

Høringssvar til "Havnevej/Klimabro" i Randers.

De foreslåede "Klimabro" i Randers er grundlæggende et interessant projekt og det anerkendes fuldt ud at den gamle Randersbro med tilkørselsveje trænger til støtte. Randers har den udfordring at i hvert fald 11 hovedveje/landeveje mødes i bymidten, hvilket skaber trafikproblemer i pendlertiden.

Desværre ser det ud til at flere elementer sammenblandes på en uheldig måde, ved anlæggelsen af en "klimabro" ned over havnen.

1. Anlæggelse af "Flodbyen", hvilket i sig selv kan være et tvivlsomt projekt
2. Klimasikring af det havnenære bymiljø. Her må man jo antage at man påtager sig et element af risici, når man vil bo i vandkanten.
3. Flytning af eksisterende havn
4. Trafikfordeling.

Denne sammenblanding er meget uheldig, da den både skaber forvirring omkring begreber i den øjeblikkelige diskussion. Desuden vil denne sammenblanding forhindre en del andre løsninger i at komme på banen, for eksempel virker tunnelloøsninger ikke til at være en del af løsningsrummet, på trods af de fordele de giver.

1. Flodbyen: Denne kører selvfølgelig sit eget forløb hvad angår høringssvar, men i denne sammenhæng skylder man at inddrage de omkring 4-6.000 biler denne bydel vil generere ekstra i bymidten. Da man ikke har tænkt erhvervsudvikling i sammenhæng med Flodbyen, må disse tænkes at skulle pendle til primært Århus pga. job. Det kan her være svært at se det rimelige i at borgerne i andre dele af byen skal belastes både økonomisk, miljø- og tidsmæssigt af denne udvikling. Det bør resultere i en nulbelastning for resten af byen.
2. Klimasikring af havnemiljø: En sådan har reelt ingen sammenhæng med den trafikale diskussion og bør tænkes selvstændigt. Kun hvis tilfældet vil at disse kan sammenbygges bør denne integreres. En klapbro som tænkes som en del af denne klimaløsning ses desuden i Hadsund at være en dårlig løsning, da denne lukker trafikken totalt morgen og aften. Dette kan ikke anbefales som en del af en trafikal løsning for Gudenåen.
3. Havneflytning: Jeg skal ikke gøre mig klog på om flytningen/udbygningen af havnen er økonomisk rentabelt. Jeg kan kun konstatere at flere andre byer er blevet overrasket over at virksomhederne muligvis ikke flytter med, men hjemtager gevinsten ved frasalg af ejendomme og koncentrerer deres drift på andre eksisterende faciliteter eller bygger nye på mere rentable steder. Flere virksomheder ligger hvor de gør af historiske årsager og fordi det er mere rentabelt at vedligeholde eksisterende faciliteter end bygge nye. Men hvis man presses til at bygge nyt, er man jo fri til at vælge. Her er det ikke sikkert at geografien omkring Randers er en fordel.
4. Trafik fordeling: Grundlæggende er der vel 5 primære årsager til trafik i/omkring Randers.
 - a. Nord-/sydgående trafik fra andre byer
 - b. Øst-/vestgående pendler trafik i Randers nærmiljø
 - c. Nord-/sydgående pendler trafik i Randers nærmiljø
 - d. Trafik til centrum
 - e. Trafik rundt i byen til indkøb m.m. (Her er Nord-/sydgående trafik det reelle problem)

Nord-/sydgående trafik fra andre byer: Her tænkes for eksempel på trafik fra Århus mod Hadsund, hvor denne i dag enten kører igennem Randers eller kører ad E45 til afkørsel 39 for derefter at tage Ringboulevarden rundt til de andre landeveje, eller hvis man er særlig kendt, Nordskellet og videre ad Højsletvej. En besværlig rute, men den eneste reelle for at komme uden om Randers. En ny Østbro uanset

hvor den placeres, vil ikke løse dette problem, da det ikke vil forkorte transporttid eller distance. Her vil kun en ny omfartsvej fra E45 til Hadsundvej fjerne denne trafik. Da denne indeholder en meget væsentlig tung trafik, bør denne prioriteres meget højt, da det vil fjerne en del for Randers uvedkommende trafik.

Øst-/vestgående pendler trafik i Randers nærmiljø: Som jeg lige umiddelbart kan regne ud, vil der både i 2019 og 2030 beregningerne være omkring 10-11.000 biler/døgn der passerer Havnegade og fortsætter ad Tørvebryggen. En del af denne er enten pendlertrafik til andre dele af byen eller ud af byen (antageligt mod vest) i kørsel til job. Det kan ikke forventes at denne trafik finder andre veje qua den nye "Klimabro", idet man vil havne et uhensigtsmæssigt sted ift. slutdestinationen. Her vil de primære veje fra Dronningborg være Udbyhøjvej og Toldbodgade, hvorfor man ikke bare kan fjerne den sidste som primærvej. Man vil ikke kunne forvente at lede denne trafik så mange andre veje, idet rundkørsler og "langsomzoner" nudger trafikken ad hovedfærdselsårene. Ergo, er "Klimabroen heller ikke løsningen for denne trafik. En videreførelse af Ringboulevarden ud til Udbyhøjvej kunne muligvis aftage en del af denne trafik, samt afhjælpe trafikken på de øvrige øst-/vestgående veje. Den ovenstående forbindelse til E45, vil også her motivere en del trafik den vej ud, idet man omgår trafikproppen ved krydset Hadsund vej/Dronningborg Boulevard.

Nord-/sydgående pendler trafik i Randers nærmiljø: Her er vel kimen til det egentlige problem der kan løses, idet trafikken typisk propper til i forbindelse med kørsel til/fra arbejde (og så det faktum at Århusvej indsnævres til 2 sporet vej. Man kunne som minimum lave den 3 sporet på det midterste stykke for optimering af udgående trafik). Fra Dronningborg er Toldbodgade igen en væsentlig trafikvej, hvilket skal indtænkes i problemstillingen.

Hvis man et øjeblik fokuserer på de af forvaltningen udleverede data (Og de svinger noget alt efter hvilke dokumenter man kigger i), vil man observere nogle forudsætninger der ikke holder i virkeligheden. Det er ikke med mennesker/trafik som med vand. Vand har ikke en hukommelse eller vane, som vil motivere at køre en bestemt vej. Der er en form for tryk ved kendte scenarier. Desuden er der nogle fysiske begrænsninger, som vil forhindre det ønskede scenarie. Man vil muligvis flytte trafikken væk fra Randersbro, men det er ikke den der er begrænsningen, som sådan. Det er de propper der er ved indsnævring af vejene andre steder i byen, for eksempel rundkørslen Østervangsvej/Udbyhøjvej /Havnevej/Dragonvej. Trafikken over Klimabroen vil ikke som forventet gå ad Herman Stillings Vej, da denne i forvejen er svært passabel (Det ved enhver der har taget bussen den vej). Det er et tæt boligområde med smalle veje og parkerede biler. Disse skal finde parkering i området, så man kan ikke blot nedlægge disse. Ergo vil trafikken fra Klimabroen søge ad Udbyhøjvej enten mod rundkørslen eller til Dronningborg Blvd. Altså vil trafikken øges betragteligt på disse veje og ikke marginalt som beregnet.

Dronningborg Blvd er problematisk af flere årsager, idet den både er tilgang til flere institutioner og adgang til Randers Sygehus (parkering, skadestue, m.m.). Der er således allerede i dag trafikale udfordringer både ved skoler og sygehus. Ligeledes er lyskrydset mellem Dronningborg Blvd og Hadsundvej et presset knudepunkt specielt på pendlertidspunkterne.

Så reelt lyser man ikke problematikken vej at etablere en ekstra bro, idet det reelle problem ligger specielt i infrastrukturen på nordsiden af Gudenåen. Når dette så er tilfældet, bliver det kun yderligere problematisk, at Randers i lighed med andre byer partout skal etablere store boligområder i centrum af byen. For nærværende ligner det at der etableres i omegnen af 3-4000 boliger, der formodes at skulle pendle til andre byer, idet der ikke er fremlagt en erhvervsstrategi i sammenhæng med dette.

Trafik til centrum: Her vil klimabroen kun have effekt for borgere bosiddende i Romalt eller Assentoft, idet fokus jo er at komme til parkeringsmulighederne i centrum. Da disse er tæt på Havnegade vil det naturlige

være at søge over den eksisterende bro, hvis man er bosiddende i Vorup og Krstrup. Ergo afhjælper Klimabroen ikke i dette tilfælde. Toldbodgade er her en primær trafikvej for Dronningborg hvorfor en 40 km zoner her vil skabe udfordringer.

Trafik rundt i byen til indkøb: Her må det formodes at trafikken fra Randers NØ er den eneste der kan afhjælpes af en Klimabro, dersom disse skal til indkøbsområdet i Paderup. Dette vil kræve at infrastrukturen i begge ender optimeres, hvilket ikke ses at være tilfældet. Clausholmvej er ikke en løsning, da man her forsøger at nedsætte hastigheden. Der skal således laves en struktur omkring Grenåvej/Hammelvej, som letter forholdene og nudger trafikken ad denne vej. Her skal det betænkes at krydset Hammelvej/Århusvej er problematisk, hvorfor man kunne betænke en løsning der leder mod Sdr. Borup. Ligeledes vil det heller ikke være logisk at lede trafik ned gennem Krstrup midtpunkt ad Engboulevarden. Det må være således at man søger at lede trafikken ad hovedfærdselsåren.

Løsningsforslag.

For at kunne opstille løsningsforslag må en række forudsætninger defineres, som tilfredsstiller de eksisterende borgere i byen.

Forudsætninger:

1. Trafik der ikke skal til Randers bør ledes uden om.
2. Havnegade vil fortsat være et knudepunkt i byen
3. Tung trafik ledes uden om centrum og beboelse
4. Hovedtrafik skal ledes ad hovedfærdselsårer, ikke gennem beboelse.
5. Adskil klimaforebyggelse fra trafikal infrastruktur
6. Eksisterende borgere/bebyggelser skal ikke straffes for ambitionen om oprettelse af luksusbebyggelser ved havnen.
7. Eksisterende naturområder skal så vidt muligt beskyttes og ikke lide under ambitionen om Flodbyen (Eks.: Bækkestien)

Idet det anerkendes at den trafikale situation i Randers bør forbedres og at minimum en ekstra forbindelse er nødvendig, vil en del prioriterede forslag blive fremstillet i det følgende.

1. Ringforbindelse fra E45 til Hadsundvej. Vil fjerne en stor del af nord/syd pendlertrafikken og den tunge trafik som i dag kører ind over Randers midtby. I den kontekst skal det betænkes at rundkørsler reelt ikke er optimale, idet de giver mange nedbremsninger og accelerationer. Der bør anvendes underkørsler og broer for optimering af flow (Se omfartsvej i Nykøbing F som eksempel).
2. Udvid Århusvej, som minimum i udgående retning, således at denne ikke danner flaskehals for trafikken omkring Randersbro. Det samme gælder for Grenåvej, der alt for hurtigt indsnævres til 1 spor ud ad byen.
3. Fortsæt Ringboulevarden fra Hadsundvej ud til Udbyhøjvej. Det vil lette trafikafviklingen omkring sygehuset og fjerne en del trafik ind over byen mod E45 og indkøbsmuligheder i nord byen.
4. Udvid og forlæng Toldbodgade ud over engen og forbind den med Tjærbyvangsvej, hvor denne møder Tjærbyvej. Dette vil motivere at den nye bebyggelses beboere vil tage ad denne vej, i stedet for at anvende Udbyhøjvej for trafik ind mod byen eller sydpå.
5. Glem Østforbindelsen for nærværende. Det må antages at med punkt 1, vil det være attraktivt at tage fra Romalt eller Assentoft mod E45 og uden om Randers, hvis den nordlige omfart mod Hadsundvej forbedres.

6. Optimer sammenfletningen mellem Hammelvej og Grenåvej, således at man kan komme fra Randers ad Hammelvej. I den forbindelse skal krydset Århusvej/Hammelvej optimeres, så tilgang til E45 sydgående gøres lettere. Krydset her og ved Paderup Blvd bliver problematisk ift. trafikafvikling dersom trafikken ledes denne vej mod E45. Underføringer m.m. kan blive nødvendigt.
7. Optimer tilgangen til Paderup indkøbsområde fra Grenåvej. Ellers vil hovedvejen ind fortsætte med at være Århusvej, selv om en ekstra broforbindelse etableres.
8. Etabler foranstaltninger, så trafikken ledes ad hovedfærdselsårer i stedet for gennem beboelsesområder a la Clausholmvej eller Herman Stillings Vej.
9. Læg dele af trafikken over Havnegade i en tunnel. Reelt er det kun trafikken til centrum og Flodbyen der behøver at køre på den eksisterende gade. Det vil kræve større ændringer op mod rundkørslen ved politistationen, men bør kunne lade sig gøre. Man kan overveje at trække denne løsning hen ad Tørvebryggen til Odinsgade, hvor man ville kunne bygge ejendomme i jordplanet, hvis en tunnel trækkes denne vej. Man kunne ligeledes overveje om selv Randers Bro skal lægges i en tunnel, sådan at al trafik der ikke går til centrum trækkes under jorden i dette område.
10. Etabler Klimabroen som en tunnel i stedet for (Kun motorkøretøjer). Man vil kunne rense luften i tunnel for mindre udledning og vil minimere støj. Det er her essentielt, at man betænker både nord og sydgående tilkørselsveje, således at trafik ledes ad hovedfærdselsårer mod tilstødende trafikårer (E45, H16 og H46). Etablering af en ekstra forbindelse over Gudenåen giver ingen mening, hvis ikke den tilstødende infrastruktur optimeres. Etablering som en tunnel giver øget fleksibilitet ift. placering, idet den ikke lukker af for Gudenåen.
11. Etabler bro for cykler og gående i østenden af flodbyen, a la den eksisterende. Det vil sikre en reel anvendelse, idet en kombineret forbindelse som foreslået i dag ikke vil være tiltrækkende for de svage trafikanter grundet støj og gene.
12. Etabler genbrugsplads på nordsiden af fjorden for Randers beboere. Med den store udbygning der sker nord for Gudenåen, er der et ikke uvæsentligt trafikbidrag herfra mod den eksisterende ved Grenåvej. Dette kan elimineres ved anlæggelse af en yderligere station.
13. Etabler Havnevej som beskrevet i Alternativ 2, dog under hensyntagen til at placering af tunnel i stedet for bro giver fleksibilitet. Det er essentielt at man optimerer forbindelser i nord og syd, så trafik-flowet optimeres ad hovedfærdselsårer. Trafikken skal ledes ad Grenåvej/Hammelvej mod E45 i syd og primært ad Toldbodgade mod Udbyhøj og videre til Industri Nord ved Hadsundvej (Ringboulevard forbindelse).

Principielt kan en ny forbindelse over åen give mening, men man skal sikre sig at denne ikke bliver til gene for de nuværende borgere i byen på bekostning af ønsket om at tiltrække nye beboere i centrum af byen. Ovenstående giver mulighed for at minimere den gennemgående trafik, så kun den relevante trafik genereret af borgere i Randers skal håndteres. Dette bør være en prioritet inden en havnevej og å-forbindelse besluttet. Argumentet om at man må finde sig i gener, hvis der én gang er etableret en vej på bekostning af at skabe optimale betingelser for nye veje og områder er ikke holdbar. Randers Kommune skal så vidt muligt også tilgodese de eksisterende borgere i byen.

Jeg står selvfølgelig til rådighed for yderligere kommentarer eller idéer.

Med venlig hilsen

Michael Gamtofte
Tjærbyvej 121
8930 Randers NØ

