

## VVM redegørelse fra 2008 – Ny forbindelse over Randers Fjord

Randers Kommune har selv argumenteret for Østbrolinjen, med baggrund i den vvm- Rapport/Redegørelse som Randers, Norddjurs og Syddjurs Kommuner udarbejde i fælleskab, og som blev præsenteret for trafikministeren og ministeriet i 2017 : [TRU Alm.del Bilag 117: Randers Kommune Randersfjord forbindelse.pdf \(ft.dk\)](#)

Kommunerne i fællesskab har meget detaljere vurderet de forskellige løsninger og det er netop disse anbefalinger og tydelige fravalg man vælger at se bort fra med alternativ 2 & 6. De præcis samme argumenter er gældende pr. d.d. og er nærmest blevet profeti i forhold til virkeligheden.

Se beskrivelser anbefalinger og fravalgte linjer og argumenter herfor:

[Ny forbindelse over Randers Fjord - PDF Gratis download \(docplayer.dk\)](#)

### Ny forbindelse over Randers Fjord

Fase 1 rapport

VVM



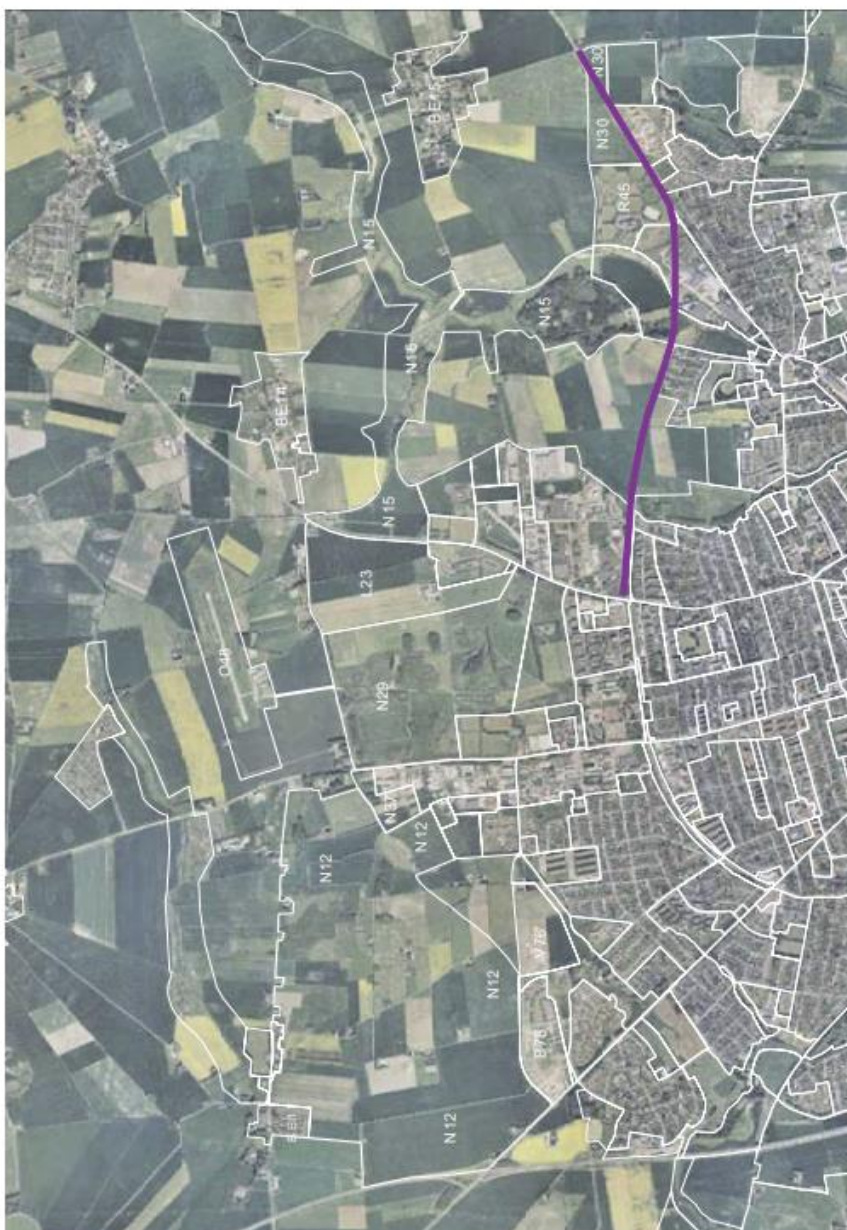
Syddjurs, Norddjurs, Randers Kommune

Se Randers Kommunes nuværende fordebat forslag alternativ 2 & 6 (Beskrives som alternativ 4 i rapporten) på side 10-11 (konklusion) og på s. 24 & 25

Alternativ 4 (den allerede planlagte forlængelse af Ringboulevarden) går fra Rundkørslen ved Hadsundvej / Ringboulevarden, nord om V13, syd om Dronningborg Skov og idrætscentret, og til krydset Udbyhøjvej / Thorupsdalsvej. Alternativ 4 adskiller sig fra den udsendte idéskitse, ved at Dronningborg skov ikke gennemskæres, men at linjeføringen i stedet følger den oprindeligt planlagte trace.

Alternativet lider under en række problemer i forhold til andre alternativer. Først og fremmest øges støjbelastningen af eksisterende boligområder unødigt, de rekreative områder i Dronningborg afskæres fra byen, fremtidige byomdannelsemuligheder på erhvervsarealer i Dronningborg forringes og nye byudviklingsområder vil blive placeret på ydersiden af vejens linjeføring. Da alternativet ingen positive trafikale effekter har i forhold til alternativ 1, 2 og 3, anbefales det at alternativ 4 fravælges i VVM-arbejdet.

#### 5.4 Ringboulevardens forlængelse syd om Dronningborg skov; Alternativ 4



Alternativ 4 går fra Rundkørslen ved Hadsundvej / Ringboulevarden, nord om V13, syd om Dronningborg Skov og idrætscentret, og til krydset Udbyhøjvej / Thorupdalsvej.

Alternativ 4 adskiller sig fra den udsendte idéskitse, ved at Dronningborg skov ikke gennemskæres, men at linjeføringen i stedet følger den oprindeligt planlagte trace.

Vurderingen af Alternativ 4 er:

- Det anbefales at alternativet fravælges i VVM-arbejdet, da det i højere grad skaber trafikale og støjmæssige gener for Dronningborgområdet end andre alternativer. Samtidig er der ingen trafikale gevinster i forhold til alternativ 1, 2 eller 3.

Alternativet indebærer at:

- Naturområder skånes i forhold til idéskitsen.
- Boligområderne B28, B82, V13, V16 og V75 kan blive påvirket af støj.
- Eventuelle byomdannelsesmuligheder på E12 (Agco) forringes væsentligt i forhold til øvrige alternativer.
- Vejen vil skabe et ophold mellem det nuværende Dronningborg og eventuelle fremtidige boligområder.
- Især områderne omkring Gimming og Harridslev opnår et øget potentiale for byudvikling.
- Vejen udgør en barriere mellem byen og de rekreative områder.
- Vejen udgør en barriere mellem byen og Dronningborg idrætscenter.

#### Vurdering af de planlægningsmæssige forhold

Alternativet indebærer, at den planlagte Ringboulevard i Randers færdiggøres.

Alternativet indebærer at Ringboulevarden placeres mellem Dronningborg og Dronningborg skov. Det vil kræve særlige foranstaltninger at sikre bydelens adgang til de rekreative områder, først og fremmest Dronningborg skov, f.eks. via tunneller eller gangbroer. Det samme gælder adgangen til Dronningborg idrætscenter, som i høj grad vil blive påvirket af trafikken.

Man må forvente at støjdæmpende foranstaltninger for B28, V13 og V16 skal overvejes.

Der er ikke aktuelt planlagt byudvikling i Dronningborgområdet nord for den planlagte linjeføring, men den skitserede linjeføring vil indebære at byudviklings-mulighederne nord for Udbyhøjvej kan blive påvirket.

Især områderne omkring Gimming og Harridslev får et større fremtidigt potentiale for byudvikling, som følge af den enkle opkobling til det overordnede vejnet. I forhold til Gimming bliver byudviklingspotentialet en smule større end ved alternativ 1 og 2.

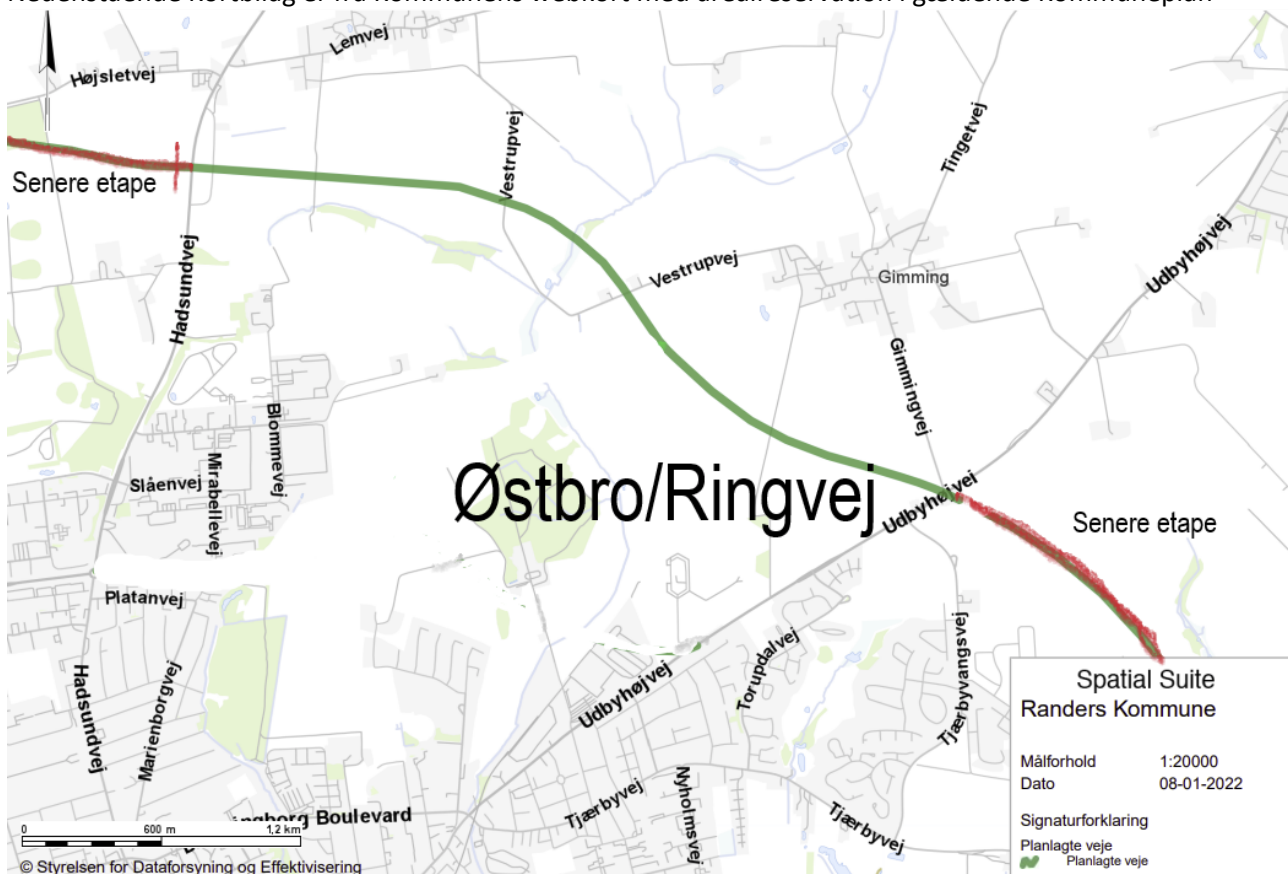
Hvis det på et tidspunkt bliver relevant at byomdanne områderne ved Agco skal der tages særlige hensyn til støjpåvirkning, hvilket alt andet lige vil reducere antallet af boliger. Samtidig bliver sammenhængen med de rekreative områder problematisk.

Derimod er Kommunerne kommet med klare anbefalinger til Østbrolinjen.

Se Østbrolinjen (Beskrives som alternativ 2 + 6 i rapporten) som beskrives som den rigtige løsning på s. 19-21

Alt i alt er alternativ 2+6 den mest langtidssikrede løsning. Alternativ 2+6 betragtes dermed som værende interessant at arbejde videre med.

Nedenstående Kortbilag er fra Kommunens webkort med arealreservation i gældende Kommuneplan



Alternativet indebærer at:

- De eksisterende landsbyer friholdes for trafik.
- Støjgenerne for eksisterende boligområder og landsbyer holdes på et absolut minimum.
- Arealerne mellem Dronningborg og den nye vej får et potentiale som fremtidige byvækstområder – især arealet nord for Dronningborg idrætscenter.
- Der skabes ikke nye barrierer for byudviklingen i det nordlige og østlige Randers.
- Især områderne omkring Lem, Mejlbj, Gimming og Harridslev opnår et øget potentiale for byudvikling.
- De rekreative områder ved Dronningborg afskæres ikke fra byen.