



BILAG

MOBILITETSPLAN 2015 - 2018

RANDERS KOMMUNE

RAMMER OG BAGGRUND






INDHOLD

Rammer og baggrund for mobilitetsindsatsen i Randers Kommune

- Mobilitetspolitik 4
- Visioner og målsætninger for mobilitet 6
- Aktuelle mobilitetsudfordringer i Randers 8

BILAG Mobilitetsplan for Randers Kommune 2015 - 2018

Udarbejdet for Randers Kommune af 

Fotos: Randers Kommune og VEKSØ Mobility

Layout: VEKSØ Mobility

MOBILITETSPOLITIK

INDSATSOMRÅDER OG MÅLSÆTNINGER

Randers Kommune har sat fokus på mobilitetsudfordringerne og har i 2013-14 udarbejdet en mobilitetspolitik for Randers Kommune.

Mobilitetspolitikken bygger på et debatoplæg og en workshop med borgere, interessenter og politikere.

Mobilitetspolitikken indeholder den overordnede politik og det overordnede grundlag for udarbejdelse/revision af planer indenfor vej- og trafikområdet - infrastrukturplan, stiplan, kollektiv trafikplan, mobilitetsplan mv. i Randers Kommune.

Mobilitetspolitikken indeholder 6 indsatsområder:

- **Sundhed, livskvalitet og klima**
- **Samspil mellem trafikarter**
- **Kollektiv trafik**
- **Cykel- og gangtrafik**
- **Biltrafik mv.**
- **Havnen**
-

På næste side ses de målsætninger, der er opstillet indenfor hvert indsatsområde.

Mobilitetspolitikken danner grundlag for kommunens indsatser på mobilitetsområdet.



SUNDHED, LIVSKVALITET OG KLIMA

Vi vil arbejde for at reducere generne fra biltrafikken ved anvendelse af støjreducerende asfalt og ved nærmere at vurdere, hvor man kan reducere omfanget af den gennemkørende trafik – især den tunge trafik.

Vi vil arbejde for at reducere biltrafikken i midtbyen og etablering af et overdækket butikscenter på rutebilstationen.

Vi vil gøre sløjfen bilfri.

Vi vil følge udviklingen i forurening i Randers midtby og løbende vurdere, om der skal igangsættes yderligere initiativer til reduktion af forureningen.

Vi vil vurdere alle mobilitetstiltag i forhold til påvirkningerne på borgerens sundhed med henblik på at Randers kommune skal ligge i den øverste tredjedel i regionens folkesundhedsundersøgelse.

Vi vil følge udviklingen i trafikstøj i Randers midtby og løbende vurdere, om der skal igangsættes yderligere initiativer til reduktion af trafikstøjen.

Vi vil sikre, at alle skoler har udarbejdet en trafikpolitik senest ved udgangen af 2016.

SAMSPIL MELLEM TRAFIKARTER

Vi vil gennemføre en koordineret planlægning, hvor vi sikrer, at der skabes sammenhæng i trafiksystemerne, så der sikres omstigningsmuligheder.

Vi vil samarbejde med staten og Midttrafik med henblik på udvikling af banegårdene i Randers og Langå samt busterminalen.

Vi vil arbejde for at forbedre mulighederne for samkørsel og opfordre til, at der i lokalområderne etableres fællesskaber/ smartløsninger for at sikre fælles transportmuligheder.

Vi vil i arealplanlægningen have fokus på mulighederne for at trafikbetjeningen kan etableres på en miljørigtig måde.

Vi vil samarbejde med virksomheder om at tilrettelægge trafikken og transporten til de enkelte virksomheder på en miljørigtig måde og understøtte virksomhedernes behov for mobilitet.

KOLLEKTIV TRAFIK

Vi vil arbejde for, at den kollektive transport styrkes, således at den bliver et bedre alternativ til biltrafikken, jf. de fire indsatsområder i den kollektive trafikplan.

Vi vil arbejde for optimale busforbindelser til de mindre samfund.

Vi vil arbejde for, at andelen af ture med kollektiv trafik stiger fra 4% i 2012 til 6% i 2016 og 8% i 2020.

Vi vil sørge for at sikre plangrundlaget og mulighederne for at der etableres letbane eller alternative løsninger fra Aarhus til Randers samt internt i Randers by.

Vi vil samarbejde med staten om en god togbetjening af Randers og Langå – herunder elektrificering og opgradering af jernbanen med henblik på højere hastighed.

Vi vil i samarbejde med Midttrafik og staten arbejde for, at trafikforholdene tilpasses de ændrede vilkår som følge af letbanen i Aarhus og gennemførelse af timemodellen.

Vi vil arbejde for, at der fortsat vil være mulighed for afvikling af godstrafik på jernbanenettet.

CYKEL- OG GANGTRAFIK

Vi vil arbejde for at initiativerne og projekterne i cykel- og stiplanen gennemføres.

Vi vil arbejde efter de resultatmål, der er vedtaget i cykel- og stipolitikken, f. eks. at andelen af alle korte ture med cykel øges fra 18% i 2009 til 25% i 2016 og 30% i 2020.

Vi vil supplere det kommunale cykelstinet (udbygget med 100 km i forhold til 2014) med 50 km cykelnet mellem landsbyerne.

Vi vil fortsat søge at få tilskud fra div. puljer til at udbrede ideerne og initiativerne i Randers cykelby i kommunen.

Vi vil støtte frivillige initiativer til forbedring af forholdene for cykel- og gangtrafik.

BILTRAFIK

Vi vil arbejde for at projekterne i Infrastrukturplanen gennemføres, når der er behov for dem – herunder også projekter, der vil blive peget på i foranalysen Byen til Vandet.

Vi vil samarbejde med staten med henblik på etablering af en østlig Randers Fjord forbindelse.

Vi vil arbejde for, at der etableres en Kattegatbro.

Vi vil aktivt arbejde for, at der indføres de nyeste elektroniske løsninger til styring af trafikken på vejnettet.

Vi vil arbejde for, at Århus Lufthavn kan opretholdes på et bæredygtigt grundlag.

HAVNEN

Vi vil medvirke til – bl. a. ved at søge tilskud fra div. puljer - at etablere en ny vej til havnen.

Vi vil fortsætte samarbejdet med Randers havn om udbygningen og udviklingen af havnen.

VISIONER OG MÅLSÆTNINGER FOR MOBILITET

En lang række af Randers Kommunes eksisterende planer, visioner og politikker har også et fokus på mobilitet og understøtter således målene i mobilitetspolitikken.



**Mobilitet er et tema
i Den Regionale
Udviklingsplan for
Region Midtjylland.**
2012

Der er udarbejdet:
Cykelregnskab 2012
+
Cykel- og stiplan 2011
+
Cykel- og stipolitik 2011

Klima-, Natur- og miljøpolitik 2013-17

...Randers Kommunes målsætning er 75 % reduktion af CO₂-niveauet fra 1990. Det handler om at skabe rammerne for omstilling til grøn energi og klimavenlige transportformer gennem god fysisk planlægning og samtidig viser handlekraft i konkrete projekter.

Fokuspunkter transport:

Flere på cykel og el-cykel
Flere over i den kollektive trafik
Kør klimavenligt, ex. samkørsel

Planstrategi 2014

... Det skal være nemt at komme rundt i Randers midtby til fods, at tage cyklen til arbejde, uddannelse mv. og at komme til Randers by med offentlig transport. Samtidig skal vi hele tiden forbedre adgangen til omverdenen. Vi vil arbejde med infrastrukturen, både i form af forbindelser over fjorden, cykel- og gangstier og i form af kollektiv transport som busser og letbane.

Hvis det er nemt at komme til, fra og rundt i Randers Kommune, kan vi styrke Randers' rolle som en attraktiv bosætningsby. Samtidig vil høj mobilitet og stærk infrastruktur kombineret med den attraktive placering midt mellem Aalborg og Aarhus kunne tiltrække mange forskellige typer erhvervsvirksomheder.

Det skal være attraktivt at bevæge sig til fods eller på cykel i Randers Kommune, for vi vil gerne have vores borgere til at bevæge sig mere, samtidig med at vi mindsker CO₂-udslippet og trængslen i byen.

Sundhedspolitik

... Bevægelse skal være en naturlig del af hverdagen. Borgerne skal have lettere ved at transportere sig rundt i kommunen ved f.eks. at cykle, gå eller løbe. Det gælder transport til og fra daginstitutioner, uddannelsesinstitutioner, arbejde, indkøb, fritidsaktiviteter, naturoplevelser osv. Det skal være nemmere at bruge en aktiv transportform, ligesom den offentlige transport skal opprioriteres.

Kommuneplan 2013

Det er byrådets vision, at stinettet skal udbygges markant over en årrække. Et godt og sammenhængende stinet medvirker til, at flere vil cykle og lade bilen stå på de kortere ture, f.eks. til arbejde og indkøb i midtbyen.

Vi vil fokusere på at lukke huller mellem de eksisterende stier og ruter samt cykelstier langs de overordnede veje.



Kommuneplan 2013

...Den kollektive trafik skal styrkes og bruges som et aktivt instrument til at mindske væksten i den private bilisme. Samtidig skal en minimering af miljøbelastningen fra den kollektive trafik prioriteres højt.

Byrådet arbejder for, at letbanen i Aarhus på lang sigt skal forlænges til Randers. Det vil betyde, at rejsetiden til Aarhus vil kunne konkurrere med bilen.

Strategi 2017

...Vi vil begynde at bygge Bolværkslinjen inden 2017. Den nye bro vil aflaste Randers Bro. Vi vil fortsat arbejde for, at staten bygger en fjordforbindelse ved Assentoft, som forlænger Det nordlige hængsel, der netop er vedtaget af folketinget.

Vi vil binde kommunen sammen med markant flere stier. Det skal øge mobiliteten, mindske bilkørsel, forbedre adgang til natur og midtby samt give muligheder for motion tæt på hjemmet.

Vi vil styrke den kollektive trafik for at mindske væksten i privatbilismen og fremme en bæredygtig byudvikling. Busbaner skal øge fremkommeligheden og forberede den fremtidige letbane til Aarhus. Der skal være velbeliggende knudepunkter for den kollektive trafik. Vigtige stoppesteder skal udbygges til miniterminaler. De skal være trygge, have gode parkeringspladser og gode stier til de nære byområder.

Vision 2021

...Visionerne omfatter bl.a. følgende mål for 2021:

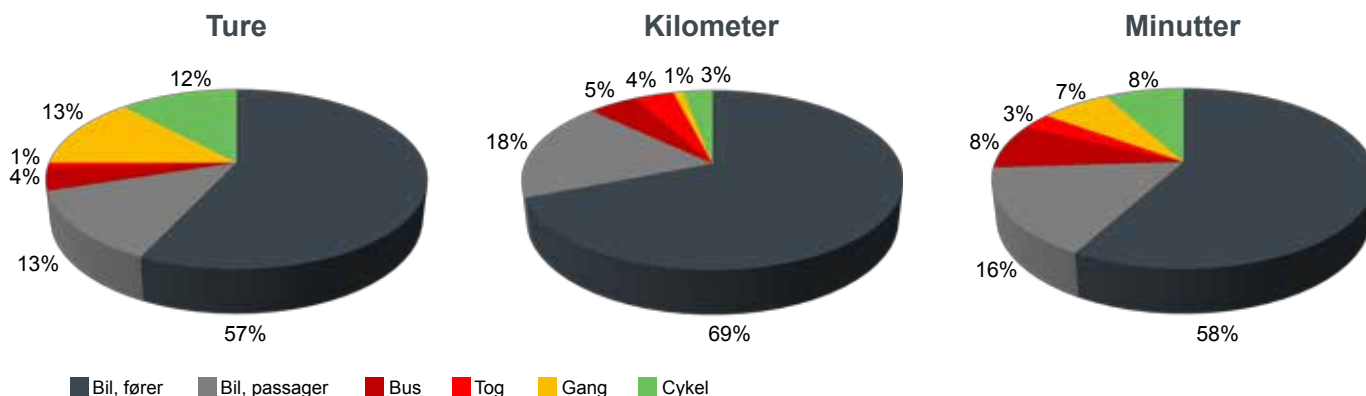
- Østbroen som betalingsbro er etableret.
- Borgere og gæster oplever, at der er optimale parkeringsmuligheder tæt ved centrum.
- Borgere og gæster, der kommer med kollektiv trafik oplever, at der er en let og smidig sammenhæng til bycentrum og boligområder.
- Sløjfen er bilfri.
- Letbanen til Randers indgår i den statslige/regionale planlægning.
- Randers Kommune arbejder offensivt for godt vejnet og optimale busforbindelser for borgerne i de mindre samfund.
- Borgere i lokalområderne etablerer fælleskaber/ smartløsninger, der sikrer fælles transportmuligheder. Randers er eksperimentarium på området.
- Det kommunale cykelstinet (udbygget med 100 km i forhold til 2014) er suppleret af 50 km nyt cykelnet mellem landsbyerne.
- Der er fokus på intelligente transportløsninger.

Der er udarbejdet:
Infrastrukturplan
2008

Der er udarbejdet:
Kollektiv trafikplan 2009
+
**Strategi for bus-
fremkommelighed
i signalanlæg**
2011

AKTUELLE MOBILITETSUDFORDRINGER I RANDERS KOMMUNE

Bilen er det foretrukne transportmiddel



Transportmiddelvalg fordelt på ture, km og minutter i Randers Kommune. Kilde: Kollektiv trafikplan for Randers Kommune, 2009.

Kapaciteten på vejnettet er presset. Resultatet er trængsel, kødannelser, øget CO₂ udledning, mere trafikstøj og en direkte påvirkning af samfundsøkonomien i form af tabt arbejdsfortjeneste.

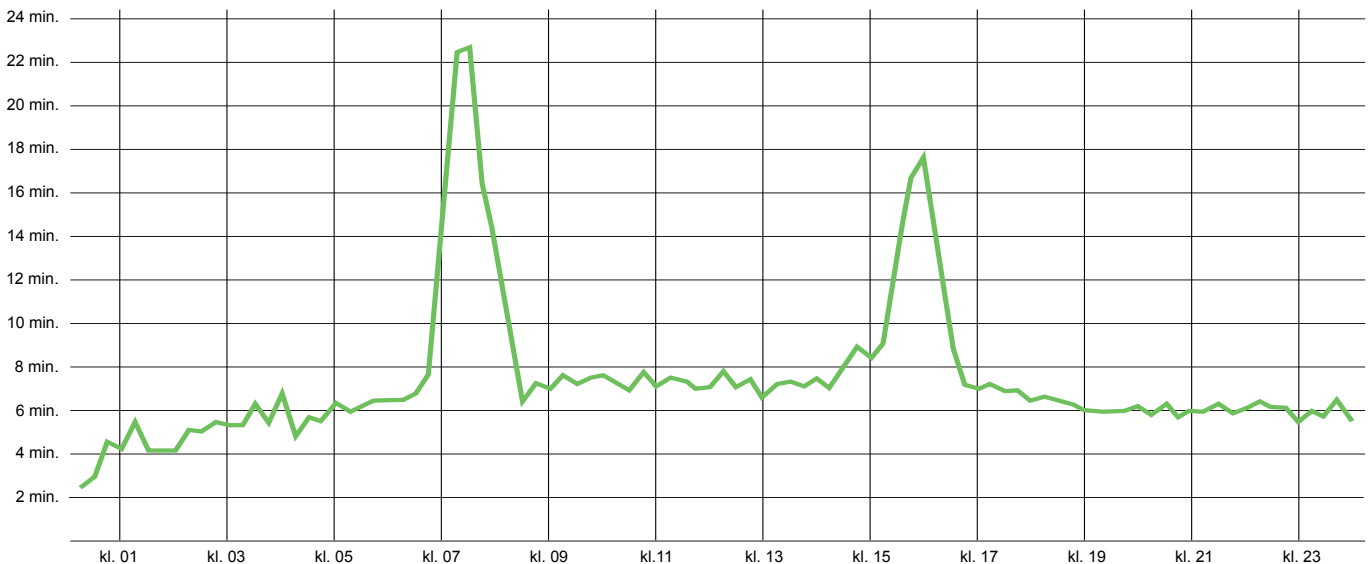
Trængsel på indfaldsvejene til Randers by

	Århusvej ind	Århusvej Ud	Grenåvej ind	Grenåvej Ud	Viborgvej ind	Viborgvej Ud	Hadsundvej ind	Hadsundvej Ud
NDT	02:42	02:43	03:13	03:18	03:14	03:16	04:45	04:43
Morgen (07-09)	05:39	05:22	05:56	05:13	05:21	04:58	08:19	07:29
	109%	98%	85%	58%	66%	52%	75%	59%
Dag (09-15)	05:21	04:52	05:09	05:08	04:51	05:17	07:50	07:08
	99%	56%	60%	56%	50%	62%	65%	51%
Eftermiddag (15-17)	07:07	05:48	06:06	06:04	05:17	05:40	11:06	07:58
	164%	114%	90%	84%	64%	74%	134%	69%
Aften (17-22)	04:35	04:02	04:34	05:09	04:24	04:38	06:49	06:30
	70%	49%	42%	56%	36%	42%	44%	38%
Nat (22-07)	03:46	06:56	04:12	04:10	04:05	04:08	06:37	06:10
	40%	45%	31%	26%	27%	27%	40%	31%

Gennemsnitlige rejsetider ind og ud ad de store indfaldsveje til Randers, samt forsinkelsesniveauer (markeret i de grønne bokse). De procentuelle forsinkelsesniveauer viser, hvor meget længere rejsetiden er på den pågældende strækning set i forhold til den teoretisk korteste rejsetid (NDT).

Beregningerne er baseret på en analyse af samtlige, registrerede ture i perioden 11.-24. august 2014. For hver indfaldsvej er der foretaget en beregning af den gennemsnitlige rejsetid for hver af de fem delperioder i hverdagsdøgnet.

Trængselspeak morgen og eftermiddag



Grafen viser et eksempel på trafikregistreringer på en indfaldsvej til Randers (Hadsundvej).

Grafen viser køretiden fra byens periferi til Randersbro fordelt over døgnet 24 timer. Af grafen ses det tydeligt, at der er en peakperiode morgen og eftermiddag, hvor der forekommer forsinkelser.

Meget trafik i Randers centrum

Randers centrum er præget af, at biltrafik er tilladt helt ind i byens kerne. Der er mange små parkeringspladser og kantstensparkering, hvilket resulterer i meget parkeringssøgetrafik, samt et bybillede, der mange steder er domineret af bilen.

Store mængder gennemkørende trafik

Ruten gennem Randers by, via Randersbro, fungerer som alternativ til E45 og skaber en stor mængde gennemkørende trafik. Heraf er også en relativ stor mængde tung gennemkørende trafik. For Randers by betyder det øget støj, øget forurening, mere trængsel og en negativ påvirkning af bymiljøet i midtbyen.

8-38% af trafikken på indfaldsvejene er gennemkørende trafik uden stop i midtbyen - svarende til ca. 8000 køretøjer dagligt.

Mere trafik over kommunegrænsen

Både ind- og udpendling er stigende

Indpendlingen til Randers er steget med 28% fra 2002-2012. I samme tidsrum er udpendlinger steget med 22%. Ind- og udpendling sker primært til / fra Aarhus kommune. Derudover er der en del udveksling med Favrskov, Mariagerfjord, Viborg og Norddjurs Kommuner.

Kilde: Jyllandskorridoren - Kontur Randers Kommune 2013

Svagt link mellem busterminal og togstation

Randers har et veludviklet og velfungerende busnet samt gode togforbindelser mod Aalborg og Aarhus. Den samlede kollektive trafikbetjening svækkes dog af et svagt link mellem busterminal og banegård, der i Randers er placeret godt og vel en kilometer fra hinanden.



Ca. 5 % af alle rejser i Randers Kommune foregår med kollektiv transport. Det svarer til, at godt 8.000 personer på en hverdag benytter kollektiv transport. De kollektive passagerer fordeler sig med ca. 1.500 togpassagerer, der stiger på et tog på Randers eller Langå stationer og ca. 6.500 buspassagerer, der benytter en eller flere busser i kombination.

Busserne har en central betydning for den kollektive transport i Randers Kommune og busterminalen er systemets absolut største knudepunkt, med mange passagerer og mange busskift. Randers Banegård har ikke tilnærmelsesvis samme betydning som knudepunkt og skiftested.

Mange mennesker er afhængige af et velfungerende og sammenhængende kollektivt transportsystem, og bussen spiller en vigtig rolle i at transportere kommunens skoleelever, unge og ældre, der ikke har eller kan køre bil.

Urbaniseringen kalder på nye løsninger

Flere og flere flytter til byerne og landområderne bliver tyndere befolket. Denne udvikling tvinger os til at tænke alternative og fleksible kollektive løsninger til de mindre byområder og landområderne for at sikre en fortsat god kollektiv betjening.

Busserne også ramt af trængsel

Trængsel på vejnettet, særligt indfaldsvejene til Randers by rammer også busserne. Busserne kan være særligt konkurrencedygtige, hvis de har høj fremkommelighed, men holder de og venter i de samme køer som privatbilerne, er de sjældent et attraktivt alternativ.

Kommende store kollektive infrastrukturprojekter som timemodellen og letbanen i Aarhus påvirker mobiliteten

I de kommende år bliver mobiliteten i Randers Kommune påvirket af en række større kollektive infrastrukturprojekter. Togfondens timemodel betyder kortere rejsetid til Aalborg og Aarhus, og Letbanen i Aarhus betyder en højfrekvent, direkte forbindelse fra Aarhus nord til Aarhus midtby.

For at få det optimale ud af togfondens timemodel ligger der en udfordring i at samtænke, hvordan busdrift, cykling mv. kan være med til at understøtte timemodellen. Korrespondance mellem hurtigtkørende tog med stop i Randers og Randers by og opland er afgørende for at få størst muligt udbytte af det potentiale, kortere rejsetider til Aarhus, Aalborg m.fl. har for den kollektive trafik i Randers Kommune.

Letbanen i Aarhus vil betyde, at regionalbussernes prioritering gennem Aarhus forsvinder. Det vil betyde længere rejsetid til Aarhus midtby og/eller omstigning til letbane i det nordlige Aarhus for pendlere mellem Randers og Aarhus midtby.

Missing links i cykelstinet

Randers er cykelby og Randers Kommune var årets cykelkommune 2013. Randers har gjort en masse for at forbedre forholdene for cyklister, men kan stadig blive bedre.

En undersøgelse af borgernes transportvaner, som Randers Kommune gennemførte i 2012, viste at 20% af borgerne ville cykle mere, hvis der var flere cykelstier og cykelbaner.

Der er derfor et behov for at fokusere på at forbedre sti- og rutenettet og skabe bedre sammenhæng samt god fremkommelighed til centrale steder som institutioner, større arbejdspladser, indkøbsmuligheder, fritidsfaciliteter og naturværdier.

Inaktive og overvægtige borgere

Randers Kommune står lige som andre danske kommuner over for en stor udfordring med at nedbringe andelen af overvægtige borgere – både blandt børn og voksne.

En stigende andel af befolkningen er overvægtige med diverse livsstilssygdomme til følge, og det skyldes blandt andet manglende motion i hverdagen. Cykling, gang og løb er gode motionsformer, hvor alle borgere kan være med.

Ved at indarbejde cykling, løb og gang som en integreret del af den daglige transport, vil mange flere borgere få deres 30 minutters daglige motion.

