

Haraldsvej overvejes som Højklaset kollektiv trafikkorridor mellem Hammelvej og Aarhusvej.

Rette sving sænker hastigheden kraftigt for letbaner, så en korridor ad Haraldsvej i direkte forlængelse af Merkurvej vil være en bedre løsning end et 90° sving i det i forvejen stærkt trafikerede Århusvej/Hammelvej-kryds. Korridoren kan enten gå helt til Vennelystvej eller føres over til Århusvej ved Bastrups allé. Svingende vil begge steder være noget blødere end den nuværende korridor langs Århusvej. Samtidigt vil man kunne føre letbanesporene over i midten af vejen uden at forstyrre trafikken i sydgående retning, hvis man vælger løsningen ved Bastrups allé. Man vil heller ikke skulle ekspropriere villaer langs Haraldsvej.

Man kan ifm. anlæggelsen af letbane eller BRT overveje, om man ikke burde omdanne erhvervsområdet nord for Hammelvej til boliger. De ville i så fald ligge tæt på både skole og indkøbsmuligheder omkring Paderup Centeret via de nye krydsningsmuligheder, der vil komme ifm. den nye BRT/Letbane-korridor.



BRT vs. Letbane: Fokusér på passagerkapaciteten langt ud i fremtiden!

Når man vælger mellem BRT og Letbane, så er det vigtigste element, som man skal have for øje, *passagerkapaciteten*. De forskellige systemer kan mange af de samme ting (hvis BRT-konceptet føres fuldt igennem), men Letbanen er i stand til at håndtere betydeligt større passagerstrømme end en BRT-løsning. Derfor skal man overveje meget grundigt, hvorvidt BRT vil kunne håndtere mængden af passagerer også længere ude i fremtiden. Der er selvfølgelig tale om et kompliceret valg med mange facetter. Men passagerkapaciteten er en afgørende forskel på de to systemer, som ofte glemmes i den offentlige debat.

BRT kan ikke være en forløber til Letbane!

Man kunne få den idé, at man først kan anlægge et BRT-tracé for så senere at ombygge det til letbane. Det er dog ikke anbefalelsesværdigt, både fordi at bustracéet vil skulle leve op til flere af de samme regler som en letbane (fx have de samme bredere mål) og derved blive en dyrere løsning, men også fordi at man ved

en fremtidige ombygning til Letbane vil skulle afspærre ruten i en årrække, imens man anlægger en letbane. Randers vil derfor – imens ombygningen står på - være uden ordentlig kollektiv trafik i den allervigtigste korridor i hele byen, hvilket vil have store konsekvenser for brugerne, der vil blive efterladt uden et ordentlig kollektiv alternativ til bilen. Det vil endvidere også lægge et kæmpe pres på vejkapaciteten, da mange derfor må omlægge deres trafikale vaner. Når letbanen så endeligt åbner, så vil det tage en årrække før brugerne igen har omstillet deres transportvaner til at bruge letbanen, som derved vil få en dårligere driftsøkonomi i de første leveår.

Fra DTU-rapporten: *Analyse af potentialet for flere letbaner i Hovedstadsregionen*, s. 56:

Det nævnes ofte, at BRT linjer kan være en "forløber" for kommende letbaner. Der vil imidlertid være betydelige meromkostninger herved. Dels vil man i anlægsfasen fra BRT til letbane skulle afbryde BRT driften. Det vil formentligt ske på et tidspunkt, hvor der er så mange passagerer og kapacitetsproblemer i BRT-systemet, at man har besluttet at overgå til letbanedrift. Men så vil man over nogle år skulle køre med betydeligt ringere service i anlægsfasen. Dels vil der være betydelige ekstra omkostninger ved ombygningen, i forhold til hvis man fra start havde anlagt en letbane.

Derfor vil BRT løsninger være mest hensigtsmæssige i korridorer, hvor der inden for en lang årrække ikke er potentiale til letbaner, og/eller hvor man af andre politiske hensyn ikke ønsker letbaner.

BRT skal ikke være en spareløsning

BRT bliver ofte sammenlignet med Letbanen, hvor specielt anlægsprisen tæller i BRT's favør. Det betyder dog også, at BRT-løsningerne ofte bliver i anlagt i betydeligt mere skræbete udgaver end letbanen. Hvor lovgivningen sætter en høj standard for faciliteterne omkring letbanen, så er det samme ikke tilfældet for BRT-løsningerne, da busser kan indgå i den alm. trafik på samme måde som biler. Rent juridisk er det derfor også betydeligt nemmere at spare på BRT. Hvis man derfor "skære hjørner", så ryger mange af de trafikale fordele dog også ved BRT. Investeringen i BRT kan på den måde ende med at være såre spildte penge, når man holder det op imod, hvilket kollektivt trafikprodukt man får ud af den.

BRT bliver nogle gange kaldt for et "tog på hjul", for at dette bliver sandt kræver det dog, at man fører den tanke med igennem hele projektet. Man skal derfor anlægge BRT-tracéet adskilt fra biltrafikken på samme måde, som man ville, hvis man havde anlagt en jernbane. En "rigtig" BRT-løsning er *ikke* busbaner! Almindelige busbaner er kun adskilt fra biltrafikken via en streg på vejbanen. Bilerne kan altså frit køre ind på bussernes terræn, hvorved busserne kan blive nødt til at lave pludselige nedbremsninger til skade for både komforten og rettidigheden. Begge de forhold er til skade for driftsøkonomien, da det resulterer i både forsinkelser og færre passagerer. BRT bør altså køre i et separat tracé helt adskilt fra biltrafikken (hvad enten tracéet bliver lagt i vejens midterrabat eller ved siden af vejen).

For at kunne give en retvisende sammenligning mellem BRT og Letbane, så bør der i det videre forløb undersøges, hvad de praktiske og økonomiske forskelle er på anlæg af en Letbane og en BRT-løsning, hvis de får præcis samme linjeføring!

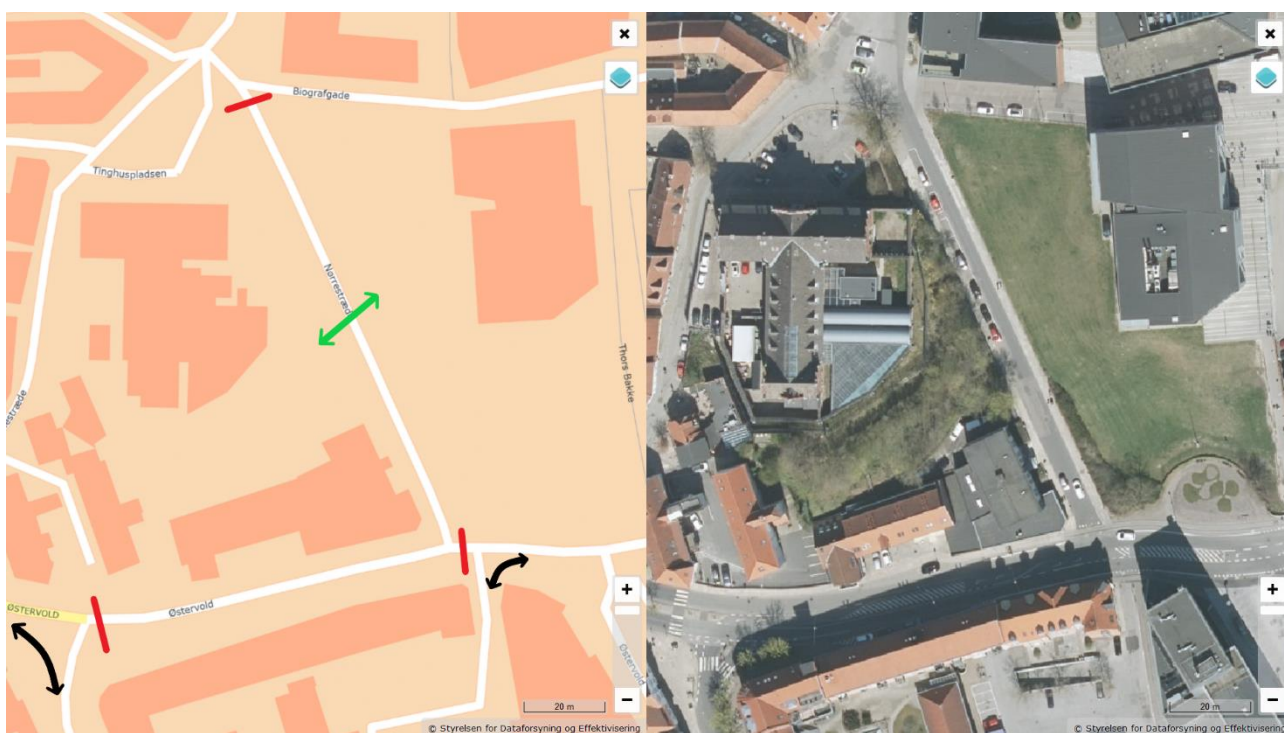
Der bør desuden også sørges for, at ledningerne flyttes væk fra BRT-tracéet, så man ikke i fremtiden vil skulle grave BRT-tracéet op for at lave ledningsarbejde.

Lukning af Nørrestræde ved Thors Bakke og Østervold mellem Nørregade og Nordregrave

For at dæmpe den gennemkørende trafik gennem Randers Midtby og samtidigt henvise parkeringssøgningen til Centerringen, så foreslås det, at Nørrestræde nedlægges, og Østervold lukkes enten helt eller periodevist (vha. steler) for gennemkørende biltrafik.

Nørrestræde fjernes, så der skabes et sammenhængende grønt område. I dets sted kan der anlægges en gennemgående stiforbindelse til Østervold i et forløb, der er tilpasset parkområdet, og som skaber en naturlig og direkte forbindelse til Østervolds boulevardstrækning.

Den del af Østervold, som lukkes, omlægges til et gåadelignende forløb med ny belægning på de gåendes præmisser. Alternativt kan strækningen i stedet omlægges til cykelvej – evt. kunne den først (for et mindre økonomisk beløb) omlægges til cykelvej for senere at blive omlagt til gågade qua en større gennemgående renovering af gaden.



(Rød streger indkapsler de omtalte strækninger, sort pile viser vejenes primære forløb efter omdannelsen, grøn pil markerer hvilke områder, der bindes sammen)

Lukning af Rosenørnsgade for biler

Ifm. anlæggelsen af Klimabroen undersøges det, hvorvidt det er muligt at lukke Rosenørnsgade af for biltrafik. Dette er både med henblik på at lede flere biler væk fra Randersbro over på Klimabroen og samtidigt for at skabe en bedre forbindelse fra Midtbyen og østpå til Flodbyen.

Rosenørnsgade kan opretholdes som busvej, hvorved den kollektiv styrkes. Det vil også give bedre forhold for cyklisterne omkring VIA. Samtidigt vil det understøtte planerne for den kollektive trafik til Flodbyen (s. 64):

KOLLEKTIV TRANSPORT

En serie af nye bymæssige knudepunkter og byrum indpasses på strategisk vigtige steder i byen. Strækninger og byrum gradueres og tager farve i forhold til deres placering i byen, så der skabes plads til både høj puls og stilhed. Samtidig gradueres byrummene i forhold til lokale og bymæssige fællesskaber.

- Bus
- Busterminial
 - Stoppsteder
 - Mulige nye busruter
 - Eksisterende ruter



Rundkørslen, hvor Dragonvej, Udbyhøjvej og Østervangsvej mødes, vil dermed kun have tre retninger for biltrafikken, hvilket vil kunne optimere trafikafviklingen i det pressede kryds.

Illustrationen til højre er tænkt som inspiration til, hvordan krydset evt. kunne udformes.



Langs havnen vil Havnegade blive ført direkte over i Toldbodgade, som derved vil blive den primære færdselsåre ind til Randers Bro for beboerne i Dronningborg – Det vil for en del dog være smartere at benytte Klimabroen i stedet. Hvis Rosenørnsgade lukkes, så får man også reelt oprettet den vejstruktur, som man har illustreret i udviklingsplanen for Flodbyen (s. 65), hvor Rosenørnsgade slet ikke er en del af den foreslåede vejstruktur:

VEJSTRUKTUR

Det eksisterende vejnet udbygges med Klimabroen og danner en robust vejstruktur med adgangsveje til de nye byudviklingsområder.

- Vejhierarki
- Primære veje
 - Sekundære veje
 - Lokalveje
 - Havet vej

