

Høringssvar til Randers Kommuneplan 2021

Indholdsfortegnelse

Introduktion	2
Forbind banestien til Vorup enge!	3
En vestlig cykelkorridor gennem Vorup	3
En supercykelsti ad Klimabroen	5
Nye cykelbroer over havnen	7
Tværgående forbindelser i Krstrup og Vorup	10
Ny forbindelse fra Krstrup til Paderup centret	11
En sammenhængende forbindelse mellem Paderup og Romalt	11
Munkdrup Bakker forbindes til de selvstændige cykelstier i Paderup	12
2-1-vej til Tebbestrup	12
Rekreativ forbindelse fra Vorup til Stevnstrup	12
Østbroen skal også være en stibro	13
Nye Cykelkorridorer langs Nyvangsvej og Nørrebrogade	13
Cykelkorridor til Østervang	14
Cykelkorridorer ad Hobrovej og Gl. Hobrovej	15
Overblik: Samlet forslag til nye stier omkring Randers	16
Redaktionelle forslag	16

Introduktion¹

Tidligere i processen med "byen til vandet" havde man mange forskellige forslag til nye broer på tværs af Randers Fjord. Formålet var blandt andet at flytte trafikken væk fra Tørvebryggen og Havnegade og forbinde Midtbyen direkte med fjorden. Samtidigt var det en mulighed at bygge en ny motorvejstilslutning ved Fuglsangsvej. Det inspirerede mig til at lave en skitse til en ny trafikal struktur omkring Randers Bro. Min tanke var at en vej gående på vestsiden langs jernbanen ville kunne aflaste trafikken i midtbyen samtidigt, at den placeret i samme korridor som jernbanen ville skåne mange beboere (ift. Hvad der ellers normalt er muligt så langt inde i en by) og være relativt lille barriere ift. det eksisterende. Samtidig med aflastningen af Midtbyen ville den kunne forbinde Randers Hovedbanegård og motorvejen, samt evt. være grundlag for fortætningen ved banegården.



Siden da er der dog sket en del (heriblandt Randers Regnskogs udvidelse, Vejdirektoratets evaluering af tilslutningsanlægget og forslaget om Klimabroen), der gør at en sådan trafikal løsning ikke længere er mulig – i hvert fald ikke som et større vejprojekt. Til gengæld gav det anledning til at kigge på stistrukturen i Randers med udgangspunkt i den originale idé.

Randers' net af cykelstier er nemlig ikke særligt udbygget, så der er et stort uforløst potentiale for at skabe nogle gode direkte forbindelser for både cyklisterne, men også de gående.

Vådområdet ved Vorup enge er samtidigt heller ikke specielt tilgængelig for det meste af Randers pga. den barriere som jernbanen – som tidligere nævnt – udgør. For at dette frodige naturområde kan gavne mange flere af kommunens borgere og turister, så er der behov for flere brud i denne barriere – specielt for de lette trafikanter.

¹ Jeg har indsat en del illustrationer for at give et bedre overblik over de forskellige forslag. Der kan med fordel under læsningen zoomes ind, så illustrationerne og teksten derpå kan ses tydeligt.

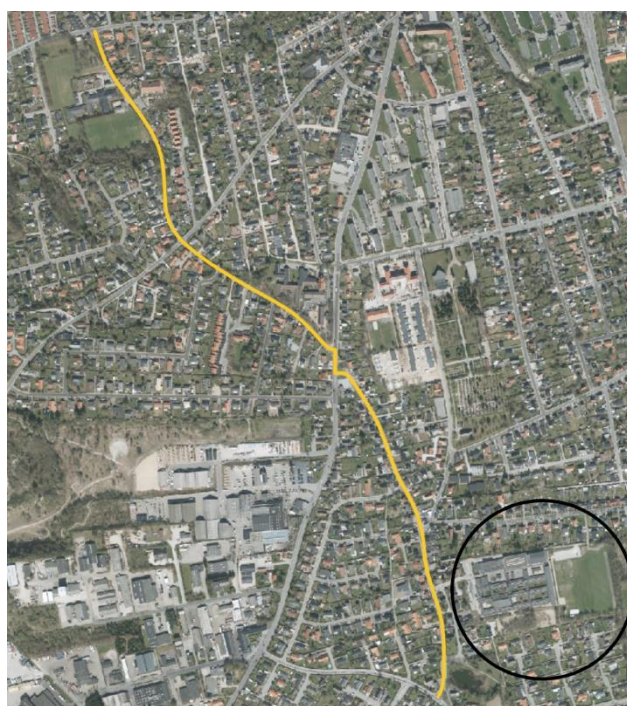
Forbind banestien til Vorup engle!

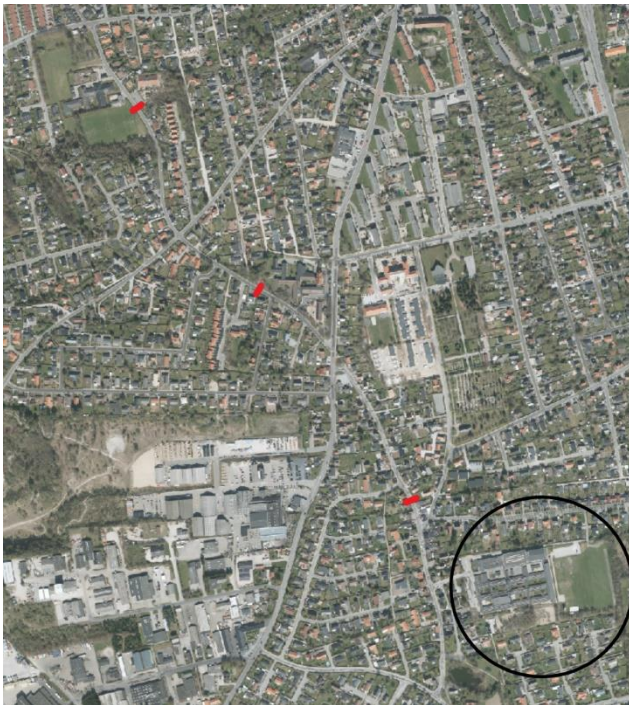
Det påtænkes i den hidtidige kommuneplanlægning at oprette en banesti langs den nedlagte Ryomgårdbane. Denne banesti er i forvejen planlagt som en rekreativ forbindelse, og det ville være helt i tråd med den tanke, hvis man ved banestiens vestlige ende – langs Vorups nordlige kant – anlagde en bro over jernbanen og derved forbandt den til det store rekreative område ved Vorup Enge (samt til Bojesvej, Åvej, Vænget og Mosevej). Det ville også forbinde Storkeengen med Vorup Enge og samtidigt give et fantastisk vue ud over både vådområdet mod vest og Randers by og Storkeengen mod nord, hvis man i designet af broen indtænker plads til at stå stille og i ro og mag nyde udsigten.



En vestlig cykelkorridor gennem Vorup

Gennem Vorup udgør Høvejen-Mariendalsvej-Skanderborggade en vigtig skolekorridor til Søndermarksskolen. Det er dog så som så med faciliteter for de lette trafikanter. Hvis der investeres i bedre cykelfaciliteter i denne korridor fx gennemgående cykelstier og trafikdæmpende foranstaltninger, som hævede flader i nærheden af skolen. Så vil den udgøre en markant cykelkorridor gennem Vorup mellem nord og syd.





Det kan ydermere overvejes om, der på strækningen kan ske lukninger for biltrafikken for at øge trygheden og sikkerheden for de lette trafikanter, det kunne være på Høvejen syd for Børnehuset Skovdalen (bussluse + cykelstier), på Mariendalsvej mellem Dalumvej og Odensevej (bussluse + cykelstier) og på Skanderborggade mellem Horsensvej og Vorup Kirkevej (cykelsti).

Den sidstnævnte vil især kunne lægge en dæmper for den gennemkørende trafik forbi skolen, hvor de to andre mere vil være med til at styrke at målrette ruten mod de lette trafikanter og den kollektive trafik.

Der er foreslået cykelstier langs Stålvej gennem industriområdet mod syd til Paderup. Dette vil sammen med en forbedring af skolekorridoren (og en opgradering af cykelbanerne på Orkestervej til cykelstier) skabe en stærk cykelforbindelse gennem Vorup.

Forbindelsen vil ved sin nordlige ende i krydset Kærgade/Høvejen samtidigt kunne forbindes til Vorup Enge med en bro for enden af den blinde sidevej på Kærgade tværs over for Høvejen. Derved vil de fleste borgere i Vorup og Paderup få en direkte og trafiksikker forbindelse til Vorup enge, og det vil således også være en åbning mod naturen og Gudenåen for de børn, der i dag bare bruger korridoren som en vej til skole. Det vil samtidigt give en ny rute helt til Randers Regnskov og Centrum.

Et yderligere perspektiv for sådan en vestlig rute til Gudenåen gennem Vorup vil være at styrke forbindelsen til Randers by nord for Gudenåen. Hvis man fra Hvidemøllevej og den kommende nye bro over jernbanen anlægger en stiforbindelse til stibroen (på jernbanebroen) over Gudenåen, så vil randrusianerne mod nordvest også få en bedre adgang til både Trækstien og Vorup Enge. Disse initiativer vil samtidigt kunne bringe byen tættere på vandet!

Da stiforbindelsen både følger lokalvejene gennem Vorup og går igennem industriområderne ved Hvidemøllevej i nord og Stålvej i syd, så vil det være gavnligt, hvis man skilter ruten tydeligt af. Det vil øge synligheden og derved brugen af ruten, samt hjælpe med at vise brugerne vej gennem både byen og naturen!

Til sammen vil alt dette skabe en højklasset stiforbindelse mellem nord og syd, der vil kunne bidrage positivt i flere forskellige dimensioner:

- 1) Det vil være en trafiksikker skolekorridor for befolkningen i Vorup.
- 2) Det vil være en direkte forbindelse ud i naturen for beboerne i Vorup, Paderup og Randers nord for Gudenåen.
- 3) Sammenlagt vil det være en stærk trafikal forbindelse for lette trafikanter mellem banegården i nord og Paderup Centret i syd.



En supercykelsti ad Klimabroen

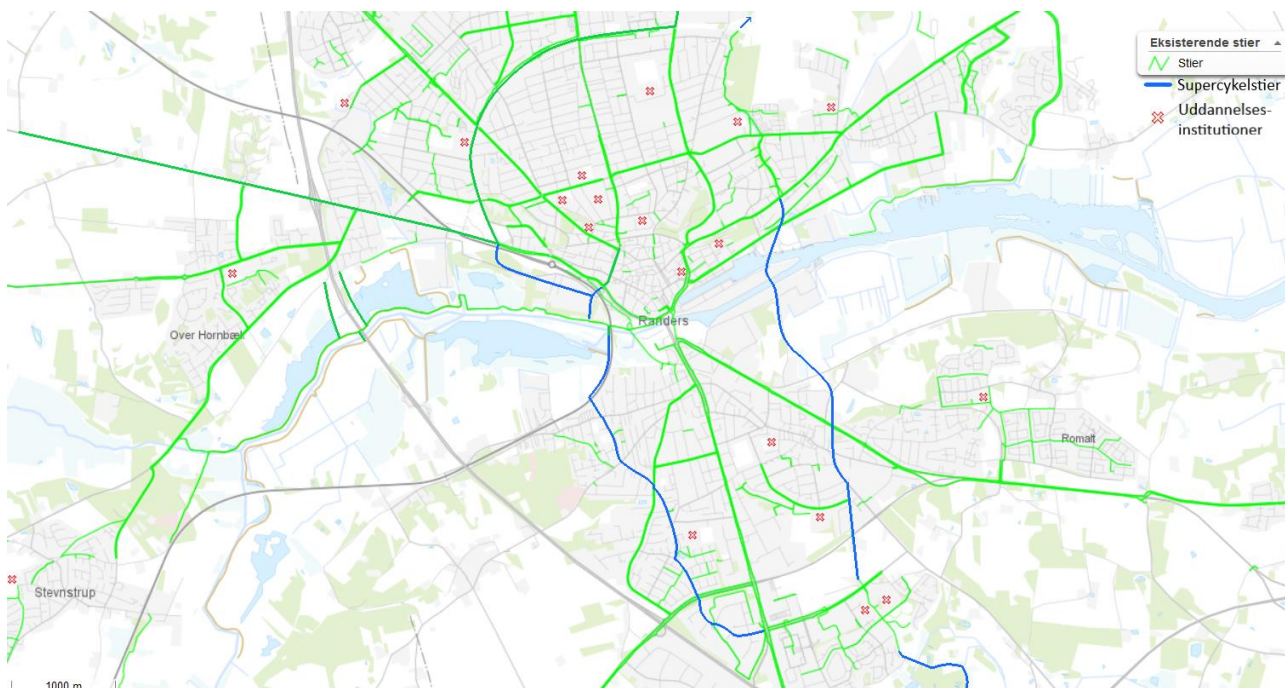
I forlængelse af udviklingen er der imidlertid også opstået nye muligheder. En klimabro med dertilhørende cykelsti vil kunne agere rygrad i en ny højklasset cykelsti mod øst. Den vil være den primære stiforbindelse for befolkning øst for Hadsundvej nord for fjorden og befolkningen i Krstrup, Paderup, Romalt osv. I nord vil cykelstien være koblet direkte på Bækstien, der i forvejen er et veletableret stisystem. Mod syd vil der være direkte forbindelse til Romalt via Romalt Boulevard og forbindelse til Krstrup, Paderup (+ centret) og byudviklingen i Munkdrup via Clausholmvej og Holger Danskes vej. Det er altså en oplagt mulighed for at Randers kan få sin helt egen Supercykelsti!

Det meste af den kan anlægges som en del af projekterne for Klimabroen og den ny havnevej. Derudover ligger den kommende trafikplan for Krstrup op til en større gentænkning af Clausholmvej mellem Grenåvej og Hammelvej. Her er det oplagt at indarbejde en ny cykelsti på strækningen mellem Holger Danskes vej og Grenåvej, samt en stitunnel under Grenåvej, der sikrer en uhindret og trafiksikker krydsning på tværs for cyklister og gående via supercykelstien.



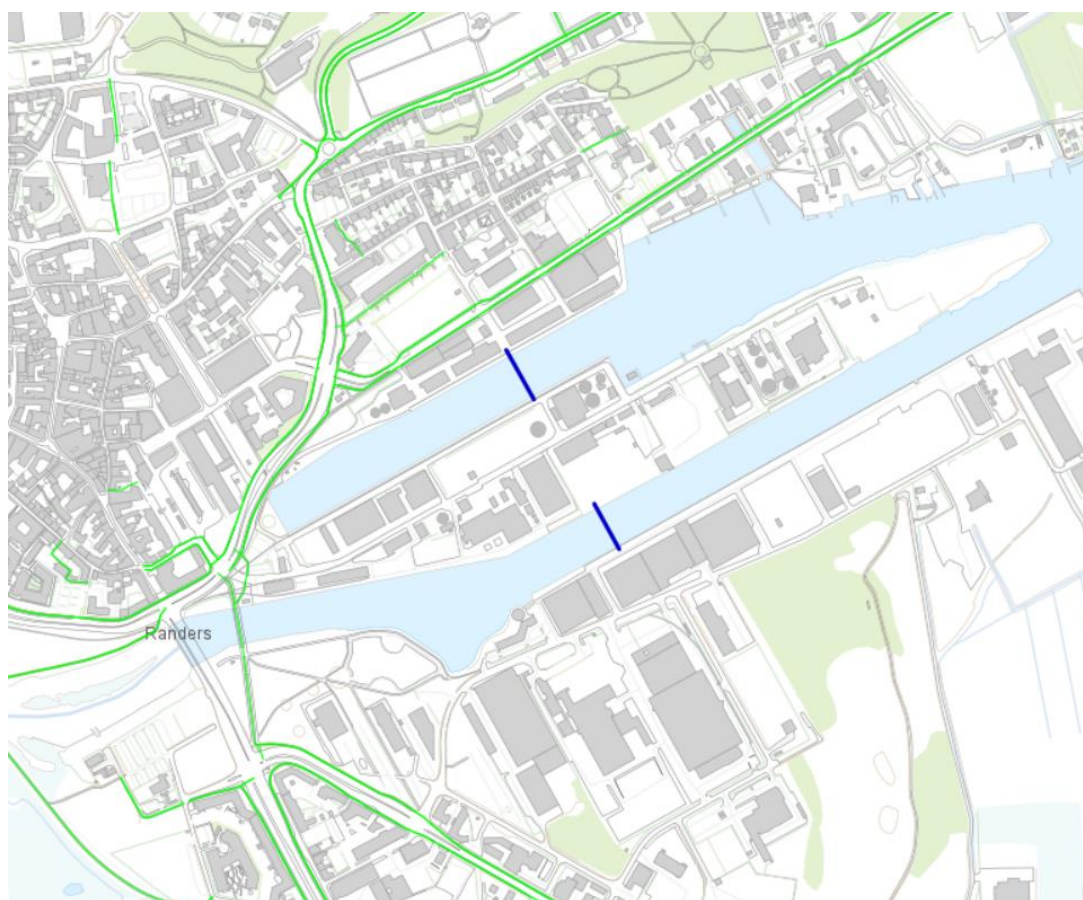
Det kan overvejes om Holger Danskes vej og Paderupvej evt. også bør opgraderes til 2-1 veje. Disse tiltag vil også understøtte en hurtig og trafiksikker forbindelse fra Dronningborg og hospitalet i nord hele vejen gennem Kristrup til de mange uddannelsesinstitutioner i Paderup, hvilket samtidigt passer godt sammen med, at det er de unge, der er nemmest at få op på cyklen. Mod syd kan den forlænges til byudviklingsområdet i Munkdrup Bakker og mod nord er der allerede planer om at forlænge Bækstien helt til banestien på den gl. Hadsundbane, der i dag går til Spentrup. Supercykelstien vil altså kunne anlægges i et nærmest uafbrudt forløb fra Stånum i syd til Spentrup i nord og potentielt endnu længere (måske endda helt op til Havndal), hvis planerne om at genoprette mere af hadsundbanens forløb som banesti bliver realiseret.

Konceptet supercykelstier har man haft stor succes med – specielt i Storkøbenhavn. Potentialet er dog bestemt til stede i Randers. Både fordi stinettet på nuværende tidspunkt er ret enstrengt mod syd, hvor de eneste gennemgående forbindelser er langs de stærkt trafikerede indfaldsveje (Århusvej og Grenåvej), og fordi der samtidigt er plads til at udvikle direkte nord-sydgående forbindelser både mod øst og vest. Klimabroen skaber en helt ny forbindelse med særligt højt potentiale for mere cykeltrafik, men også forbindelsen gennem Vorup kan indgå som en supercykelsti gennem Sydbyen.



Nye cykelbroer over havnen

Det er en del af planen for Flodbyen, at der skal skabes en ny forbindelse på tværs af havnen. Forbindelsen består (i det nuværende forslag) af en bro over nordhavnen mellem Ruggade og Koksvej og en bro over Gudenåen øst for Spunsvej.

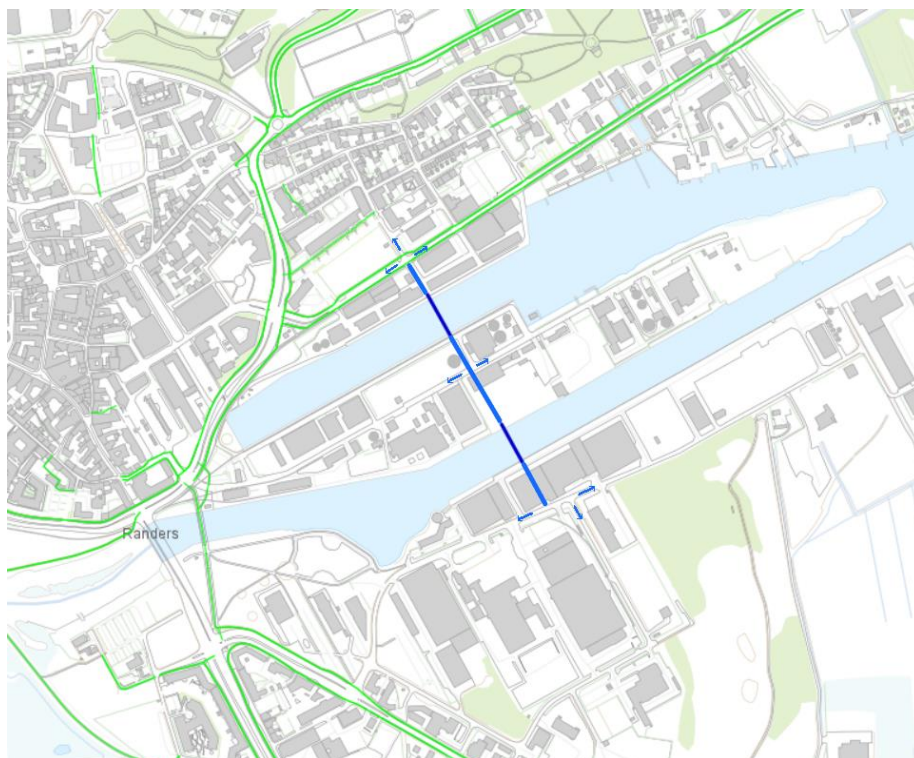


For at denne forbindelse skal leve op til sit potentiale, så kræver det bedre forbindelser på begge sider af fjorden. Specielt på sydsiden gennem det nuværende industriområde bør der planlægges forbindelser til det eksisterende stinet. Langs kajen er det visionen at der skal ske meget byomdannelse og det vil være oplagt, at hele Tronholmen mellem Grenåvej og Klimabroen udstyres med cykelstier til at betjene de kommende beboere. Hvis man vest for Grenåvej samtidigt anlægger en forbindelse til den planlagte banesti (og sørger for en trafiksikker krydsning af Århusvej, en stibro fx), så vil Flodbyen (samt befolkningen i Dronningborg) have en trafiksikker forbindelse til Vorup Enge. Trafiksikkerheden for de lette trafikanter er specielt vigtigt at prioritere her, da byomdannelsen sker i et industriområde, der naturligt afstedkommer en del tung trafik. En forbindelse mod syd til Krstrup (samt Paderup og Romalt) kan anlægges langs enten Jernholmen eller længere mod øst på kanten af industriområdet og det rekreative område Skovholmen. Den føres syd igennem Skovholmen som både en trafikal og rekreativ forbindelse (udformningen af stiens forløb skal selvfølgelig tænkes ind i de rekreative omgivelser) til krydset Grenåvej/Krstrup Engvej/Engboulevarden, hvor den også forbindes til Banestien. Igennem Skovholmen kan der også etableres en tværfordbindelse mod sydøst til Klimabroen/Ny havnevej for at skabe en forbindelse til Romalt.

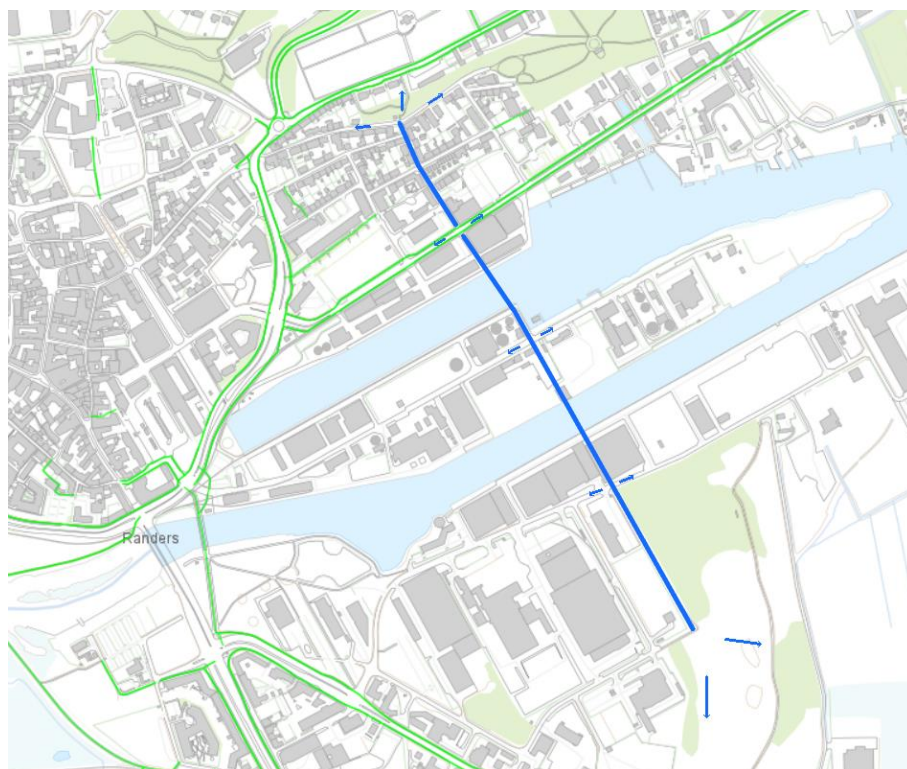


I Krstrup er det oplagt at opgradere Engboulevarden og Valdemarsvej med cykelstier og skabe en trafiksikker tværgående forbindelse gennem Krstrup, som ville være direkte forbundet med forbindelsen gennem Skovholmen og over havnen. De vil samtidigt fungere som skolekorridorer til Krstrup Skole, hvorfor de er oplagte at prioritere.

På nordsiden af havnen vil stiforbindelsen udmunde i Toldbodgade, der allerede har cykelstier, men som samtidigt vil opleve markante stigninger i trafikken pga. byudviklingen i Flodbyen og anlæggelsen af Klimabroen. Ifm. udviklingen af Flodbyen kræver det ekstra fokus på de lette trafikanter her – både deres mulighed for at krydse denne trafikale barriere og deres færden langs den øst-vest.



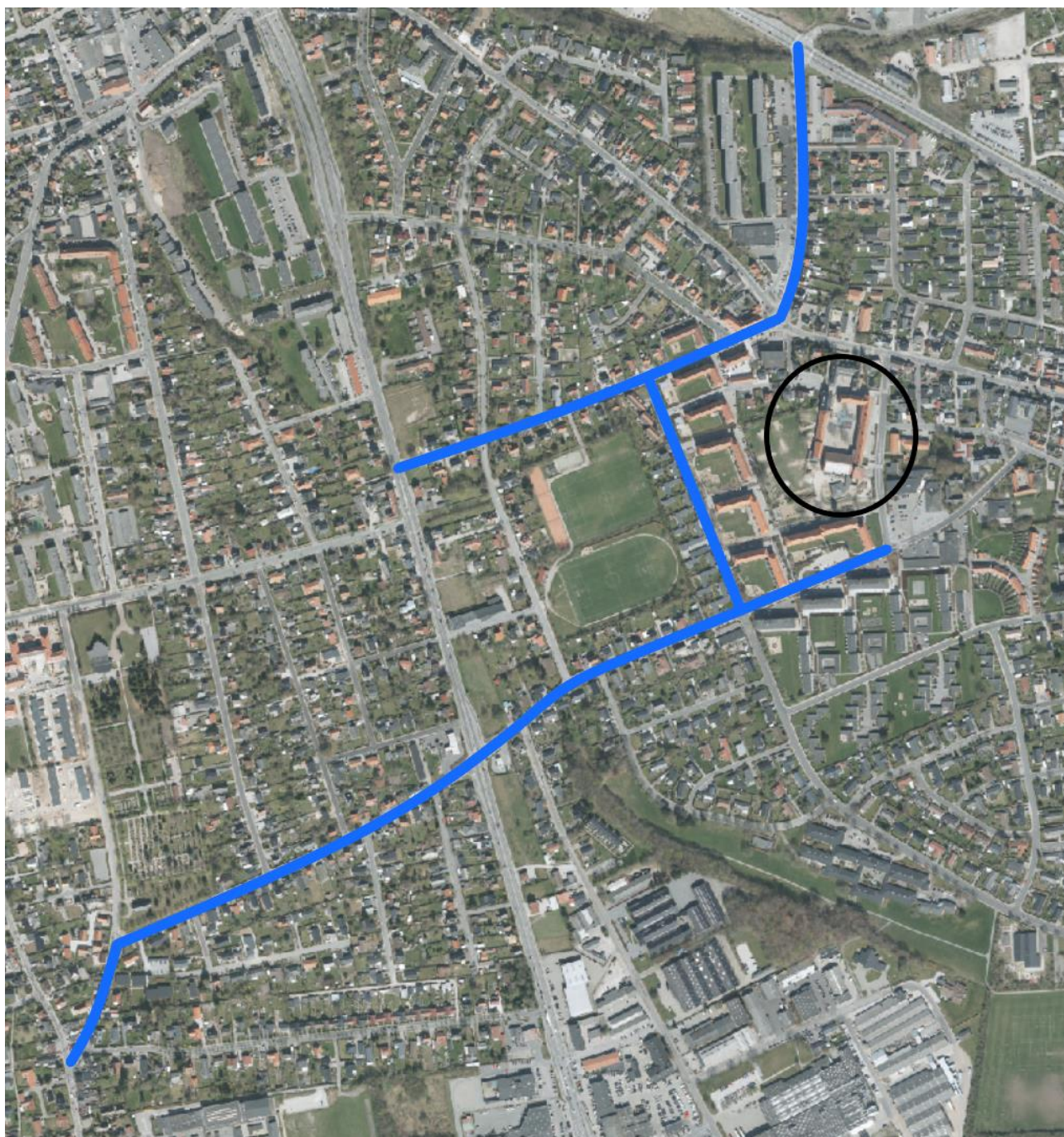
Mod nord går forbindelsen direkte over i Lena Bredahlsgade, der dog ikke umiddelbart har et specielt stort potentiale som stiforbindelse. Jeg foreslår derfor at krydsningen på tværs af havnen flyttes mod øst, så den følger akse Lorentzgade-rapsgade over til kanten af Kulkajen på tværs af havnen og over til Tronholmskajen, hvor der anlægges sti langs grænsen mellem Skovholmen og Industriområdet, hvor den kan fortsætte mod Kristrup.



Tværgående forbindelser i Kristrup og Vorup

I Kristrup og Vorup mangler der også cykelstier på både Vennelystvej og Vorup Kirkevej, samt den nordlige del af R. Hougårds vej. De er alle centrale tværgående forbindelser, der kræver cykelstier, hvis man vil have et sammenhængende og fintmasket cykelnet. Samtidigt bidrager de alle til skolekorridorerne omkring Søndermarksskolen og Kristrup Skole, og de er derfor oplagte at opgradere.

De hænger også naturligt sammen med førnævnte cykelstier langs Engboulevarden og Valdemarsvej, der ligeledes indgår som skolekorridorer.



Kristrupvej har heller ikke nogen cykelstier, men her kan man passende vente på høringen af Trafikplanen for Kristrup før man tager stilling til Kristrup vejs fremtidige udformning. Det samme gælder Skolegade. Her kan man evt. hente inspiration fra London, hvor man eksperimenterer med at lukke for biltrafikken i skoletiden omkring skolerne – til dels for at ændre familiernes transportvaner mod det mere bæredygtige og til dels for at øge trafiksikkerheden for skoleeleverne (<https://www.magasinetkbh.dk/indhold/london-school-roads>).

Ny forbindelse fra Kristrup til Paderup Centret

På trods af at Kristrup og Paderup ligger tæt på hinanden, så er forbindelsen mellem de to bydele ikke specielt god. Hammelvej udgør en markant barriere, og de lette trafikanter er henvist til en del omvejskørsel, hvis de vil til Paderup eksempelvis for at handle i Paderup Centret. Der er allerede en stitunnel under Paderup Boulevard ved centret. Med udgangspunkt i den kan man anlægge en stiforbindelse mod nord (det kan fx ske etapevis ifm. arealudlægget nord for Paderup Boulevard) til en ny stitunnel (el. bro) ved Hammelvej. I Kristrup kan stien forbindes til resten af stinettet enten lige ved Tirsdalens skole eller vest for skolens baner.



En sammenhængende forbindelse mellem Paderup og Romalt

Hvis det ikke allerede er sket, så skal man simpelthen anlægge de sidste 20 meter sti fra Afroditevej til krydset Clausholmvej/Lykkeshøjvej. Det er en nok forglemmelse, men det virker vildt ulogisk, at man ikke har forbundet 2-1-vejen på Lykkeshøjvej med stinettet i Paderup. Samtidigt bør man også anlægge cykelstier ved det sidste sving på Lykkeshøjvej mod nord frem til lyskrydset ved Grenåvej, så cyklisterne får en naturlig forbindelse til cykelnettet i Romalt.



Munkdrup Bakker forbindes til de selvstændige cykelstier i Paderup.

På trods af at Munkdrup Bakker på mange måder er et moderne byudviklingsprojekt, som har en god adgang til E45 og til kollektiv trafik, så mangler cyklisterne en ordentlig opkobling på cykelnettet i Krstrup og Romalt. Der er ikke cykelstier på hverken Merkurvej, Minervavej eller Clausholmvej. Der er til gengæld gode selvstændige stiforbindelse igennem Paderup omkring både uddannelsesinstitutionerne og Paderup Centret. Det vil derfor være oplagt at forbinde stierne i øst og vest i Munkdrup Bakker med de to eksisterende stiforbindelser i Paderup.



2-1-vej til Tebbestrup

Hvis der anlægges en 2-1-vej langs Tebbestrupvej mellem Bysmedien og Mariendalsvej, vil den kunne fungere både som skolekorridor ind til Vorup og som en rekreativ forbindelse vestpå.

Rekreativ forbindelse fra Vorup til Stevnstrup

I forslaget til KP21 er der planlagt en rekreativ forbindelse til Tebbestrup Kær ad Kærgade. Denne rute foreslås forlænget til Stevnstrup. Det nye tracé kan tage sit udgangspunkt fra, hvor Kildehusvej slår et ret sving mod sydøst. Derfra kan den føres mod sydvest til den møder trækstien, som den herefter følger mod vest. Der hvor Gudenåen igen styrer mod nord, kan der anlægges en stibro på tværs, hvorfra stien kan forbindes med den vestlige træksti og videre til den planlagte bro over jernbanen i Stevnstrup. Stibroen i sig selv vil kunne anvendes til forskellige rekreative formål (fx fiskeri eller badning), hvis man har lyst til at indtænke det i broens design. Udover at være en rekreativ forbindelse til gavn for både Vorup, Stevnstrup og de omkringliggende byer, så kan stien også fungere som en vigtig trafikal forbindelse mellem hele Randers syd for Gudenåen og Stevnstrup med opland. Den vil samtidigt være forbundet til pendlerstien langs jernbanen til Langå, der derved også vil få en betydelig forbedret adgang til Randers Syd og de rekreative områder omkring Vorup Enge. Et andet perspektiv vil være en revitalisering af Trækstien langs

Gudenåens østlige bred, der ville blive langt mere tilgængelig for beboerne vest for Gudenåen (og egentligt også beboerne i Vorup mm.). Det nye stiforløb vil samtidigt kunne indgå som en del af en natursti rundt om vådområdet øst for Gudenåen, der i et større perspektiv kan forbindes til Vorup enge via Trækstien – specielt hvis man på et senere tidspunkt også opretter vådområder vest for motorvejen. Stien fra Tebbestrup kær til Stevnstrup kan i første omgang anlægges som en grussti tilpasset de naturlige omgivelser. Hvis man vil understøtte pendlere, kan man opgradere den til en asfalteret dobbeltrettet cykelsti (evt. på et senere tidspunkt).



Østbroen skal også være en stibro

Mod øst er der i forslaget til KP21 nogle fine forslag til rekreative ruter i form af fjordstier og banestien, der mangler dog en mulighed for at lette trafikanter og friluftsborgere kan krydse fjorden. Der bør gøres plads til en dobbeltrettet stiforbindelse langs Østbroens vestside, der kan binde de rekreative forbindelser på hver side af fjorden. Denne broforbindelse kan samtidigt skabe en trafikal forbindelse mellem Romalt og Assentoft mod syd og Tjærby, Dronningborg og Harridslev mod nord. Dette kræver blot at stien føres igennem fra Østbroen via Kronjydevej til Grenåvej.

Nye Cykelkorridorer langs Nyvangsvej og Nørrebrogade (genindsendt høringsvar fra Infrastrukturplan)

Nord for midtbyen er der en meget "simpel" trafikstruktur. På både øst- og vestsiden af Mariagervej er der allerede nu en nord-syd-gående korridor bestående af lokale fordelingsveje, der kunne være velegnede som fremtidige cykelkorridorer mellem nordbyen og midtbyen. Hverken Nyvangsvej eller Nørrebrogade spiller store afgørende roller for biltrafikken, og de kan derfor med fordel ombygges til vigtige, sikre og ikke mindst direkte cykelkorridorer til fordel for beboerne i Randers Nord. Biltrafikken kan i stedet ledes ud på de større indfaldsveje, der alligevel er bedre indrettet til at fordele trafikken i byen. Der er mange øst-vest-gående veje, der leder fra boligområderne ud på f.eks. Mariagervej. Dette vil frigøre kapacitet på både

Nyvangsvej og Nørrebrogade til at forbedre forholdene for cyklister. Det kan ske på et utal af forskellige måder ved at omdanne vejarealet på de to veje. Det behøves ikke bare være nye cykelstier. Omdannelsen kan også ske i form af fx hævede flader i krydsningerne med sidevejene eller en indsnævring af kørselsarealet, så farten blandt bilisterne sænkes. Nyvangsvej er samtidig også en del af det kollektive trafiknet, så løsninger her skal gerne servicere både cyklister og busser bedst muligt. Derved vil man kunne skabe to cykelkorridorer, der er attraktive tidsmæssigt, og som samtidigt er både sikre og trygge for brugere i alle aldre.

Nyvangsvej vil samtidigt fungere som en sikker skolevej til Hobrovejens skole, Forberedelsesskolen, Det tekniske Gymnasium og Randers Statsskole. På Nørrebrogade vil man forbedre cykelforbindelserne til både Nørrevangsskolen og Randers Realskole. Det kræver dog samtidigt at man forbedrer krydsningerne af Rådmands boulevard og Nørre boulevard markant.

Både Nyvangsvej og Nørrebrogade fører mod syd næsten helt ind i Midtbyen. De er ved deres ende begge forbundet direkte til Mariagervej via Fabersvej. Derudover kan man fra Nyvangsvej via Reiersensvej følge Hobrovej ind i hjertet af Randers og fra Nørrebrogade kan man via en sti komme ud på Gl. Hadsundvej. Der er altså allerede nu gode forbindelser fra begge veje ind til Midtbyen. For at disse kan komme til sin ret og være en del af en stærk cykelinfrastruktur, så kræves der blot en sanering af Fabersvej – enten i form af cykelstier eller ved at omdanne den til en cykelgade, hvor cyklisterne har forrang – samt saneringer af udkørslerne på Hobrovej og Gl. Hadsundvej.

Mod Nord skal begge korridorer krydse Ringboulevarden. Nyvangsvej er allerede forbundet til Hjælmevej via en stibro. Fra denne bro kunne man med fordel også skabe en stiforbindelse mod øst til Boghvedevej og derved øge tilgængeligheden til Nyvangsvej-korridoren for beboerne mod øst. Via Hjælmevej er man forbundet til Skelvangsvej, der allerede er udstyret med cykelstier og er en større lokal fordelingsvej. Vha. passende skiltning og en sanering af krydset Skelvangsvej/Boghvedevej, så vil man kunne skabe en naturlig og sikker forbindelse mellem cykelinfrastrukturen i Udervang og Nyvangsvejskorridoren, og derved hele vejen ind til Midtbyen.

For enden af Nørrebrogade er der ikke ligesom ved Nyvangsvej en direkte forbindelse på tværs af Ringboulevarden. Her skal man på en omvej på øst af Infanterivej også enten ud til krydset v. Gl. Jennumvej eller helt over til stibroen til Garnisonsvej. For at styrke Nørrebrogadekorridoren bør man derfor anlægge en ny stibro på tværs af Ringboulevarden for enden af Nørrebrogade, der kan forbinde cykelkorridoren med Gl. Jennumvej og Istedvej mod nord. Desuden bør der her også være direkte adgang til cykelstien langs Ringboulevarden.

Cykelkorridor til Østervang (genindsendt høringsvar fra Infrastrukturplan)

Gl. Hadsundvej og Marienborgvej udgør sammen en markant akse i den nordøstlige del af Randers, samtidigt er de begge lukket for biltrafik i enderne, og den gennemkørende trafik er derfor mere eller mindre ubetydelig. Denne akse er samtidigt den mest direkte forbindelse mellem Østervang og Randers midtby. Der ligger derfor et uforløst potentiale til at skabe en sikker og direkte cykelkorridor her. Der er ingen nævneværdige cykelfaciliteter på de to veje, og cyklisternes tilstedeværelse er derfor ikke klart defineret for hverken cyklisterne selv eller andre trafikanter. Det trafikale rum er kaotisk med spredt parkering i vejkanterne afbrudt af enkelte buslommer på Gl. Hadsundvej. Vejprofilerne på både Marienborgvej og Gl. Hadsundvej har derfor brug for en helt generel opstramning, hvor cyklisternes rolle bliver tydeliggjort og prioriteret, således korridoren også kan blive et naturligt og sikkert valg for beboerne mod nordøst.

Derudover bliver akse også gennemskåret af det trafikalkrydset Østervangsvej-Hadsundvej/Nørre Boulevard-Dronningens boulevard. Dette kryds er både kaotisk og stærkt trafikeret. Samtidigt er adgangene

til Gl. Hadsundvej og Marienborgvej utydelige og unaturlige. De er ikke specielt godt tilpasset cyklisterne behov. Både skiltningen og adgangene til Gl. Hadsundvej og Marienborgvej bør tydeliggøres og prioriteres i lyskrydset, så cyklisterne sikkerhed og tryghed forbedres.

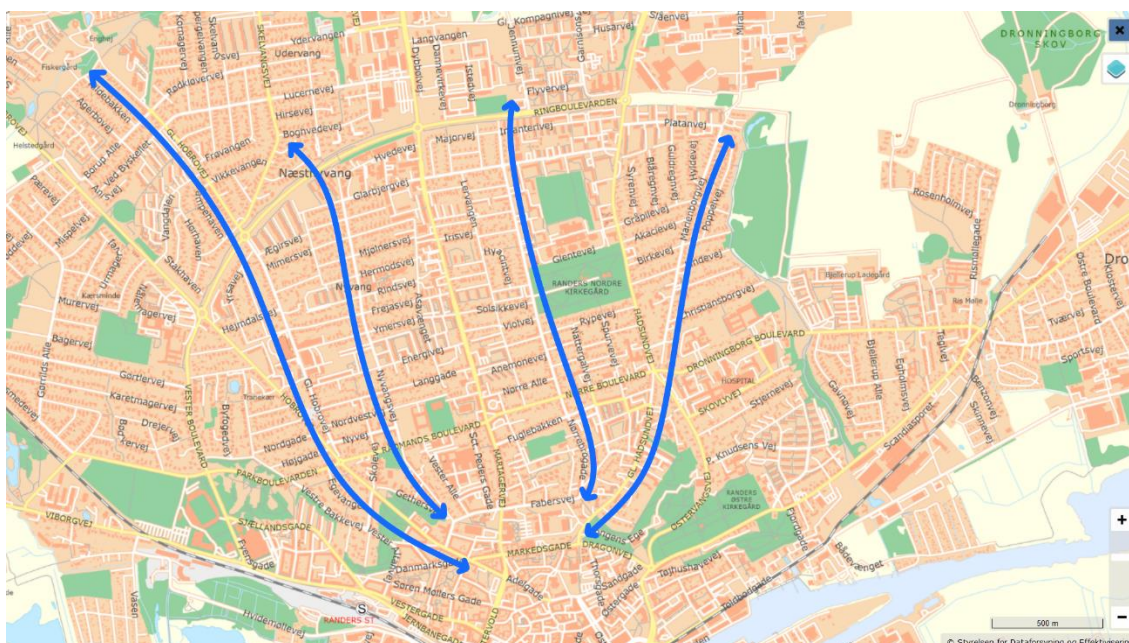
Sidst men ikke mindst, så har denne cykelkorridor det spændende perspektiv, at det kan forbindes mod nord med den gamle banesti mod Spentrup og potentielt hele vejen til Havndal, hvis der bliver reetableret en sti det gamle banelegeme. Randers kommune har et veludbygget rekreativt stinet, hvis man kan forbinde flere af kommunens borgere med det, så kan det gavne hele kommunen.

Cykelkorridorer ad Hobrovej og Gl. Hobrovej (genindsendt høringsvar fra Infrastrukturplan)

Gl. Hobrovej er allerede en god cykelkorridor væk fra den gennemkørende trafik på Hobrovej. Der er dog kun cykelstier nord for Hejmdalsvej, og overgangen fra fællessti til cykelsti er utydelig og klodset. Samtidigt munder Gl. Hobrovej ud i en trafikeret rundkørsel både ved Ringboulevarden og Rådmands boulevard. Rundkørslen ved Ringboulevarden er dog allerede foreslået ombygget for at forbedre trafikafviklingen på Ringboulevarden i infrastrukturplanen, så her vil jeg blot minde om, at man husker at tage hensyn til cyklisterne.

Gl. Hobrovej ender ved rundkørslen ved Rådmands Boulevard/Parkboulevarden. Denne rundkørsel er stærkt trafikeret og er utryk at cykle ud i. Man bør overveje, hvorvidt der ikke også her bør være et signalanlæg.

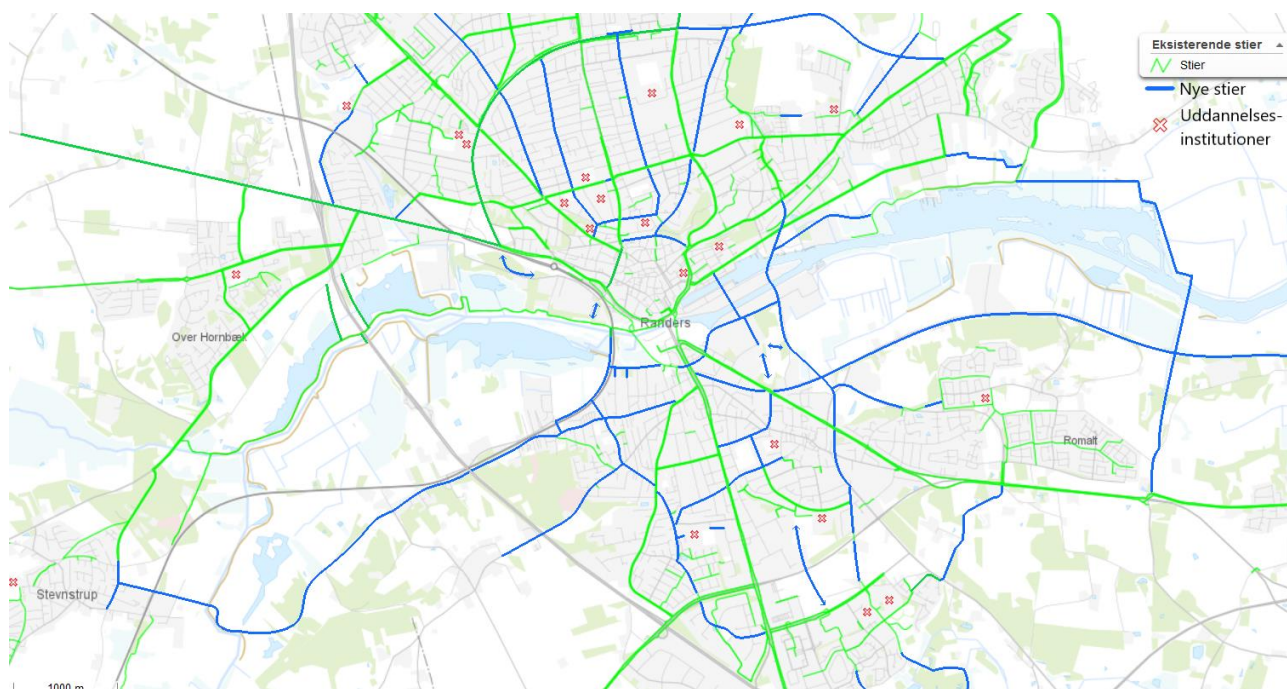
Herefter skal man som cyklist fortsætte langs Hobrovej, der er indfaldsvej fra nordvest mod Randers midtby. Hvor de fleste andre indfaldsveje har trafiktal på over 10.000 køretøjer i døgnet, så lægger det på Hobrovej (inden for Rådmands Boulevard) kun på lidt over 5.000 k/d. Dette er dog stadig nok til at skabe fremkommelighedsproblemer for den kollektive trafik. Hvis man sammenholder dette med, at der er alternative ruter til midtbyen (ad Rådmands Boulevard og Mariagervej) og til Randers Bro (ad Ringboulevarden og Jernbanegade), og at Hobrovej er en vigtig indfaldsvej for cyklister, så kunne man overveje, hvorvidt man skulle neddrole den gennemkørende trafik på den inderste del af Hobrovej. Dette kan enten ske vha. fx en bussluse øst for skolevej (det kunne indgå i en bedre sammenbinding af parken på tværs af Hobrovej) eller ved trafiksanering og hastighedsnedsættelse på hele eller dele af Hobrovej mellem Rådmandsboulevard og Vestervold.



Overblik: Samlet forslag til nye stier omkring Randers

Alt i alt giver alle disse forslag til nye stiforbindelser – hvad enten der er tale om supercykelstier, skolestier, rekreative stier eller broer over Gudenåen eller Randers Fjord – en vision for et samlet stinet omkring Randers, der markant forbedrer mobiliteten og sikkerheden for Randers' lette trafikanter, og som samtidigt øger tilgængeligheden til Randers' mange unikke rekreative område omkring Gudenåen. Sammenlagt vil det kunne øge cykelandelen betragteligt (hvorved vejene også vil blive aflastet), idet mange af barriererne, der i dag eksisterer for de lette trafikanter, vil blive nedbrudt. Det kræver dog også en velvillighed blandt byrådspolitikkerne til at investere i stiinfrastrukturen, for her halter Randers efter mange af de andre østjyske byer, og man er siden de flotte resultater med Randers Cykelby nu nede på en ret lille cykelandel på 8%. Dette hørings svar er derfor ikke bare en illustration af alle de muligheder, der er for gode stiforbindelser i Randers. Det er også et opråb til, at man fra politisk hold tager forholdene for de lette trafikanter seriøst og øger ambitionsniveauet – også ift. hvad man har lagt op til Infrastrukturplanen, hvor man blot har planer om at investere sølle 4 mio. kr. om året i Randers by.

Det samlede forslag (inkl. i KP21 allerede foreslåede stiudlæg) ser således ud:



Redaktionelle forslag

- **Kortbilaget opdateres, så alle eksisterende stier angives korrekt.** Fx markerer baggrundskortet flere steder stier, der ikke indgår i oversigten, som *eksisterende stier*. Det er bl.a. tilfældet for stisystemet øst for Børsbrovej i det sydlige Vorup og cykelstierne langs Vester Boulevard.
- **Den planlagte cykelsti langs Ny Havnevej og Klimabroen illustreres korrekt i kortmaterialet, som gående langs den reviderede linjeføring for de ovennævnte veje.**

- **Planlagte 2-1-veje markeres særskilt i Kommuneplanen.** Så man kan se om der planlægges egentlige fælles-/cykelstier eller om der planlægges 2-1-veje.
- **Der skal i KP21 gøres forskel på skolekorridorer og skolestier.** Når man i forslaget til KP21 kigger på de *eksisterende skolekorridorer*, så er det tydeligt, at langt fra alle af disse har stier eller andre faciliteter til gavn for (her de helt mindste) bløde trafikanter.
Desuden er der flere tilfælde af, at der *planlægges* skolekorridorer, hvor der *allerede er skolekorridorer*. Det er tilfældet på bl.a. Mariendalsvej, Vennelystvej, Holger Danskes Vej samt i Stevnstrup. Der virker altså til at være en gennemgående begrebsforvirring i KP21.
Når de eksisterende skolekorridorer langt fra er ensbetydende med stifaciliteter, så er det ulogisk, at det indgår som en del af de *planlagte stier*. Skolekorridorerne fremgår derimod som et værktøj til at få overblik over, hvilke ruter er ekstra vigtige for eleverne. Dette fremgår også i beskrivelsen af *Skolekorridorer under Mål og retningslinjer*: "En skolekorridor er defineret som en rute, hvor der er faciliteter, som understøtter børn i at transportere sig selv mellem hjem og skole".
Der skal selvfølgelig stadig være mulighed for at udvide skolekorridorerne, så man fastholder overblikket over vigtige korridorer. Men hvis der derimod planlægges deciderede skolestier eller stier i skolekorridorerne, så skal det anføres særskilt som "skolestier". Så kan der i det videre arbejde fastholdes fokus på, hvilke korridorer, der har høj prioritet for skolebørn, og hvilke skolekorridorer, der mangler stier og andre faciliteter for de bløde trafikanter. Ligeledes hvis der er tale om andre tiltag, så må de angives som sådan, for ellers bliver den del af KP21 tæt på uforståelig.
- **Det skrives ud af afsnittet *Skolekorridorer under Mål og retningslinjer* at:** "En skolekorridor vil ikke altid være den mest direkte vej, og der kan være steder, hvor det vil være nødvendigt, at eleven trækker med cyklen på fortov eller cykelsti på en kort strækning." At nedprioritere forholdene for børnene er ikke gavnligt for børnenes introduktion til og oplæring som cyklister. Det er skadeligt for både sundheden og trængslen på længere sigt, hvis stiforholdene for børnene ikke bliver prioriterede øverst. Det er derudover også modstridende med, hvad man ellers flere steder giver udtryk for, at de skal være – heriblandt også i Infrastrukturplanen.
- **Under *generelle rammer i fanen Vej- og stisystem* tilføjes det at:** "Stierne skal anlægges i sammenhængende forløb, der skaber let tilgængelige og direkte forbindelser til både vigtige destinationer i lokalområdet (fx skoler, idrætsanlæg eller butikker) og til det eksisterende stinet i de tilgrænsende områder", samtidigt slettes "og der skabes god forbindelse til stier i tilgrænsende områder." Det er godt, at der er fokus på stifaciliteterne, når der anlægges nye bykvarterer. Men der er brug for en større fokus på sammenhængen til den eksisterende bystruktur og derved på borgernes rejsemål, således stierne bliver udnyttet mest muligt. Både fordi alt andet ville være spild, men også fordi at man på den måde underbygger den lette transport til gavn for både sundheden, trængslen, trafiksikkerheden og vedligeholdet af lokalvejene. De nye stier skal ikke bare være hyggelige gangruter inde i et nyt boligområde, men også være end forbindelse til den omkringliggende by. Stierne skal helst være så direkte som muligt og prioritere adgangen til kernefaciliteterne i de omkringliggende områder, således at cyklen bliver det naturlige valg på de korteste rejser!