

Tilpasning af buskørsel i Randers ved etablering af letbaner

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	1
2	Nuværende kollektiv trafik	1
2.1	Bybusserne	1
2.2	De regionale busser	2
2.3	Tog	2
3	Nye rejser	2
3.1	Busruter uden letbane (0-alternativ)	2
3.2	Letbanens drift i Randers	3
4	Busruter med letbanen i drift i 2020	3
4.1	Bybusser	3
4.2	Regionale ruter	4
4.3	Samlet reduktion i busdriften	4
4.4	Tog	4

1 Indledning

Notatet indeholder en detaljering af de ændringer i busdriften i Randers, der forudsættes som følge af den forventede byvækst og byomdannelse frem til 2020 og som følge af, at anden etape af letbanen anlægges.

Der er udarbejdet to alternativer:

- Alternativ 0, hvor der er forslag til ændringer i buskørslen som følge af byudviklingen inden for letbanens influensområde.
- Alternativ 1, som indeholder forslag til de ændringer, der skal gennemføres i busdriften, når letbanen er i drift.

2 Nuværende kollektiv trafik

2.1 Bybusserne

Hovedlinjerne er 1-6, der alle har halvtimesdrift (linje 6 dog 15 min. drift) i dagtimerne på hverdage. De suppleres af linjerne 7, 10 og 11, der har timedrift

Dokument nr.	1
Version nr.	2
Udgivelsesdato	6. april 2009
Udarbejdet	NMJ
Kontrolleret	CRHO
Godkendt	NMJ

og kører lidt længere ud end byområdet.

2.2 De regionale busser

Der er 13 regionale busruter, der anløber Randers med over 200 ankomster pr. dag.

2.3 Tog

Der er ca. 40 afgang mod Aalborg og Århus på hverdage.

3 Nye rejser

Antallet af nye rejser med kollektiv trafik i de udpegede byudviklingsområder i Randers Kommune beregnes i princippet på samme måde, som de beregninger, der er gennemført for Århus, men det er forudsat, at der kun foretages halvt så mange årlige rejser pr. indbygger og pr. arbejdsplads som i Århus Kommune. Dette er baseret på de nuværende forhold for kollektiv rejser i de to byer. Ud fra disse forudsætninger fås følgende nøgletal:

	Antal rejser pr. år	Antal rejser pr. dag	Antal rejser pr. retning pr. dag	Antal rejser i spidstimen pr. retning
Pr. indbygger	75	0,25	0,125	0,019
Pr. arbejdsplads	22,5	0,075	0,0375	0,006

Tabel 1 Nøgletal for antal rejser med kollektiv trafik i de udpegede byudviklingsområder og byvækstområder i Randers.

Der forventes ikke, at nye større institutioner i byudviklingsområderne inden for letbanens influensområde vil påvirke driftsomfanget i den kollektive trafik. Den planlagte udbygning af Randers Regnskov vil kun påvirke letbanen på tidspunkter uden for myldretiden, hvor der er tilstrækkelig kapacitet.

For byudviklingsområderne i Randers forudsættes det, at 50 % af de nye rejser med kollektiv trafik foretages med anden kollektiv trafik end de ruter, der er relevante i forhold til den kommende letbane - f.eks. tog eller bus til andre destinationer end Århus.

Det er forudsat, at 25 % af de nye rejser i Randers Kommune har relation til Århus by afhængig af afstanden fra byudviklingsområdet til Århus by.

3.1 Busruter uden letbane (0-alternativ)

Det er fastlagt, at byudviklingsområderne i Randers Kommune tilsammen vil skabe en vækst på ca. 5.900 indbyggere og ca. 5.500 arbejdspladser frem til 2020. Ud fra nøgletallene i Tabel 1 er det beregnet, at der kræves 1 ekstra regionalbusafgang til og fra Århus i spidsperioden kl. 7-9 og kl. 14-18 på hverdage for at opretholde et driftsudbud mellem Randers og Århus, der svarer til den i dag. Dertil kræves 2 ekstra bybusafgange med linje 4 i spidsperioden i hver-

dage og på lørdage. Dette svarer i alt til en forøgelse på ca. 2.050 køreplantimer årligt.

3.2 Letbanens drift i Randers

I Randers by etableres tre linjer:

- Paderup - Hornbæk
- Paderup - Dronningborg
- Hornbæk - Dronningborg

De to linjer fra Paderup kører hver med 2 afgang i timen i hver retning i spidsperioden på hverdage. I den øvrige driftstid kører disse linjer med 1 afgang i timen i hver retning. Dette suppleres med 1 afgang i timen i hver retning på den tredje linje mellem Hornbæk og Dronningborg.

Det samlede antal køreplantimer til letbanen internt i Randers bliver ca. 23.200 pr. år.

4 Busruter med letbanen i drift i 2020

Når letbanen sættes i drift, vurderes det, at der kan foretages afkortninger og ændringer på enkelte busruter. Størsteparten af busruterne bør dog fortsat køre som dobbeltradiale linjer i stedet. Alternativet ville være, at en del busruter blev afkortet ved letbanen, men generne for passagererne vurderes at være for store, idet mange i så fald vil blive påført to omstigninger og kun få letbanens højere komfort på en strækning på nogle få minutter.

4.1 Bybusser

Syd for åen forudsættes det, at rute 16 afkortes ved Hammelvej, mens alle øvrige ruter fortsat kører til centrum.

I korridoren mod Dronningborg forudsættes det, at rute 14 nedlægges helt inden for Udbyhøjvej/ Stenaltvej og at rute 6 nedlægges uden for dette kryds.

I korridoren mod Hornbæk nedlægges ruterne 2 og 21 ved Vestre Boulevard og rute 10 og 11 ved Parkboulevarden, hvor der etableres omstigningsstoppesteder til letbanen.

Det antal køreplantimer, der spares, fremgår af Tabel 2.

Rute	Årlig besparelse, timer	Bemærkning
Rute 4	1.200	Øgning i etape 0 fjernes.
Rute 6	2.700	Nedlægges uden for Stenaltvej.
Rute 2 og 21	1.800	Nedlægges inden for Vestre Boulevard.

Rute 10 og 11	2.500	Nedlægges inden for Parkboulevarden.
Rute 14	600	Nedlægges inden for Stenaltvej.
Rute 16	300	Afkortes ved Hammelvej.
I alt	9.100	

Tabel 2 Forslag til besparelser i bybusdriften ved letbanens etablering.

4.2 Regionale ruter

Anlæg af en letbane Århus - Randers vil bevirke, at ruten 118/918, der har 43 afgangse i hver retning på hverdage, nedlægges. Dette svarer i alt til en årlig driftsbesparelse på ca. 14.400 timer.

Det kan overvejes at afkorte andre regionalruter ved letbanen i byens yderområder, så de ikke længere kører til centrum, men dette forudsættes ikke på nuværende tidspunkt.

4.3 Samlet reduktion i busdriften

Den samlede reduktion i busdriften ved etablering af letbaneetaper til Randers er estimeret til årligt at være ca. 23.500 køreplantimer.

4.4 Tog

Der forudsættes, at letbanens etablering ikke medfører ændring i antallet af togafgange mellem Århus og Randers.