

REFERAT Miljø- og teknikudvalget 2012 - 2021 d. 19-06-2018

Mødedato Tirsdag d. 19. juni 2018 kl. 15:00

Mødested E.3.16

Indholdsfortegnelse

Input til Klima-, natur- og miljøpolitik og Mobilitetspolitik.....	3
Alternative placeringer af Randers busterminal.....	5

Punkt 93: Input til Klima-, natur- og miljøpolitik og Mobilitetspolitik

00.30.00-G01-6-18

Resume

Se præsentation af sagen.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til udviklingsudvalget og miljø- og teknikudvalget,

1. at udvalgenes input til emnerne i Klima-, Natur- og Miljøpolitikken drøftes,
2. at udvalgenes input til emnerne i Mobilitetspolitikken drøftes.

Beslutning

Punktet blev behandlet på fællesmøde med udviklingsudvalget.

Drøftet.

Karen Lagoni deltog ikke i sagens behandling.

Sagsfremstilling

Med afsæt i byrådets visionsseminar godkendte byrådet den 23. april 2018 den videre proces for udarbejdelsen af visionspolitikker. Her blev det blandt andet slået fast, at miljø- og teknikudvalget skal udarbejde en Klima-, Natur- og Miljøpolitik samt en Mobilitetspolitik.

Efterfølgende har miljø- og teknikudvalget drøftet, hvilke emner, der skal indgå i de to politikker.

For at sikre samspil på tværs af udvalg og politikker har miljø- og teknikudvalget besluttet at gå i dialog med de politiske udvalg, der har en særlig aktie i emnerne i de to politikker for at få disse udvalgs input til politikkerne.

I forhold til klima-, natur- og miljøpolitikken er det især nedenstående emner, der kan have interesse for udviklingsudvalget:

1. Helhedsorienterede klimatilpasningsprojekter

I de store kommunale klimasikringsprojekter som Byen til vandet, Storkeengen og Klimabroen tænkes klimasikring, infrastruktur og rekreative områder sammen som en helhed i den samlede byplanlægning.

2. Bæredygtig erhvervsudvikling

Der er økonomi, branding og arbejdspladser (i form af nye og i bevarelsen af eksisterende) i at tænke bæredygtigt. FN's 17 verdensmål for bæredygtig udvikling er trædesten på den vej. Randers Kommune vil bruge offentligt-private samarbejder som en drivkraft i den lokale udvikling (mål nr. 17 - partnerskab for handling). Vi vil være aktive og opsøgende i etableringen af netværk og samarbejder i kommunen og regionen, og herigennem understøtte innovation og nye muligheder indenfor bæredygtig produktion og ydelser (mål nr. 9 - industriel innovation). Vi vil som storindkøber påvirke vores omgivelser gennem indkøbspolitikken, der skal stimulere cirkulært design, produktion og forbrug (mål nr. 12 - Ansvarligt forbrug og produktion).

I mobilitetspolitikken er det især nedenstående emner, der kan have interesse:

1. Samspil mellem forskellige trafikarter

For at sikre mulighed for, at borgerne hele tiden kan benytte den mest hensigtsmæssige og miljøvenlige trafikart, er det vigtigt, at omstigningsmuligheder mellem bil, cykel og kollektiv trafik tænkes ind i den overordnede planlægning fx i form af samkørselspladser, hvor man kan sætte bilen og fortsætte ind i byen på cykel. Input fra de lokale virksomheder er en vigtig faktor i denne planlægning, da transportmuligheder til og fra virksomhederne er en vigtig parameter i forhold til at gøre det attraktivt at drive virksomhed.

2. Kollektiv trafik

Bustrafikken er den kollektive trafiks rygrad indtil, og busterminalens placering har derfor stor betydning i planlægningen af byens kollektive trafik og i byplanlægningen i det hele taget. Udtil er togtrafikken central, og arbejdet i retning af en letbaneforbindelse er derfor en vigtig faktor her.

3. Biltrafik

Infrastrukturen i Randers er under udvikling gennem flere store projekter, der påvirker både biltrafikken og planlægningen i øvrigt især omkring Randers Fjord. Byen til vandet, klimabroen og længere ude den østlige fjordforbindelse vil alle medføre en markant ændring af infrastrukturen og byplanen i det hele taget. Derudover bør der i byplanlægningen tages højde for infrastrukturen i byudviklingsområdet i Randers NØ mellem Hadsundvej og Udbyhøjvej, hvor der på nuværende tidspunkt er meget dårlige tilkørselsforhold. Potentialet for at mindske trængslen i kommunen er stort ved flytning af korte bilture til cykling.

4. Havnen

Den kommende flytning og udvidelse af havnen giver nye muligheder for at sikre bedre trafikale forhold i midtbyen og skabe sammenhæng mellem by og fjord. Samtidig påvirker flytningen af havnen vejforholdene i den sydlige del af byen, hvor en ny vej sluttet til Grenåvej.

Økonomi

Ingen.

Punkt 94: Alternative placeringer af Randers busterminal

01.00.05-P20-1-17

Resume

Byrådet har den 29. januar 2018 besluttet, at forvaltningen i samarbejde med Midttrafik og øvrige centrale aktører skal undersøge mulighederne for en fremtidig placering af en samlet by- og regionalbusterminal på enten Dytmærskens eller Gasværksgrunden - herunder afledte effekter og udgifter, konsekvenser for trafik og køreplanlægning samt muligheder for byudvikling. Forvaltningen fremlægger en status for dette arbejde, og forventer at kunne fremlægge en sag til beslutning efter sommerferien.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til udviklingsudvalget og miljø- og teknikudvalget,

1. at resultaterne af undersøgelsen drøftes.

Beslutning

Punktet blev behandlet på fællesmøde med udviklingsudvalget.

Drøftet.

Karen Lagoni deltog ikke i sagens behandling.

Sagsfremstilling

Busterminalgrunden i Randers er et bystrategisk vigtigt område og forventes at udgøre en af de første etaper af Byen til Vandet. Området ligger centralt placeret mellem midtbyen og vandet og kan være nøglen til at sammenbinde byen og vandet med nye forbindelser, bebyggelse og byfunktioner. Grunden udgør samtidig et centralt og meget velbeliggende knudepunkt for den kollektive trafik i Randers Kommune.

Byrådet har den 6. november 2017 besluttet, at der skal arbejdes videre med en åben bymæssig bebyggelse på busterminalen. Efterfølgende har byrådet den 29. januar 2018 besluttet, at forvaltningen i samarbejde med Midttrafik og øvrige centrale aktører skal undersøge mulighederne for en fremtidig placering af en samlet by- og regionalbusterminal på enten Dytmærskens eller Gasværksgrunden - herunder afledte effekter og udgifter, konsekvenser for trafik og køreplanlægning samt muligheder for byudvikling.

Forvaltningen fremlægger resultatet af undersøgelserne.

Hvad er undersøgt?

Der er foretaget en kortlægning af begge placerings passageroplande - dvs. antal personer inden for gangafstand. Skiftemønster på den eksisterende busterminal er kortlagt ved hjælp af interviewundersøgelser blandt passagerer på den eksisterende terminal og analyser af rejsekortdata. Formålet hermed har været at få afdækket vigtige sammenhænge i den kollektive trafik og på busterminalen i dag. Mulighederne for indretning af en samlet busterminal på de to lokaliteter er skitseret og behovet for ændringer i rutenettet er vurderet. Endelig er de driftsmæssige, passagermæssige og økonomiske konsekvenser beregnet på et overordnet niveau. De foreløbige resultater af de gennemførte analyser er drøftet på et møde med buschauffører og busselskaber (referat er i bilag 1), og der er opsat plancher på busterminalen, der fortæller om baggrund og indhold af undersøgelsen.

Nuværende skiftemønster på busterminalen

Mange af de passagerer, der i dag stiger på en bus i terminalområdet, ankommer til fods fra byområdet helt tæt på terminalen. Udover at fungere som lokalt påstigningssted har terminalen også funktion som bindeled mellem forskellige buslinjer. Af alle de passagerer, der stiger på en bus på terminalen er 22 % passagerer, der stiger om fra en bus til anden. Der er flest, der skifter mellem 2 bybusser, men der er også mange der stiger om mellem en bybus og en regionalbus. Det er derfor en god ide at arbejde for løsninger, hvor bybusserne er samlet og hvor by- og regionalbusserne er tæt på hinanden. Dette gælder både fysisk (afstandsmæssigt) men også tidsmæssigt i forhold til ankomst og afgangstidspunkter (korrespondance).

Analysen har også vist, at kun 10 % af de rejsende med tog kombinerer deres rejse med bus til og/eller fra stationen.

Pladsbehov

Korrespondancen er med til at definere behovet for holdepladser på terminalen. I dag er der 43 holdepladser, hvori regional- og lokalbusser har faste pladser. 8 af pladserne er ekstra pladser som ikke er knyttet til en bestemt buslinje. En filioptagelse har vist, at der maksimalt er 30 holdepladser i brug samtidig. Færre end 30 holdepladser vil betyde, at linjer må flyttes, eller at korrespondancen for nogle linjer må opgives/ændres, da der ikke er plads til at alle buslinjer kan være på terminalen på samme tid.

Indretningen af den nuværende terminal betyder, at bybusserne holder på række i en busgade, og må afgå i samme rækkefølge, som de ankommer. Regionalbusserne derimod har hver sin holdeplads, hvilket muliggør fri ankomst og afgang og giver mulighed for chaufførpauser, mens bussen holder ved perronen.

Mulige løsninger

Der er i bilag 3 belyst tre mulige løsninger som vil frigive areal til byudvikling på den nuværende Randers Busterminal. Skitseforslag af alle 3 løsninger er vedlagt som bilag 2.

- A) En busgadeløsning til by- og regionalbusser ved Dytmærskens på strækningen fra Østergrave til Carøesgade,
- B) En kompakt busterminalløsning med busgade til by- og lokalbusser samt perroner til regionalbusser ved Dytmærskens syd og vest for Burchesgade samt på parkeringspladserne ved Trangstræde,
- C) En kompakt busterminalløsning ved Gasværksgrunden fra den nuværende Hvidemøllebro til den vestlige indkørsel fra Jernbanegade.

I alle de undersøgte løsninger er der lidt større frihedsgrad for bybusstrafikken end i dag, da busserne frem for at holde i to rækker af 5 busser i stedet holder to og to. Omvendt kommer der flere bindinger på regionalbusserne i løsning A og C.

Busgadeløsningen (A) prioriterer at friholde så stort et areal på Dytmærskens til nye anvendelser, som muligt, samtidig med at der kun nedlægges få parkeringspladser. Det medfører, at der er bindinger på holdepladserne, så det kan være nødvendigt, at chaufførerne i regionalbusserne holder pause i et depotområde i Toldbodgade frem for på Dytmærskens. Dette betyder at busserne kører tomme til depotet som dels koster og dels afkorter den hviletid som chaufføren kan opnå mellem ankomst og afgang. Afstandene imellem de fjernest liggende stoppesteder er op til 350 m, hvilken gør terminalen mindre overskuelig.

Den kompakte busterminal på Dytmærskens (B) prioriterer at opretholde en stor frihedsgrad i driften og en så kompakt terminal som muligt med korte gåafstande. Omvendt kræver løsningen, at der nedlægges parkeringspladser langs Trangstræde, som skal reetableres i nærområdet, lige som terminalen kommer tættere på boligerne i Trangstræde. Løsningen har færre bindinger på ruternes afgang- og ankomsttider - omend det fortsat kan være behov for at kunne køre busser med længere pauser til depot på Toldbodgade.

Den nuværende tætte korrespondance imellem alle bybusruter og by- og regionalbusruter kan ikke opretholdes i de to modeller.

Terminalen på Gasværksgrunden (C) prioriterer et hensigtsmæssigt design ifht. køreplanbindinger og terminalen kan indeholde samme antal holdepladser, som der ifølge videooptagelsen anvendes samtidigt på den nuværende terminal. I terminalen opstilles regionalbusserne to og to, hvilket giver mindre frihed end på den nuværende terminal, men ved en hensigtsmæssig tildeling af perronpladserne burde dette ikke give et problem. Placeringen kræver omlægning af en række ruter og genetablering af ca. 200 offentlige parkeringspladser, og forudsætter, at de linjer, der fortsat skal betjene Dytmærskens, kører i en almindelig bygade med stoppesteder. Bygade på Dytmærskens er ikke indeholdt i anlægsoverslaget. En busgade i nuværende jernbanetrace, som kan lette driften af terminalen er heller ikke indeholdt i anlægsoverslaget.

I alle løsninger indgår centralt beliggende store stoppesteder. For løsningerne ved Dytmærskens er disse nødvendige for at håndtere de buslinjer, der ikke er plads til i terminalen. For løsningen på Gasværksgrunden vil stoppestederne give buspassagerer mulighed for at stige på og af bussen nærmere midtbyens gågader.

I alle løsninger vil der blive nedlagt p-pladser - flest ved (C) og færrest ved (A). Erstatningspladser kan kun opnås ved at etablere p-pladserne i et p-hus. Det forventes dog, at der i forbindelse med byudvikling på den nuværende busterminal vil blive etableret parkeringspladser fx som parkeringskælder eller på parkeringsdæk, hvorved det samlede antal parkeringspladser vil blive forøget. Erstatningsparkeringspladser kan evt. integreres i denne løsning.

Af de 3 belyste løsninger vil (A) være den mindst overskuelige for brugerne på grund af de store gangafstande. Det vil med løsningen være godt 350 m i gangafstand mellem de fjernest beliggende stoppesteder. Dette svarer til 4-6 minutters gang.

I tabellen er de 3 løsninger sammenlignet i forhold til forholdene i den nuværende busterminal.

	Dytmærskén		Gasværksgrunden
	Busgade-løsning	Busterminal-løsning	Busterminal-løsning
Kapacitet	26 holdepladser	26 holdepladser	28-30 holdepladser
Frigivet areal	5.000 m ²	4.000 m ²	7.400 m ²
Driftsforhold - Korrespondance bybus - Koord. by-/reg.bus ¹ - Linjeændringer - Busdepot Toldbodgade - Antal kontraktbusser ²	Ikke fuldt ud Ikke mulig Få linjer Påkrævet Evt. øget	Ikke fuldt ud Ikke mulig Få linjer Ikke påkrævet Uændret	Uændret Uændret Næsten alle linjer Ikke påkrævet Evt. øget
Passagerforhold - Rejsetid - Omstigning bybusser - Omstigning by/reg.bus - Afstand gågader - Terminal overskuelig	Øget v. omstigning Øget gangafstand Øget gangafstand Lille forøgelse Nej	Øget v. omstigning Uændret Uændret Uændret Ja	Netto forøgelse Uændret Øget gangafstand Stor forøgelse Ja
Passagergrundlag - Nuværende rejsende - Nye rejsende	Samme Lille potentiale	Samme Lille potentiale	Færre Større potentiale
Nødvendig ændring i driftstilskud	+8,9 mio. kr./år	+4,4 mio. kr.	+6,5 mio. kr./år
Anlægsoverslag inkl. reserve	22,5 mio. kr.	14,6 mio. kr.	43,2 mio. kr.
Afledte anlægsudgifter - Superstoppesteder - Busdepot - Erstatningsparkerings - Bygningserhvervelse - ITS til terminalstyring	4,5 mio. kr. 8,1 mio. kr. 4,2 mio. kr. 15,4 mio. kr. Ikke afklaret	4,5 mio. kr. 4,5 mio. kr. 9,3 mio. kr. 15,4 mio. kr. Ikke afklaret	8,1 mio. kr. - 26,3 mio. kr. - Ikke afklaret
Samlede anlægsudgifter	54,7 mio. kr.	48,3 mio. kr.	77,6 mio. kr.
¹⁾ Koordinationen består i, at alle regionalbusser ankommer før bybusserne og afgår efter dem. ²⁾ Kontraktbusser er det antal busser, som er nødvendige for at levere busdrift med det antal afgange, køreplanen fastlægger. ³⁾ Den angivne udgift svarer til den offentlige vurdering. Udgift ved ekspropriation kan afvige herfra.			

Økonomi

De samlede anlægsudgifter for de 3 løsninger fremgår af tabellen ovenfor ligesom den forventede årlige ændring i driftstilskud som følge af forlængede ruter og tomkørsel til/fra depot.

Anlægsudgiften skal sættes i forhold til værdien af den byggeret, som en ændret busterminal giver mulighed for.

Byggemulighederne vil afhænge af, hvilken disponering der vælges. I model (A) og (B) frigives regulære byggefeltet i Føtex-siden af grunden på 4-5.000 m². I (C) frigives hele arealet på 7.400 m², men det

forudsættes, at der kan integreres en gade med stoppesteder for udvalgte bybuslinjer på grunden.

På baggrund af værdisætningen af byggemuligheder i forundersøgelsen til Byen til Vandet kan der forventes salgspriser på 2.000-4.300 kr. pr. m² byggeret afhængigt af anvendelse (detailhandel, boliger eller erhverv), omfang af parkeringskælder, evt. ekstraudgifter til fundering mv. Indtægten for salg af busterminalen vil således bl.a. afhænge af, hvor stort et areal der kan frigives, hvordan det kan disponeres og anvendes, samt hvilke krav, der stilles til byggeriet i form af f.eks. p-kælder, uderum og adgangsforhold. Det forventes jvfr. tidligere vurderinger, at et grundsalg på Dytmærskens kan indbringe 20 - 60 mio. afhængig af ovenstående variable. Dette forventes præciseret yderligere i den videre proces.

Videre proces

Forvaltningen forventer at kunne fremlægge en sag om principbeslutning for fremtidig placering og arealbehov for busterminalen efter sommerferien. Beslutningen er en forudsætning for, at området kan indgå i konkurrence om Byen til Vandet, hvor der er behov for at kunne definere hvilke funktioner, der skal sikres areal og adgangsveje til, og hvilke arealer der kan frigives til byudvikling.

Bilag

Møde med busselskaber og chauffører den 1. maj 2018

Bilag busterminalskitser

Bilag 3 Notat_Placering og udformning af Randers Busterminal v2.0

Præsentation 19_06