14 regionale ruter; 62, 73, 115, 117, 118, 211, 212, 213, 214, 217, 221, 223, 230 og 235.

Lokale ruter
De lokale ruter kører typisk internt i kommunen og bestilles og finansieres derfor af Randers Kommune. Ruterne kan dog også køre på tværs af kommunegrænser og have delt finansiering mellem flere kommuner.

Randers Kommune har i alt ti lokale ruter. To lokalruter, 237 og 238, betjener den nord- og nordvestlige del af kommunen, én rute, 231, betjener Langå - Randers, mens syv lokalruter, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21, kører i og omkring Randers by.

Skolebusruter
Skolebusruter er ruter, der som oftest kun har få, daglige afgange tilpasset skolernes ringetider og elevernes behov. Skolebusserne fragter befordringsberettigede skoleelever til og fra skole. Randers Kommune har en blanding af åbne og lukkede skolebusruter, og varetager selv ruterne ift. planlægning af kørsel og udarbejdelse af køreplaner. De åbne skolebusruter udføres af forskellige busselskaber på kontrakt for Midttrafik, mens Randers Kommune har fuld administration med de lukkede skoleruter.

De åbne skoleruter er uden billetteringsudstyr, og alle kan således gratis benytte ruterne, så længe der er plads.

Flextrafik
I Midttrafiks område findes der tre fleksible kørselsordninger under flextrafik; Flextur, Flexbus og Plustur. I Randers Kommune tilbydes der pt. kørselsordningerne Flextur og Flexbus. Flextrafik kan økonomisk og ressourcemæssigt være et godt alternativ til fast rutekørsel med bus på tidspunkter eller i områder, hvor der kun er få eller ingen kunder, og hvor det derfor er svært at opretholde en acceptabel betjening med traditionel kollektiv trafik. Flextrafik kan dels erstatte, dels supplere, busdriften i disse områder eller på disse tidspunkter.

Flextur
Flextur er et tilbud om kørsel fra kantsten til kantsten ved bestilling. Kunden bliver kørt i taxi, person- eller liftvogn, og der kan være andre med på turen, da kørslen koordineres med anden flextrafik eller patientbefordring. Flexturen skal bestilles vha. app, online eller telefonisk senest en time før ønsket afhentning. Kundens pris for en Flextur fastsættes af den enkelte kommune.

I Randers Kommune er prisen for en Flextur 7 kr./km (min. 35 kr. pr. tur) ved kørsel fra Randers byzone til oplandet, fra oplandet til Randers byzone eller mellem destinationer i oplandet. Internt i Randers by, eller hvis turen krydser en kommune- eller regionsgrænse, er prisen 14 kr./km (min. 100 kr. pr. tur inkl. de første 5 km).

Flexbus
Flexbus er kørsel fra stoppested til stoppested ved bestilling. De tilgængelige Flexbusafgange fremgår af de pågældende køreplaner. Kørslen skal bestilles senest en time før ønsket afgang, og det koster almindelig bustakst at køre med Flexbussen.

Ill. 11.1: Lokalruter i og omkring Randers by før trafikplanens omlægninger. Lokalruterne 12, 13, 14, 15, 16, 17 og 21 er en blanding mellem skolekørsel, kørsel til industri og bybuskørsel i Randers.

Randers lokalruter 2018
12 Lokalbus
Jernbane
Endestation
Bjerby
Kondrup
Råsted
Borup
Lem
Gimming
Helsted
Svejstrup
Dronningborg
Tjærbyvang
Randers Station
Randers Busterminal
Romalt
Vorup
Kristrup
Tebbestrup
Paderup
Haslund
Munkdrup
Stånum
Sønder Borup
Værum
Askildrup
Ølst

Randers bybus 2018
Bybus
Regionalbus
Lokalbus
Jernbane
Endestation
Mejlby
Lem
Gimming
Helsted
Dronningborg
Tjærbyvang
Randers Station
Randers Busterminal
Hornbæk
Romalt
Vorup
Kristrup
Tebbestrup
Paderup
Haslund
Værum

Bybus

Bybusser har til formål at betjene større byområder lokalt, oftest til og fra centrum. Bybuslinjer binder byområder sammen og benyttes bl.a. til skole- og arbejdspendling, fritid og indkøb.

I Randers by findes et bybusnet bestående af ti linjer; 1, 2, 3, 4, 4E, 5, 6, 7, 10, 11. Hver linje betjener to bydele - én nord for fjorden og én syd for fjorden. Alle linjer mødes i dag ved busterminalen, hvor der kan foretages skift på faste minuttal fire gange i timen.

Fordelene ved det nuværende system er blandt andet, at de gennemgående linjer minimerer antallet af skift, at der er en sikker og nem korrespondance på busterminalen mellem alle linjer, og at der sikres kvarters- og halvtimesdrift i dagtimerne. Ulempen ved systemet er, at det er meget stift og kun vanskeligt kan tilpasses i forhold til f.eks. nye byudviklingsområder, placering af nye uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser. Det er meget vanskeligt at betjene de største pendlerstrømme med direkte ruter, og systemet er meget sårbart over dårlig fremkommelighed, der medfører forsinkelser for den kollektive trafik, fordi korrespondance kræver en høj grad af rettighed. Korrespondanceprincippet lægger desuden beslag på et forholdsvist stort areal i midtbyen, idet busterminalen skal kunne rumme mange samtidigt holdende busser.

Ill. 12.1: Busnettet i Randers by før trafikplanens omlægninger.

ANALYSE

ANALYSE AF BETJENINGEN I OPLANDET

I Randers Kommune er serviceniveauet meget uens og bærer præg af gamle kommunegrænser. Nogle steder ses der således et højt betjeningsniveau af mindre byer mens større byer må klare sig med mindre kørsel. Et eksempel herpå er Fårup og Asferg, som ikke har aftenbetjening og betjening om søndagen, mens Haslund både er betjent af en bybus, en lokalrute og en regionalrute. Der findes derfor et potentiale i at harmonisere og ensarte betjeningen i hele kommunen, så alle borgere sikres et sammenligneligt serviceniveau.

Udenfor de større byer er der særlige udfordringer forbundet med at drive kollektiv trafik. Det er især udviklingen i demografi og et højt bilejerskab, der gør det vanskeligt at opretholde en tilfredsstillende betjening. Flere steder er betjeningen gradvist blevet reduceret, og for borgerne i disse områder betyder det bl.a., at det kan være vanskeligt at deltage i aktiviteter i de større byer om aftenen og i weekenden, hvis de er afhængige af kollektiv trafik. I disse områder kan Midttrafiks flextrafikprodukter spille en afgørende rolle i at sikre mobiliteten.

På baggrund af Landdistriktsudvalgets undersøgelse af offentlig transport i landdistriktet, besluttede Miljø- og Teknikudvalget i Randers Kommune i november 2017 at igangsætte et forsøg med Flexbus for at se, om dette produkt kunne bidrage til at skabe en bedre mobilitet i landdistriktet.

Forsøg med Flexbus.
I forsøget blev der indsat en række Flexbusture om aftenen og i weekenden på to ruter, dels som erstatning for dårligt benyttede afgange og dels som en serviceudvidelse, hvor nye Flexbusture blev indsat som supplement til den ordinære køreplan. Forsøget blev gennemført i perioden 1. april – 30. september 2018

På rute 230 mellem Fårup og Randers blev der indsat nye Flexbusture som supplement til busbetjeningen, og på rute 237 mellem Hadsund og Randers blev tre ordinære busafgange om søndagen ændret til otte Flexbusture. Derudover blev der indsat Flexbusture om aftenen fra mandag til lørdag.

I forsøgsperioden blev der på rute 230 foretaget i alt 182 Flexbusrejser, svarende til 16 % af de udbudte ture, og 495 rejser på rute 237med Flexbus, svarende til 57 % af de udbudte ture. Rejserne blev i overvejende grad foretaget på søn- og helligdage. 75 % af turene blev kørt med én kunde og 25 % af turene med to eller flere kunder i samme bil. 77 % af turene blev kørt fra byer med flere end 500 indbyggere og 23 % fra byer med færre end 500 indbyggere.

Der blev afholdt borgermøder før forsøgets opstart med orientering om projektet og igen efter forsøgets afslutning ift. evaluering af projektet. Særligt de unge gav her udtryk for, at de var glade for at have muligheden for at komme hjem fra Randers om aftenen og i weekender. Der blev ikke udtrykt modvilje mod at skulle bestille en Flexbusafgang, selvom det gav mindre fleksibilitet. Flere ytrede ønske om mulighed for at benytte Rejsekortet, hvilket der arbejdes videre med.

Forsøget var udgiftsneutralt for Randers Kommune, dvs. at økonomien til de udførte Flexbusture nogenlunde svarede til udgiften for de tre faste søndagsafgange på rute 237, der i forsøgsperioden var konverteret til i alt 22 Flexbusafgange på de to ruter. Resultatet var dermed en udvidelse af det samlede antal afgange på begge ruter indenfor den samme økonomiske ramme. Flexbus betragtes derfor som en styrkelse af den kollektive trafik, fordi det giver flere afgange og dermed bedre mobilitet i områder eller på tidspunkter, hvor det økonomisk ikke kan svare sig at køre med ordinær, kollektiv trafik.

Resultatet af Flexbusforsøget blev fremlagt for Miljø- og Teknikudvalget i december 2018 sammen med servicemålsætningerne for den kollektive trafikplan, hvor Flexbus er indarbejdet som produkt til betjening af kommunens mindre byer. Udvalget godkendte de fremsatte servicemål.

ANALYSE AF BETJENINGEN I RANDERS BY

I forbindelse med projektets opstart i efteråret 2015, blev der udarbejdet en analyse af bybusnettet i Randers by. Det vurderes ikke, at der er sket væsentlige ændringer i nettet og brugen heraf siden analysens tilblivelse, og analysen vurderes således fortsat at være aktuel.

Analysen indeholder en todelt kundeundersøgelse samt en statistisk analyse af den nuværende betjening og brug. Kundeundersøgelsen består dels af et spørgeskema udsendt via e-Boks og dels af personlige interviews foretaget på Randers Station.

Det elektroniske spørgeskema blev sendt til 50.000 borgere i Randers by. Heraf bevarede ca. 7.000 personer spørgeskemaet, og af dem var 61 % selv brugere af den kollektive trafik. Der blev lavet interviews med i alt 824 personer, hvoraf de fleste var i alderen 16-24 år. Den statistiske analyse består af en områdevis gennemgang af bybusnettet.

Analysen ligger til grund for den foreslåede omlægning af bybusnettet fra køreplanskiftet 2020. På de næste sider opsummeres de væsentligste pointer fra analysen.

Ill. 15.1: Inddeling af Randers by i analyseområder.

Resultater fra bybusanalysen
Analysen har afdækket følgende potentialer for ændring af busnettet i Randers:

- **Mere overskuelig linjestruktur**
  Bybusnettet består i dag af mange linjer, der betjener de samme områder, fx kører linjerne 1, 5 og 6 fra busterminalen til Agerskellet i Nordbyen med forskellige linjeføringer. Det betyder, at en kunde, der skal til Agerskellet, skal se på alle tre linjer for at få et overblik over betjeningen. Strukturen betyder også, at især nye kunder har vanskeligt ved at gennemskue den samlede betjening af et område. Der ses derfor et potentiale i at ændre betjeningen i de enkelte områder til en mere overskuelig linjestruktur.

- **Øget tilfredshed**
  I e-Boksundersøgelsen blev der spurgt til brugernes tilfredshed med det nuværende bybusnet. 64 % (4.483 respondenter) svarede, at de var meget tilfredse eller tilfredse med bybusnettet i dag. Tilfredsheden var dog meget forskellig områderne imellem. De senere år er bybusbetjeningen om aftenen reduceret, og undersøgelsen viste, at der var utilfredshed med denne ændring og brugerne savnede kørsel om aftenen. Undersøgelsen viste, at følgende kan være med til at øge tilfredsheden og benyttelsen af den kollektive trafik:

  - Bedre tilbud om aftenen/weekender
  - Højere frekvens
  - Større sammenhæng med særligt regionale busser

- **Gennemgang af stoppesteder**
  Analysen viser, at Randers i dag har et tæt og fladedækkende bybusnet, hvor næsten 100 % af byområdet er dækket af et stoppested indenfor en radius af 400 m. Der er hermed tale om et serviceorienteret net med stor områdedækning. Områdedækningen sker i et vist omfang på bekostning af enkelthed, overskuelighed og frekvens. Analysen viser også, med de erfaringer der er i andre byer, at der kan være et potentiale i at ændre bybusnettet, så der opnås et mere afbalanceret forhold mellem områdedækning og direkte linjer, fx A-buslinjer. I flere andre byer er bybusstop placeret med en gangafstand i tætbebyggede områder på mellem 400 m og 600 m. I Randers, hvor der er ca. 600 stoppesteder, er den typiske afstand 200 m. Dette giver en god betjening for de kunder, der benytter stoppestedet, men giver omvendt længere køretider til gene for de kunder, der er i bussen. Analysen af stoppestederne viser også, at mange stoppesteder kun har få kunder pr. dag. Der er således et potentiale i at vurdere alle stoppesteder med henblik på at reducere antallet og dermed mindske køretiden på linjerne.

- **Bybussernes linjeføring og køretid**
  Et samlet overblik over bybusnettet viser et meget finmasket bybusnet, der betjener mange veje i Randers by. Det giver en tæt betjening men også en langsom kørsel. Projekter i bl.a. Roskilde og Køge, hvor bybuslinjerne har fået en mere direkte linjeføring og ressourcerne i stedet anvendes til højere frekvens på enkelte A-buslinjer, har givet en stigning i antallet af kunder på 15 – 25 %. I e-Boksundersøgelsen svarede 27 % af respondenterne, der ikke selv benyttede kollektiv trafik, at kortere rejsetider kunne få dem til at benytte bybussen. Samtidig svarede 20 % af respondenterne, der selv benyttede kollektiv trafik, at kortere rejsetider ville få dem til at benytte bybussen oftere. Undersøgelser viser, at kunderne bedre kan acceptere længere gangafstand til et stoppested, hvis køretiden i bussen reduceres og frekvensen øges. Der ses derfor et potentiale i at omlægge bybusnettet i Randers, så der etableres A-buslinjer med en mere direkte linjeføring.

- **Korrespondancer på busterminalen**
  E-Boksundersøgelsen viste at 33 % skifter bus på terminalen, heraf godt 20 % internt mellem bybusserne. Undersøgelsen viste også, at størstedelen af skiftene på terminalen foretages for enten at komme mod Nordbyen eller Paderupområdet, hvor de væsentligste destinationer uden for centrum ligger. I dag kører alle bybusserne til terminalen, hvor de har korrespondance med hinanden. Generelle undersøgelser viser, at korrespondancer er vigtige i bybussystemer, hvor frekvensen af afgange er lav, men knap så vigtige, hvor der er høj frekvens, f.eks. afgange hvert 10. – 15. minut. Korrespondance mellem bybusserne på busterminalen giver den fordel, at der kan skiftes mellem busserne, men medfører samtidig bindinger og spildtid. Samtidig er korrespondanceprincippet pladskrævende, da der skal være plads til mange samtidigt holdende busser.

Der ses derfor et potentiale i at revurdere de nuværende korrespondancer.

- **Ændring i betjening af de enkelte byområder**
  Kundesnalysen viser, at der er områder i Randers, der har en meget høj betjening, der ikke afspejler sig i antallet af kunder. Fx har Dronningborg fire busser i timen i myldretiden, men antallet af kunder er lavere end i Helsted, der har to busser i myldretiden. Der sker hele tiden udvikling i byen, enten i form af nye områder eller i forbindelse med at områder skifter karakter fra børnefamilieområde til pensionistområde. Et eksempel, hvor der anvendes mange ressourcer, er betjeningen af Vorup med tre linjer og seks afgange i dagtimerne. To af linjerne, 1 og 7, betjener henholdsvis Haslund og Tebbestrup. Begge linjer har en lav gennemsnitsbelægning til og fra busterminalen morgen og eftermiddag. Der kan derfor være et potentiale i at justere betjeningen efter passagergrundlaget i de enkelte byområder.

- **Sammenhænge med de regionale ruter**
  Randers betjenes af mange regionale busruter og flere af disse betjener naturligt områder i og udenfor Randers. Sammen med kommunens egne lokalruter er de vigtige i den kollektive trafikbetjening af kommunens landområder. Der er et potentiale i at udnytte de regionale ruters betjening af Randers og omegn, hvor ruterne kan indgå som betjening i stedet for eller i sammenhæng med en bybuslinje. Samtidig skal det undersøges, om korrespondancerne mellem bybusser og regionale busser på busterminalen kan forbedres. E-Boksundersøgelsen har peget på, at korrespondancer mellem de regionale busser og bybusserne kan forbedres, særligt om aftenen.

SERVICEMÅL

SERVICEMÅL I OPLANDET

Den kollektive trafik i Randers Kommune skal planlægges, så der findes et tilbud til alle borgere, og den nuværende betjening skal harmoniseres, så der sikres et sammenligneligt serviceniveau på tværs af kommunens geografi. Der er derfor udarbejdet nedenstående servicemål, der fastsætter niveauet for minimumsbetjeningen i samtlige af kommunens byer. Der tages udgangspunkt i byernes størrelser, hvilket understøtter det kommunale bymønster og Byrådets prioritering af byerne.

Servicemålene angiver minimumsbetjeningen i byerne og antal afgange er til og fra Randers by. En mindre by kan blive betjent af en ordinær bus, hvis byen fx ligger langs en rute, der betjener en større by. I så fald sættes der ikke yderligere bus- eller Flexbusafgange ind, da servicemålene vil være opfyldt. Ligeledes, hvis en by ligger indenfor den tilladte gangafstand til en anden rute, sættes der ikke yderligere bus/Flexbus ind i selve byen. Her forventes det, at borgerne kan bevæge sig til nærmeste rute indenfor gangafstanden.

I planlægningen af nettet tages der desuden højde for konkrete forhold, der kan berettige, at der afviges fra de opstillede servicemål. Et eksempel herpå er Nørbæk, der har 135 indbyggere, og som jf. servicemålene som minimum skal have betjening med Flexbus. I Nørbæk findes der dog en efterskole med knap 100 elever og 25 ansatte, hvilket betyder, at byen er en stor rejsedestination for mange mennesker. I sådanne tilfælde kan det give menig at differentiere fra servicemålene og tilbyde en højere service end minimumsniveauet.

De største byer med flere end 2.000 indbyggere (Assentoft, Langå, Spentrup og Stevnstrup) skal som minimum have 18 busafgange i dagtimerne på hverdage, hvilket nogenlunde svarer til timedrift med halvtimedrift i myldretiden. Derudover tilbydes der som minimum tre busafgange om aftenen på hverdage og otte busafgange både lørdage og søndage.

Byer med mellem 500 og 1.999 indbyggere skal som minimum have ti busafgange i dagtimerne på hverdage, hvilket nogenlunde svarer til timedrift. Derudover tilbydes der som minimum to busafgange om aftenen på hverdage og seks busafgange både lørdage og søndage.

Mindre byer med mellem 200 og 499 indbyggere skal som minimum have seks busafgange i dagtimerne på hverdage, to Flexbusafgange om aftenen på hverdage og seks Flexbusafgange både lørdage og søndage. Hvis der fra byerne er under 800 m til anden rute, sættes der dog ikke yderligere bus/Flexbus ind i de pågældende byer.

Byer med 100 – 199 indbyggere tilbydes skolekørsel, såfremt der bor kørselsberettigede elever, og som minimum seks Flexbusafgange i dagtimerne på hverdage, to Flexbusafgange om aftenen på hverdage og seks Flexbusafgange både lørdage

Antal indbyggere:	Antal afgange, dagtimer hverdage:	Antal afgange, aften (efter kl. 19) hverdage:	Antal afgange, lørdag og søndag:	Tilladt gangafstand:
Over 2.000	18 busafgange	3 busafgange	8 busafgange	-
500 - 1.999	10 busafgange	2 busafgange	6 busafgange	-
200 - 499	6 busafgange	2 Flexbusafgange	6 Flexbusafgange	Max. 800 m
100 - 199	Skolekørsel + 6 Flexbus	2 Flexbusafgange	6 Flexbusafgange	Max. 1.600 m
0 - 99	Skolekørsel + Flextur	Flextur	Flextur	-

Ill. 19.1: Bystørrelser i Randers K

og søndage. Hvis der fra byerne er under 1.600 m til anden rute, sættes der dog ikke yderligere bus/Flexbus ind i de pågældende byer.

De mindste byer med under 100 indbyggere samt borgere udenfor byerne tilbydes skolekørsel, såfremt der bor kørselsberettigede elever, og Flextur.

Grundtanken med de opstillede servicemål er at tilbyde et sammenligneligt serviceniveau, alt efter bystørrelse, ved at bringe Midttrafiks forskellige produkter, bus, Flexbus og Flextur, i spil. Forsøget med Flexbus viste, at tilbuddet var mest velegnet til byer med mellem 100 og 500 indbyggere. Derfor vil det være muligt at tilbyde samme serviceniveau med Flexbus til de mindre byer, som større byer tilbydes med en almindelig bus. Byer med færre end 100 indbyggere eller borgere, der bor udenfor byerne, tilbydes skolekørsel, såfremt der bor kørselsberettigede elever, og Flextur.

Flexbusafgangene vil fremgå af køreplanerne med en note om, at kørslen skal bestilles. Der kan kun bestilles kørsel til og fra de stop, der er angivet i køreplanen. I dette projekt planlægges Flexbusruterne, så de pågældende byer får forbindelse til og fra Randers by. Skal borgerne bevæge sig rundt internt i landdistriktet er det i stedet Flextur, de skal anvende.

Takstnedsættelse på Flextur

Med trafikplanen foreslås en takstnedsættelse på Flextur fra nuværende 7 kr./km (min. 35 kr. pr. tur) til 4 kr./km (min 30 kr. pr. tur), som er den laveste Flexturstakst i Midttrafiks område. Internt i Randers by betales der fortsat fuld takst (14 kr./km og min. 100 kr. pr. tur inkl. de første 5 km) og i resten af kommunen samt til eller fra Randers by betales til nedsat takst. Flextur kan bruges af alle borgere.

Takstnedsættelsen kan ske indenfor den samme økonomiske ramme, som der er til kollektiv trafik i kommunen i dag.

SERVICEMÅL I RANDERS BY

I det tidligere arbejde med omlægning af Randers bybus blev der fastsat nogle vejledende servicemål, der stadig er gældende for planlægningen i dag. Der blev fast servicemål for hhv. områdedækkende buslinjer og for de mere direkte og hurtige A-buslinjer. Servicemålene fastsætter den maksimale afstand fra boligområder til kollektiv trafik for de to linjetyper.

For busnettet i Randers gælder følgende servicemål:

- For områdedækkende buslinjer må den maksimale afstand til kollektiv trafik være op til 400 m i beboelsesområder med etagebyggeri og op til 800 m i andre boligområder.
- For A-buslinjer må den maksimale afstand til kollektiv trafik være op til 800 m i både beboelsesområder med etagebyggeri og andre boligområder.

Afstandene er alene vejledende, da der eksempelvis kan være fysiske forhold eller andet, som ikke gør det muligt at opfylde servicemålene.

NYT NET I RANDERS KOMMUNE

På baggrund af de fastsatte servicemål, er der udarbejdet et forslag til et nyt rutenet for Randers Kommune. Forslaget ses på kortet på modstående side.

KONSEKVENSER VED OMLÆGNINGERNE

Forslaget medfører en række konsekvenser for betjeningen af byerne i oplandet i Randers Kommune. Den samlede oversigt over byerne med nuværende og fremtidigt betjeningsniveau findes i bilag 1.

Trafikplanforslaget harmoniserer betjeningen i hele Randers Kommune, så borgerne sikres et sammenligneligt serviceniveau efter bystørrelse. Generelt får langt de fleste byer en forbedret service med trafikplanens omlægninger. Der er således 37 byer, der totalset får flere afgange, end de har i dag, 35 byer, der får det samme antal afgange som i dag, og to byer, der ikke har busbetjening i dag, der vil få betjening i form af Flexbus. Modsat er der 13 byer, der totalset får færre afgange end i dag og otte byer, der helt mister betjeningen.

Byer, der får flere afgange end i dag

Der er i alt 39 byer, der totalset får flere afgange end i dag, herunder de to byer, Udbyneder og Kærby, der i dag ikke er betjent med kollektiv trafik.

De byer, der får flere afgange, er Langå, Spentrup, Hornbæk, Øster Bjerregrav, Fårup, Havndal, Gjerlev, Mejlby, Asferg, Mellerup, Gassum, Uggelhuse, Råsted, Hald, Ålum, Albæk, Gimming, Linde, Sønderbæk, Støvring, Enslev, Hvidsten, Nørbæk, Årslev, Borup, Over Fussing, Kastbjerg, Jennum, Grensten, Bjergby, Purhus, Hastrup, Dagsvad, Knejsted, Venning, Terp og Stangerum.

Ti af de ovenstående byer vil få serviceudvidelsen i form af Flexbus. Her er der således tale om en udvidelse af det totale antal afgange i byen, men med et nyt produkt, der skal bestilles.

Byer, der får betjening med Flexbus

I 18 byer skal borgerne vænne sig til at benytte Flexbus; enten som supplement til en ordinær bus eller som erstatning for en ordinær bus. Flexbussen skal bestilles senest en time før ønsket afgang, hvilket kan opleves som en serviceforringelse, idet spontaniteten og fleksibiliteten ved en rejse forringes. Omvendt får over halvdelen af de pågældende byer totalset et højere antal afgange at vælge imellem. Flere af de berørte byer har på nuværende tidspunkt hverken aften- eller weekendbetjening. Med Flexbus får borgerne i disse byer således mulighed for at komme til og fra Randers aften og weekend.

Byer, der får færre afgange end i dag

Der er i alt 13 byer, der får færre afgange end i dag, foruden de otte byer, der helt mister betjeningen.

De byer, der får færre afgange end i dag er Assentoft, Stevnstrup, Harridslev, Øster Tørslev, Dalbyover, Tebbestrup, Tånum, Tvede, Lem, Udbyhøj, Helstrup, Råby og Øster Velling.

Assentoft mister flest afgange; 12 afgange på hverdage, to afgange om aftenen på hverdage og fire afgange på lørdage og søndage. Reduktionen skyldes primært Region Midtjyllands besparelser på den kollektive trafik og er således ikke affødt af trafikplanprojektet. Efter trafikplanomlægningerne vil Assentoft stadig have et meget højt betjeningsniveau med i alt 50 afgange i dagtimerne på hverdage, seks afgange om aftenen på hverdage og 25 afgange både lørdage og søndage. Yderligere vil afgangene blive bedre fordelt end i dag, og borgerne i Assentoft vil derfor ikke mærke nogen egentlig serviceforringelse ved omlægningen.

Fælles for byerne Stevnstrup, Dalbyover, Tebbestrup, Lem, Udbyhøj, Helstrup og Råby er, at det kun er en meget begrænset reduktion i antallet af afgange.

Harridslev, Øster Tørslev, Tånum, Tvede og Øster Velling mister lidt flere afgange; op mod halvdelen af det nuværende antal afgange i byerne i dag.

Ill. 23.1: Det foreslåede kollektive trafiknet i Randers Kommune fra 2020.

Kollektiv trafik 2020
X Bus
Regionalbus
Lokalbus
Flexbus
Jernbane
Spentrup
Randers
Stevnstrup
Langå
Assentoft
62
928X
73
230
231
235
237
238
211
213
212/214
215/217
218/214
221
223
115
118
117
217

Antal påstigere pr. dag
1 - 10
10 - 50
50 - 100
Over 100
Dalbyneder
Sødring
Blenstrup
Tørring
Ørrild
Kousted
Lindbjerg
Østrup

Byer, der mister busbetjening

Der er i alt otte byer, der med trafikplanforslaget helt vil miste den busbetjening, de har i dag. Disse byer har alle færre end 100 indbyggere og er derfor, jf. servicemålene, kun berettiget til skolekørsel (såfremt der bor kørselsberettigede elever) og Flextur til 4 kr./km (min. 30 kr. pr. tur).

De byer, der helt mister busbetjening, er: Tørring, Kousted, Dalbyneder, Blenstrup, Lindbjerg, Ørrild, Østrup og Sødring. Fælles for byerne er, at de i dag har betjening, fordi de ligger langs en rute, der betjener større byer i kommunen. Når disse ruter lægges om, vil der ikke længere være direkte busbetjening i de pågældende byer. Fra flere af byerne er der dog en forholdsvis kort afstand til en større by, hvorfra der fortsat vil være busbetjening.

Tørring betjenes i dag af rute 238 og har i dag to afgange i dagtimerne på hverdage. Der bor 63 indbyggere i Tørring, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 3,2 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Tørring fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Øster Tørslev (ca. 2,1 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Kousted betjenes i dag af rute 230 og har i dag tre afgange i dagtimerne på hverdage. Der bor 63 indbyggere i Kousted, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 3,2 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Kousted fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested på hovedvejen ved Terp (ca. 2,9 km) eller fra Bjerregrav Stationsby (2,3 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Dalbyneder betjenes i dag af rute 238 og har i dag to afgange i dagtimerne på hverdage. Der bor 63 indbyggere i Dalbyneder, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 1,8 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Dalbyneder fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Dalbyover (ca. 2,5 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Ill. 24.1: På kortet ses det nye, foreslåede rutenet med den nuværende stoppestedsbenyttelse (gennemsnitlig antal påstigere pr. dag) i Randers Kommune. Som det ses, er alle stop med høj benyttelse fortsat betjent fra 2020. De byer, der mister betjening, er vist på kortet og beskrevet i teksten.

Blenstrup betjenes i dag af rute 237 og har i dag to afgange i dagtimerne på hverdage. Der bor 57 indbyggere i Blenstrup, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 0 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Blenstrup fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Gjerlev (ca. 1,9 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Lindbjerg betjenes i dag ved landevejen (ca. 800 m fra byen) af rute 238 og har i dag 16 afgange i dagtimerne på hverdage, en afgang om aftenen på hverdage, fem afgange på lørdage og fire afgange på søndage. Der bor 52 indbyggere i Lindbjerg, og stoppestedet ved landevejen har en gennemsnitlig brug på 5,2 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Lindbjerg fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Harridslev (ca. 2,1 km), hvorfra der fortsat vil være betjening. Lindbjerg mister betjeningen ved landevejen, fordi rute 238 omlægges for at give Mellerup, med 517 indbyggere, en bedre betjening.

Ørrild betjenes i dag af rute 230 og har i dag tre afgange i dagtimerne på hverdage. Der bor under 50 indbyggere i Ørrild, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 0,5 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Ørrild fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Fårup (ca. 1,5 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Østrup betjenes i dag af rute 238 og har i dag fem afgange i dagtimerne på hverdage, en afgang om aftenen på hverdage, tre afgange på lørdage og fire afgange på søndage. Der bor 36 indbyggere i Østrup, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 1,3 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Østrup fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Albæk (ca. 1,6 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Sødring betjenes i dag af rute 238 og har i dag fem afgange i dagtimerne på hverdage. Der bor 29 indbyggere i Sødring, og stoppestedet i byen har en gennemsnitlig brug på 1,6 påstigere pr. dag. Med trafikplanforslaget skal borgere i Sødring fremadrettet benytte Flextur eller nærmeste stoppested i Udbyhøj (ca. 2,0 km), hvorfra der fortsat vil være betjening.

Dækningsgrad
800 m
1.600 m
Spentrup
Randers
Assentoft
Stevnstrup
Langå

Ill. 26.1: Kortet viser dækningsgraden i det nye net. 95 % af befolkningen i kommunen har et stoppested indenfor 800 m og 98 % af befolkningen har op til 1.600 til et stoppested.

NYT NET I RANDERS BY

LOKALRUTER

De nuværende lokalruter i og omkring Randers by, rute 12, 13, 14, 15, 16, 17 og 21, er en blanding mellem skolekørsel, kørsel til industri og bybuskørsel i Randers.

Med trafikplanen foreslås det, at der foretages mindre omlægninger på ruterne:

- Rute 12 fortsætter uændret.
- Rute 13 fortsætter uændret.
- Rute 14 omlægges, så ruten fremover betjener Rismølleskolen – Dronningborg – Tjærby – Gimming – Lem på skoledage. Ruten kører således ikke til Randers Busterminal, som den gør i dag. Borgere i Gimming og Lem, der skal til Randers centrum, kan benytte hhv. rute 237 og 238. Borgere i Tjærby og Dronningborg, der skal til Randers centrum, kan benytte lokalrute 18 eller buslinje 2A
- Rute 15 omlægges, så ruten fremover betjener Romalt – Paderup – Munkdrup – Stånum – Kristrup Skole – Tirsdalens Skole på skoledage. Rute 15 kører således ikke til Randers Busterminal, som den gør i dag. Borgere i Munkdrup og Stånum, der skal til Randers centrum, kan benytte rute 15 til Paderup, hvorfra der kan skiftes til linje 1A. Fra Romalt er det muligt at benytte bybuslinje 5 til centrum.
- Rute 16 bærer præg af industrikørsel og fortsætter uændret. Der etableres der et nyt stoppested ved industrien på Metervej syd for Sønder Borup.
- Rute 17 fortsætter uændret.
- Ny lokalrute 18 indsættes mellem Albæk, Randers Busterminal og Tebbestrup.
- Rute 21 fortsætter uændret.

RANDERS BY

Analysen af bybusnettet i Randers viste, at der findes et potentiale i at ændre grundstrukturen for nettet. Betjeningen i Randers by foreslås derfor ændret gennem følgende tiltag:

- Der oprettes højfrekvente og direkte buslinjer, svarende til A-buslinjer i større byer, for at imødekomme ønskerne om kortere køretid
- Kørsel mellem områder med størst passagergrundlag prioriteres
- Stoppesteder med lav benyttelse nedlægges eller sammenlægges med andre stoppesteder
- Højfrekvente lokal- og regionalruter benyttes i højere grad som erstatning for bybuslinjer på samme strækning, så ressourcerne udnyttes bedst muligt
- Korrespondancer på busterminalen revurderes

Ovenstående tiltag resulterer i et forslag til en ny betjening af Randers, hvor de nuværende ti bybuslinjer ændres til to A-buslinjer, 1A og 2A, samt to bybuslinjer, 3 og 5. Den ene A-buslinje, 1A, betjener den nord- og sydlige del af byen, mens den anden, 2A, betjener den øst- og vestlige del af byen. Bybuslinje 3 betjener den nordlige del af Randers ved Helsted til den sydlige del af Randers og Haslund. Bybuslinje 5 betjener Nordbyen og Romalt i syd. Se kortet side 30.

Linje 1A kører med 10-minutterdrift på den centrale strækning mellem Glarbjergvej/Hadsundvej og Århusvej/Bøsbrovej og med 20-minuttersdrift, hvor linjen deler sig i Nordbyen samt på de to grene i Vorup og Kristrup.

Linje 2A får 15-minutterdrift fra Helsted til Dronningborg og 30-minuttersdrift på de to grene i Tjærbyvang.

Linje 3 og 5 får begge $^1/_2$-timesdrift.

KONSEKVENSER VED OMLÆGNINGERNE

Generelt set vil omlægningen give en bedre betjening af Randers by, men nogle kunder vil opleve følgende konsekvenser:

- I dag er bybusnettet tæt og områdedækkende, hvorved kunderne har kort afstand til et stoppested. Når bybuslinjerne rettes ud, dækkes områderne ikke på samme måde som i dag, og nogle kunder vil derfor få længere til bussen.

Ill. 29.1: Forslag til lokalruter i og omkring Randers by fra 2020.

Randers lokalruter 2020
12 Lokalbus
Jernbane
Endestation
Bjerby
Kondrup
Råsted
Borup
Lem
Gimming
Svejstrup
Helsted
Dronningborg
Tjærbyvang
Randers Station
Randers Busterminal
Romalt
Vorup
Kristrup
Tebbestrup
Paderup
Haslund
Munkdrup
Stånum
Sønder Borup
Værum
Askildrup
Ølst

Randers bybus 2020
1A A-bus
5 Bybus
230 Regionalbus
231 Lokalbus
Jernbane
Endestation
Mejlby
Lem
Gimming
Helsted
Dronningborg
Tjærbyvang
Randers Station
Randers Busterminal
Hornbæk
Romalt
Vorup
Kristrup
Tebbestrup
Paderup
Haslund
Værum
230, 235
62, 73, 928X
231
21, 212, 213, 214, 217
115, 118, 221, 223
115, 118

- Korrespondancerne på Busterminalen vurderes med henblik på at mindske behovet for korrespondancer og bindinger. Det vil betyde, at kunder ikke altid kan forvente at komme videre til alle byområder med det samme ved hver ankomst til busterminalen. De vigtigste korrespondancer opretholdes, enten ved at linjerne kører gennem busterminalen som et stop på linjen, eller ved at indsætte højfrekvente linjer, der gør korrespondancen mindre betydelig.
- Nogle kunder vil fremadrettet blive betjent af en lokal- eller regionalrute i stedet for en bybuslinje. Alle busser bør derfor som udgangspunkt være laventré-busser, så de kan indgå på lige fod med bybusser i betjeningen af byen. I takt med at lokalruterne i Randers Kommune skal i udbud, vil der derfor blive stillet krav om laventré-busser på alle ruter.

Nedenfor beskrives de områdevise konsekvenser ved trafikplanens forslag til ny betjening af Randers by. Områdeinddelingen ses på kortet side 15.

Tånum og Ålum
Tånum og Ålum betjenes i dag af bybuslinje 11, der kører med timesdrift.

Med trafikplanen foreslås det, at linje 11 nedlægges og erstattes af regionalrute 73. Byerne suppleres med Flexbus aften og weekend. Tånum og Ålum får således et ændret betjeningstilbud fra bybus til regionalbus og Flexbus. Specielt Ålum vil opleve et betydeligt bedre tilbud, hvorimod Tånum vil opleve et lille fald i betjeningen. Både Ålum og Tånum får dog langt flere afgange, end de er berettiget til i forhold til gældende servicemål.

Hornbæk
Hornbæk betjenes i dag af bybuslinje 10 og 11. Begge linjer kører med timesdrift i dagtimerne. I weekenderne og aften er der kun en begrænset betjening i bydelen. På begge linjer er antallet af kunder imellem Hornbæk og Tånum/Ålum lav. Ved skolen i Hornbæk stiger antallet af kunder ind mod centrum, men passagertallet overstiger aldrig 40, og der er derfor ingen kapacitetsmæssige problemer på linjen. De regionale linjer 73 og 231 betjener også den sydlige del af området.

Ill. 30.1: Det foreslåede net i Randers by fra 2020.

Det foreslås, at linje 10 og 11 erstattes at rute 73 og 231. Rute 231 opgraderes, så den kører med 1/2-timesdrift, og linjeføringen ændres, så Hornbæk dækkes på samme måde, som linje 10 gør i dag. Himmelbovej vil dog ikke længere blive betjent. Rute 73 omlægges, så den betjener både den vestlige og centrale del af Hornbæk. Samlet set betyder det, at der kommer flere afgange på hverdage, aften og søndage, men lidt færre afgange på lørdage.

Helsted
Helsted betjenes i dag af bybuslinje 2, der kører med 1/2-timesdrift i dagtimerne. Brugen på denne linje er lav igennem Helsted, hvorimod linjen er godt benyttet i den mere centrale del af Randers. Herudover er der også betjening med to lokalruter, 12 og 13, der primært benyttes til skolekørsel, samt regionalrute 230 på Hobrovej.

Med trafikplanforslaget er der ikke lagt op til væsentlige ændringer i Helsted. Linje 2 ændres til linje 3, og rute 230 får flere afgange.

Nordbyen
Nordbyen betjenes i dag af mange forskellige linjer, der krydser frem og tilbage imellem hinanden. Flere strækninger har 15-minutters- eller 10-minuttersdrift, fordi de betjenes af flere forskellige linjer.

Med trafikplanenforslaget gøres systemet og betjeningen i Nordbyen mere overskuelig. Derfor ned- eller omlægges flere af linjerne, bl.a. linje 4E. Der oprettes en ny A-buslinje, 1A, der kører med 10-minuttersdrift i de mest tætbefolkede områder. Linjen deler sig ved Glarbjergvej/Hadsundvej, så den også kan betjene de mere tyndtbefolkede områder. A-buslinje 2A betjener ligeledes området i vest. Her nedlægges stoppestedet ved Borupvænget, der betjenes én gang i timen i dag, og kunderne henvises i stedet til stoppestedet på Lucernevej. De øvrige stoppesteder i området betjenes fortsat. Den østlige del af Nordbyen betjenes desuden af ny bybuslinje 5.

Nogle steder medfører omlægningerne, at der opleves en ændret frekvens. Dette gælder bl.a. på Mariagervej, hvor kun regionale busser betjener dele af vejen. Der vil heller ikke længere være forbindelse fra det store boligområde ved Glarbjergvej til Føtex, men kundetællingerne tyder på, at denne forbindelse

Antal påstigere pr. dag
1 - 10
10 - 50
50 - 100
Over 100
Mejlby
Lem
Gimming
Helsted
Dronningborg
Tjærbyvang
Randers Station
Randers Busterminal
Hornbæk
Romalt
Vorup
Kristrup
Tebbestrup
Paderup
Haslund
Værum

kun benyttes af meget få kunder i dag. Få kunder vil få længere gangafstande, men samtidig et mere ensartet system og en bedre overskuelighed.

Midtbyen
Midtbyen betjenes i dag af alle bybuslinjerne, der mødes på busterminalen, hvor de har en 3-minutters pause og korrespondance med de øvrige linjer. Derfor har Midtbyen betjening af samtlige linjer, også de regionale. Kun et par enkelte lokale/skolebuslinjer kommer ikke til centrum.

Trafikplanforslaget medfører kun mindre ændringer i linjeføring og frekvens i Midtbyen. Korrespondanceprincippet fjernes delvist, men alle busser vil fortsat betjene midtbyen.

Dronningborg
Dronningborg betjenes i dag af linje 6, der har 15-minutters grundfrekvens i dagtimerne. I området er der flest kunder omkring sygehuset, hvorimod antallet af kunder er lavt længere mod øst. Området betjenes også af lokalrute 14, der kun har få afgange pr. dag, og som hovedsageligt benyttes til skolekørsel. Lokalrute 238 betjener ligeledes området.

Med trafikplanforslaget ændres linje 6 til A-buslinje 2A, og linjeforløbet ændres, så endestationen ved Dronningborg Hallen ændres til Tjærbyvang. Dronningborg Hallen mister dermed bybusbetjening men betjenes i stedet fra stoppestedet ved landevejen. Linje 2A får 15-minutters drift og 30-minutterdrift på de to grene i Tjærbyvang. Lokalrute 14 og 238 betjener fortsat området. Tjærbyvang betjenes desuden af en ny lokalrute 18.

Tebbestrup
Tebbestrup betjenes i dag af bybuslinje 7, som ca. kører med timesdrift, og af lokalrute 17, som hovedsageligt fungerer som skolebus til skolen i Vorup.

Det foreslås, at linje 7 nedlægges og erstattes af ny lokalrute 18 og Flexbus. Lokalrute 17 betjener fortsat området. Tebbestrup vil opleve en ændret service, idet der fremover foreslås betjening med et nyt fleksibelt produkt, Flexbus, der skal bestilles inden ønsket afgang.

Ill. 32.1: Kortet viser det foreslåede net i Randers by med den nuværende stoppestedsbenyttelse (gennemsnitlig antal påstigere pr. dag). Som det ses af kortet, vil langt de fleste stoppesteder med benyttelse fortsat blive betjent fra 2020. De stop, der falder udenfor det nye net, ligger primært i Nordbyen ved Agerskellet, hvor der bl.a. ligger et bankocenter. Såfremt Randers Kommune kan indgå en aftale med den nye lejer af bankohallen, vil der fortsat være buskørsel hertil.

Haslund
Haslund betjenes i dag af linje 1, som kører med 1/2-timesdrift. Herudover er der også betjening med lokalrute 16 og regionalrute 223. Den regionale bus kører kun i yderkanten af området.

Med trafikplanforslaget ændres linje 1 til linje 3, men derudover er der ikke nogen ændringer i betjeningen af Haslund i forhold til i dag.

Vorup
Vorup betjenes i dag af bybuslinje 1, 3 og 7. De to første kører med 1/2-timesdrift og den sidste med timesdrift. Herudover er der også betjening med flere lokalbusser og regionalbusser på Århusvej. Der er stor fladedækning i området, hvilket giver uhensigtsmæssigt lange rejsetider.

Det foreslås, at linje 1 nedlægges og erstattes af den nye A-buslinje 1A, der giver et mere direkte linjeforløb gennem området. Linje 7 betjener ikke længere Tebbestrup, men omdannes til linje 3, der med 1/2-timesdrift skal sikre en god områdedækning i Vorup. Omlægningerne betyder, at nogen borgere i området kan få længere gangafstande og opleve, at der kører færre linjer, selvom den samlede betjening øges. Ændringerne medfører dog et mere overskueligt system, en mere direkte adgang til storcenteret og centrum, kortere rejsetider samt en bedre sammenbinding med Nordbyen.

Kristrup
Kristrup betjenes i dag af bybuslinje 4, som kører med 1/2-timesdrift. Antallet af kunder på linjen er 20-40 kunder; højest om eftermiddagen fra Paderup imod centrum. Linjen dubleres i dag med linje 4E på Århusvej. Bybuslinje 5 til Romalt og lokalrute 15 har også linjeføring igennem Kristrup. De regionale linjer 115, 118, 221, 223 og 918X betjener yderkanten af Kristrup på Århusvej, mens ruterne 211, 212, 213, 214 og 217 betjener Kristrup på Grenåvej.

Med trafikplanen foreslås det, at linje 4 indgår i ny A-buslinje 1A, der kører med 20-minuttersdrift gennem Kristrup, og området får således flere afgange og dermed en bedre service end i dag. De øvrige ruter betjener fortsat området.

Paderup

I Paderup er der i dag busbetjening med linje 3, 4 og 4E. Herudover betjenes området med de regionale busser 118 og 918X, som også giver forbindelse til Aarhus.

Med trafikplanen foreslås det, at linje 3 og 4 slåes sammen til én linje, 1A, der kører fra den nordlige del af Randers til den sydlige del af byen, hvor linjen deles gennem hhv. Kristrup og Vorup. Forløbet gennem Kristrup bibeholdes som i dag, mens forløbet gennem Vorup ændres og gøres mere direkte. Linje 4E nedlægges. Linje 1A får 10-minutters frekvens til Paderup, hvilket betyder, at Paderup vil få en højere og mere ensartet betjening i forhold til i dag. Det nye byområde i Paderup forventes i første omgang at kunne betjenes med linje 118 fra Aarhus, men på længere sigt er der mulighed for forlængelse af den ene gren på den nye, højfrekvente A-buslinje.

Romalt

Romalt betjenes i dag af bybuslinje 5, som kører med $^1/_2$-timesdrift.

I trafikplanen er der ingen forslag om ændringer i området i forhold til den nuværende betjening.

Ill. 35.1: Kortet viser dækningsgraden for det nye net i Randers by. 98 % af alle borgere i byen har et stoppested indenfor 400 m og 100 % af byens borgere har et stoppested indenfor 800 m.

Dækningsgrad
400 m
800 m
Mejlby
Lem
Gimming
Helsted
Dronningborg
Tjærbyvang
Randers Station
Randers Busterminal
Hornbæk
Romalt
Vorup
Kristrup
Tebbestrup
Paderup
Haslund
Værum

FREMKOMMELIGHED

I flere af regionens store byer udgør trængsel et stigende problem. Når byerne og biltrafikken vokser, uden at kapaciteten på vejene kan følge med, skaber det væsentlige trængselsproblemer - også for den kollektive trafik, hvor busserne fanges i de samme kødannelser som bilerne.

I Randers, hvor bussernes køretider i forvejen er presset til det yderste, kan selv små forsinkelser få stor betydning for driften og dermed for kundernes opfattelse af det kollektive tilbud. Når busserne forsinkes, giver det længere køretider, dårligere regularitet og svigtende korrespondancer. For kunderne udhuler det kvaliteten af og tilliden til den kollektive trafik. Dårlig fremkommelighed kan derfor føre til, at flere kunder fravælger bussen til fordel for bilen, og dermed øges presset på vejene yderligere.

Foruden de kvalitets- og driftsmæssige konsekvenser, har dårlig fremkommelighed direkte indflydelse på økonomien. Bussernes køretid er direkte styrende for bruttoudgifterne til den kollektive trafik, der bl.a. afregnes ud fra driftstimer. Hvis den dårlige fremkommelighed tilmed får kunderne til at fravælge den kollektive trafik, medfører det et fald i indtægter og dermed forringes økonomien yderligere.

Som et generelt eksempel betyder 2 min. ekstra køretid på en rute med kvartersdrift i dagtimerne og halvtimedrift aften og weekend en ekstraudgift på knap 1 mio. kr. pr. år.

Tiltag, der øger bussernes fremkommelighed og sikrer en hurtigere og mere regelmæssig drift, vil på én gang styrke kvaliteten af den kollektive trafik, tiltrække flere og mere tilfredse kunder. Anlægsudgifter til fremkommelighedstiltag vil derfor ofte være samfundsmæssigt rentable.

Der findes mange forskellige værktøjer, der kan tages i brug i forbindelse med fremkommelighedsinvesteringer. En justering af bussens linjeføring og stopmønster kan i nogle tilfælde føre bussen udenom de største problemområder, men andre gange er der behov for større tiltag, som fx etablering af busbaner og busprioritering i signaler.

Randers Bro udgør en af de trafikale flaskehalse i byen. Her passerer dagligt ca. 31.800 personbiler, mens ca. 7.900 personer kører over broen i bus. Hvis alle buskunder i stedet kørte i egen bil, ville det svare til en forøgelse af biltrafikken med 25 %. Det er derfor væsentligt at fastholde og tiltrække kunder til busserne, hvis ikke trængslen skal stige markant.

IDENTIFICERING AF PROBLEMER

Første skridt i arbejdet med at skabe bedre fremkommelighed består i en identificering og analyse af kritiske strækninger. Midttrafik har udarbejdet tre analysekort, der kan give en indikation af, hvor der potentielt kan være problemer med fremkommelighed i Randers. Analysen er udarbejdet på baggrund af GPS-data fra by-, lokal- og regionalbusser, der kører i Randers by. Data stammer fra to ugers hverdage, fra d. 11.-22. marts 2019.

På kortet på modstående side, ill. 37.1, ses bussernes gennemsnitshastighed udenfor myldretiden i Randers by. Kortet giver dermed et billede af, hvor der kan være fremkommelighedsproblemer, der ikke nødvendigvis er relateret til trængsel. Hvis busserne generelt kører med en lav hastighed på bestemte strækninger, kan en løsning fx være at kigge på bussernes prioritering i signalerne.

På ill. 38.1 og 39.1 ses to indekskort, der viser bussernes hastighed i hhv. morgen- og eftermiddagsmyldretiden sammenlignet med bussernes hastighed udenfor myldretiden. Disse kort viser, hvor der kan være trængselsrelaterede problemer. Her kan løsninger som fx busbaner være nødvendige.

Analysekortene kan give en indikation af, hvor der kan være fremkommelighedsproblemer i Randers. Kortene skal dog tages med forbehold, og i et konkret projekt vil det altid være nødvendigt at analysere udvalgte strækninger nærmere.

Af kortene ses det, at strækningen Mariagervej/Markedsgade/Havnegade/Randers Bro/Aarhusvej dels er præget af en lav gennemsnitshastighed udenfor myldretiden, særligt omkring

Ill. 37.1: Kortet viser bussernes hastighed udenfor myldretiden.

rundkørslen ved Havnegade samt Randers Bro, og dels af en markant lavere hastighed i myldretiden sammenlignet med ikke-myldretid. På denne strækning kan der derfor både være problemer, der ikke direkte er trængselsrelaterede og problemer, der er affødt af trængsel i myldretiden.

Med det nye busnet i Randers by er det planen, at byens mest højfrekvente linje, 1A, skal køre af netop dette forløb. Der kan derfor være et større potentiale i at lave fremkommelighedsprojekter på netop denne strækning.

SAMSPIL 2030

Randers Kommune arbejder med fremkommelighed på forskellige niveauer. En af de mere langsigtede strategier er beskrevet i Samspil 2030, der er Letbanesamarbejdets strategi for udviklingen af rygraden i den kollektive trafik i Østjylland. Samspil 2030 er en opdatering af den gældende strategi, Samspil 2025, men hvor Samspil 2025 alene så på baneinfrastrukturen, rummer Samspil 2030 også BRT (Bus Rapid Transit). Strategiens formål er at styrke den kollektive trafiks konkurrenceevne i forhold til biltrafikken.

I Samspil 2030 beskrives muligheden for at etablere BRT i Randers som forløber for byens letbanevision. I Randers kan BRT være en mulighed for at arbejde med højklasset kollektiv trafik og forbedre regularitet og køretid uden at foretage en fuld letbaneinvestering med det samme.

Ill. 38.1: Indekskortet viser forskellen mellem bussernes hastighed i morgenmyldretiden (7.15-8.15) og hastighed udenfor myldretiden.

Den foreslåede BRT-strækning er opdelt i fire etaper, der adskiller sig væsentligt fra hinanden ift. fysiske løsninger, kundegrundlag og byvækst:

- Etape 1: Randers busstation via Aarhusvej til Vennelystvej (Tirsdalen)
- Etape 2: Tirsdalen-Paderup
- Etape 3: Paderup-Munkdrup med kobling til E45 ved Sdr. Borup
- Etape 4: Betjening af det store byudviklingsområde syd for Ringvej Syd.

Etape 1 forbinder Randers Busterminal og Tirsdalen via Aarhusvej. For etape 1 undersøges mulighederne for en ny bro over Gudenåen mellem Randersbro og den nuværende cykel/gangbro.

Etape 2 skaber en genvej fra Aarhusvej via Tirsdalen til Paderup.

Etape 3 og 4 planlægges på lidt løsere grundlag, da den bymæssige udformning endnu ikke er fastlagt.

Ill. 39.1: Indekskortet viser forskellen mellem bussernes hastighed i eftermiddagsmyldretiden (15.30-16.30) og hastighed udenfor myldretiden.