

Det er Randers... det bliver ved snakken

Gennem de seneste godt 50 år har de randrusianske politikere stukket hovedet i busken, når det gælder infrastrukturplaner og realisering af disse. "Gamle Østbro", "Nye Østbro", "Bolværkslinje" eller "Klimabro". Kært barn har mange navne, men sker der noget?

Nej. Man har ikke været i stand til at levere et oplæg, der har stillet folketingets trafikpolitiske ordførere tilfredse. Til gengæld er man, hver gang tommelfingeren er blevet vendt nedad, vendt hjem til Randers og har overbevist sig selv og hinanden om, at "vores plan fejler ikke noget. Det er de andre den er gal med..." Men det var jeres plan den var gal med. Finansieringen var ikke på plads. Trafikprognoserne var urealistiske. Den samfundsøkonomiske forrentning var for lav... Det var jeres fejl. Og I forsømte at komme med et revideret forslag. I stedet kom I med et nyt. Som også blev afvist.

Og det er så der vi er igen. Et nyt forslag: Klimabroen.

Men hvad er Klimabroen? Klimabroen er den bro, der skal binde pieren til en byfornyelsesplan, der tidligst kan påbegyndes realiseret om godt 15 år, når lejeaftalerne med havnens virksomheder er udløbet. Der er selvfølgelig en lang række forudsætninger, der skal være opfyldt bl.a. at virksomhederne er interesseret i at rykke til nye arealer (i Randers), at der er etableret et nyt fjernvarmeværk og at de stærkt forurenede arealer er blevet oprenset. ***Hvor er beregningerne for de udgifter der er forbundet med realiseringen af "Byen til Vandet"?***

I vil muligvis argumentere for, at "Byen til Vandet" er et andet projekt, som økonomisk er uafhængig af Klimabroprojektet og Ny Havnevej. Men de mange rapporter og analyser, der gennem årene er blevet produceret, siger noget andet. Klimabroen er en forudsætning for at kunne gennemføre projekt "Byen til Vandet".

Den klart største udfordring i disse mange projekter er, at de bliver blandet sammen i én stor rodet bunke, og at de alle sigter mod at sikre realiseringen af projekt "Byen til Vandet". Vær nu fornuftige og del projekterne op i mindre elementer, som kan gennemføres uafhængigt af

hinanden. Løs de udfordringer der er størst, trafikafviklingen, og kryds fingre for, at der i fremtiden er behov og mulighed for at omdanne havnearealerne til boligområder.



Figur 1. <https://www.randers.dk/udvikling-by-og-land/byudvikling/byen-til-vandet/forudsætninger/>

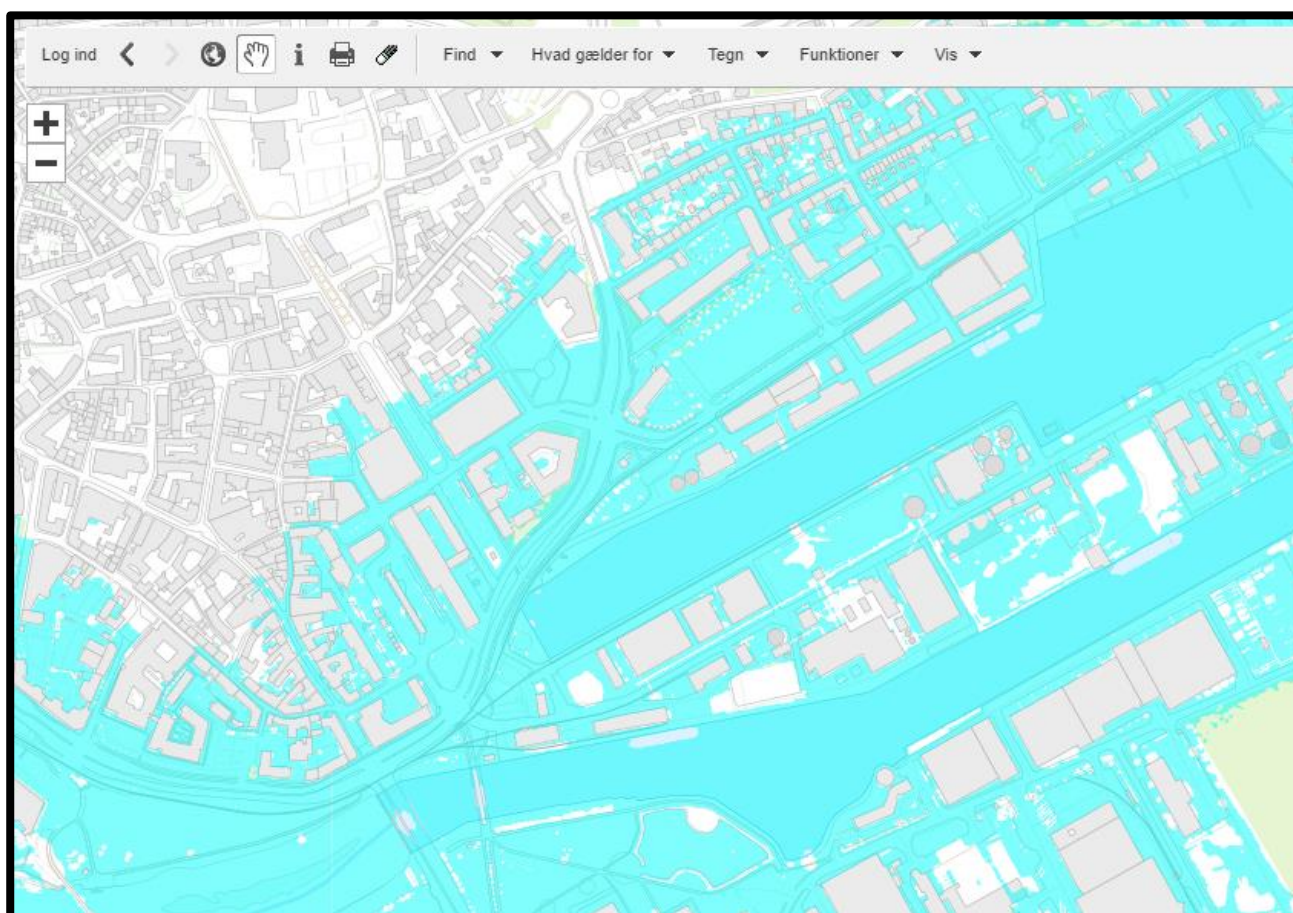
Det giver absolut ingen mening at binde pieren til en plan, der måske kan realiseres en gang i fremtiden. Tanken bag synes at være, at alle de andre havnebyer har gjort det, så selvfølgelig skal Randers også omdanne havnearealerne... om end meget langt ude i fremtiden!

Klimasikring?

Klimabroen hedder Klimabroen fordi den skal fremtidssikre midtbyen. Det nordre havnebassin omdannes til et regnvandsbassin og skal dermed beskytte byen mod oversvømmelse i forbindelse med kraftigt regn/skybrud. **Men hvor stort bliver regnvandsbassinet? Hvor stort et areal skal afvandes i det? Hvor meget vand vil nordre havnebassin kunne rumme før vandet går over kajkanten?**

Oversvømmelser fra (ekstremt) højvande vil Klimabroen ikke kunne afhjælpe. Spørgsmålet er derfor; **hvilke øvrige initiativer tages der for at sikre midtbyen mod oversvømmelse? Og hvilke omkostninger er forbundet med disse initiativer?**

Jeg er bekendt med planerne om det såkaldte "Klimabånd". Planerne udformes i perioden fra 2017-2022 og skal sikre arealerne fra Hvidemøllevej til lystbådehavnen/Sydhavnen. **Hvor langt er man med disse planer? Hvornår realiseres "Klimabåndet"? Hvilke planer ligger der for beskyttelse af de områder, der ikke bliver dækket af "Klimabåndet", herunder Uggelhuse, Mellerup, Udbyhøj og Allingåbro?**



Figur 2. Terræn under kote 3. De nye havnearealer i Randers Syd anlægges i kote 2.5.

Der er i planerne om "Klimabroen" et meget snævert fokus på at klimasikre arealerne omkring nordre havnebassin, mens de øvrige dele af byen ikke sikres mod oversvømmelse. Igen er det "Byen til Vandet" der er i centrum.

For slet ikke at tale om de ovennævnte lokalsamfund, der ligger ud langs fjorden. Mellerup, Udbyhøj, Uggelhuse og Allingåbro (Norddjurs). En reel klimasikring af Randers og de øvrige byer, forudsætter et samarbejde mellem kommunerne (Randers, Norddjurs og Syddjurs) og, at løsningen flyttes så tæt på Kattegat som muligt. Derved sikrer vi flest værdier!

Klimabroen

Udfordringen er, at man fra kommunens side har forelsket sig i projekt "Byen til Vandet" og, at man vil gå langt for at dette projekt bliver realiseret.

I efteråret 2018 afholdtes et borgerinddragelsesprojekt, hvor interesserede kunne give deres mening til kende. I alt indkom 441 bidrag/kommentarer, som man efterfølgende tematiserede i en database. I den tilhørende analyse fremgår det under punktet "klimatilpasning", at "*Særligt Klimabroen fremhæves som vigtig for at sikre byen*". Af de 441 borgerbidrag/kommentarer handler 4 om Klimabroen. En kommentar omhandler økonomi (svaret er blevet redigeret således, at holdningen bag kommentaren ikke tydeligt fremgår), en handler om forbindelse til Århusvej, en om at fjerne trafik fra centrum og den sidste kommentar er et ønske om fokus på klima (-sikring).

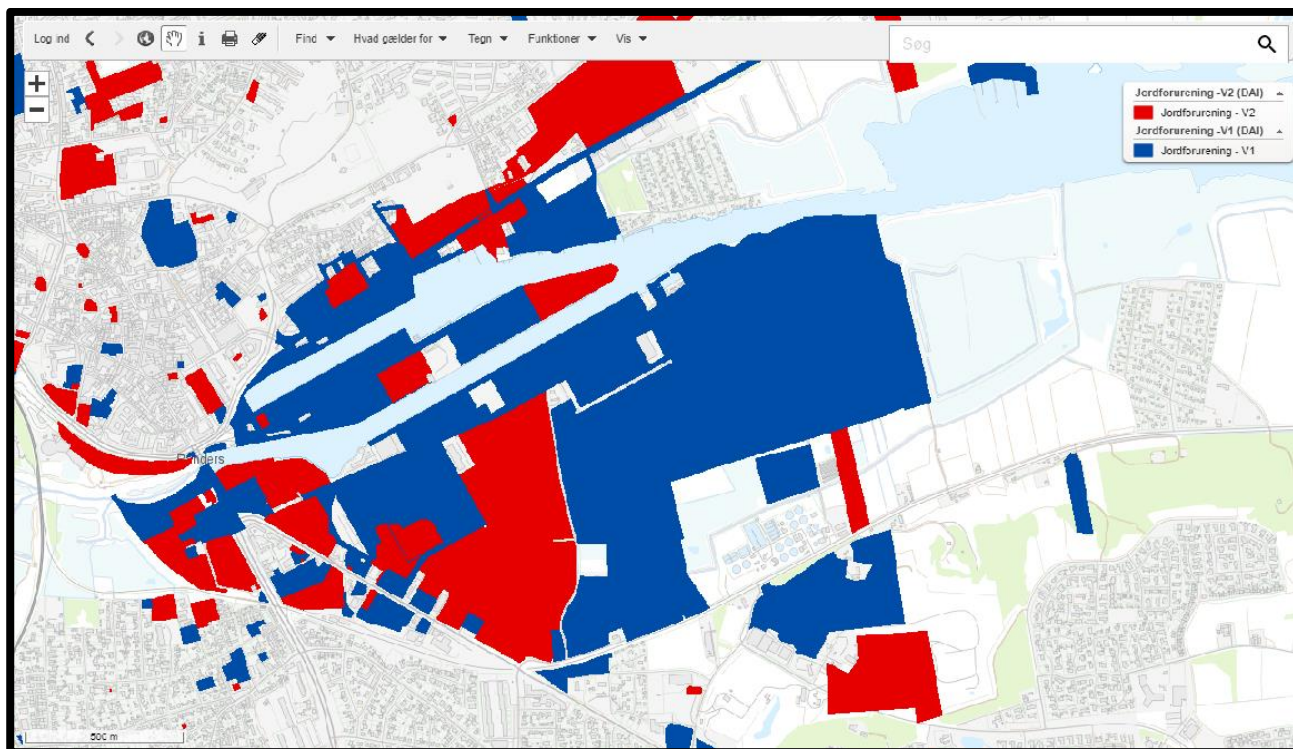
Når 0,907 % af svarene "omhandler" Klimabroen, er det at stramme den, når man påstår at borgerne fremhæver Klimabroen som vigtig. Det er ønsketænkning fra politikernes og/eller forvaltningens side.

Klimabroen skal etableres som klap- eller svingbro så skibsbetjening af havnens virksomheder kan opretholdes. ***Hvilke drift- og vedligeholdelsesomkostninger er forbundet med dette? Står omkostningerne mål med den forholdsvis begrænsede skibsbetjening af de indre havnearealer i årene fremover (indtil alle virksomheder har forladt området med udgangen af 2035?***

Ny havnevej skal sikre "Klimabroen" som skal sikre projekt "Byen til Vandet". Store dele af arealerne omkring havnen er stærkt forurenet. ***Hvilke omkostninger der forbundet med oprensningen af disse arealer?***

Her vil man måske undskylde sig med, at de forurenede arealer tilhører Randers Havn, og at det er Randers Havn der står for oprensning og sidenhen salg af disse arealer. Men Randers Havn er Randers Kommune, og derfor er der risiko for, at borgerne i Randers kommer til at hænge på regningen.

Er det undersøgt hos potentielle investorer, om disse overhovedet er interesseret i at byudvikle de stærkt forurenede havnearealer? Hvor og hvornår etableres der et nyt fjernvarmeværk? Hvilke omkostninger er forbundet med etableringen af et nyt fjernvarmeværk?



Figur 3. Jordforurening af havnearealer. Formodet forurening V1 (blå). dokumenteret forurening V2 (rød).

Fredeliggørelse af Havnegade

Lørdag d. 20. august 2016 blev Havnegade "fredeliggjort" som en del af promoveringen af projekt "Byen til Vandet". Af omtalen af Havnegadeparken på Randers.dk fremgår det, at fredeliggørelse af Havnegade er "en reel mulighed i alle scenarier", samt "at give borgerne oplevelsen af, hvordan Østervold kan komme til vandet uden den markante trafikbarriere, som Havnegade udgør".

Indgår det i de kommunale fremtidsplaner for området, at Havnegade skal fredeliggøres eller nedbygges (som det andre steder formuleres)? Betyder det, at al trafik mellem Randers SØ og Randers NØ skal ske via Klimabroen? Hvor store trafikmængder er der tale om, hvis Havnegade fredeliggøres/nedbygges? Hvordan skal trafikken afvikles hhv. syd for fjorden (Grenåvej/Clausholmvej/Hammelvej/Århusvej m.fl.) og nord for fjorden (Hadsundvej/Udbyhøjvej m.fl.)?

Trafik til og fra Århusvej. Via Grenåvej eller via Clausholmvej/Hammelvej?

Af høringsoplægget fremgår det, at Randersbro vil blive aflastet for ca. 22.100 biler/døgn, når Klimabroen er etableret. Af de ca. 22.100 daglige biler forventes ca. 4.100 at benytte Clausholmvej til/fra Ny Havnevej/Klimabroen.

Hvorledes forventes de resterende ca. 18.000 at komme til/fra Ny Havnevej/Klimabroen? Hvordan vil man sikre god adgang fra Klimabroen til Århusvej, der i dag er den primære sydlige indfaldsvej til Randers? Hvordan vil man sikre, at de mindre veje i Krstrup f.eks. Krstrupvej, Engboulevarden, Valdemarsvej, R. Hougårds Vej og Vennelystvej ikke belastes yderligere af meget og/eller tung trafik? Hvor mange midler er der afsat på budgettet til om- og udbygning af tilkørselsvejene hhv. syd og nord for Klimabroen?

Ombygning af fletningen mellem Grenåvej og Hammelvej

I det transportpolitiske forlig "Havnepakke 3" fra 2012/2013, tilkendegav Folketinget at ville medfinansiere ombygningen af krydset Hammelvej/Clausholmvej samt ombygningen af fletningen Grenåvej/Hammelvej med i alt 20 mio. kr. **Hvad er prisen for at gennemføre de to projekter nu (2020)? Er der afsat midler på budgettet? Er staten stadig interesseret i at medfinansiere ombygningerne? Hvilke øvrige projekter/ombygninger skal gennemføres for at sikre god forbindelse mellem Århusvej og Klimabroen?**

Både fletningen og Clausholmvej indgår som muligheder i forhold til trafikafviklingen i forbindelse med havneudvidelsen. Det fremgår af Randers Havns præsentation af udbygningsplanerne.

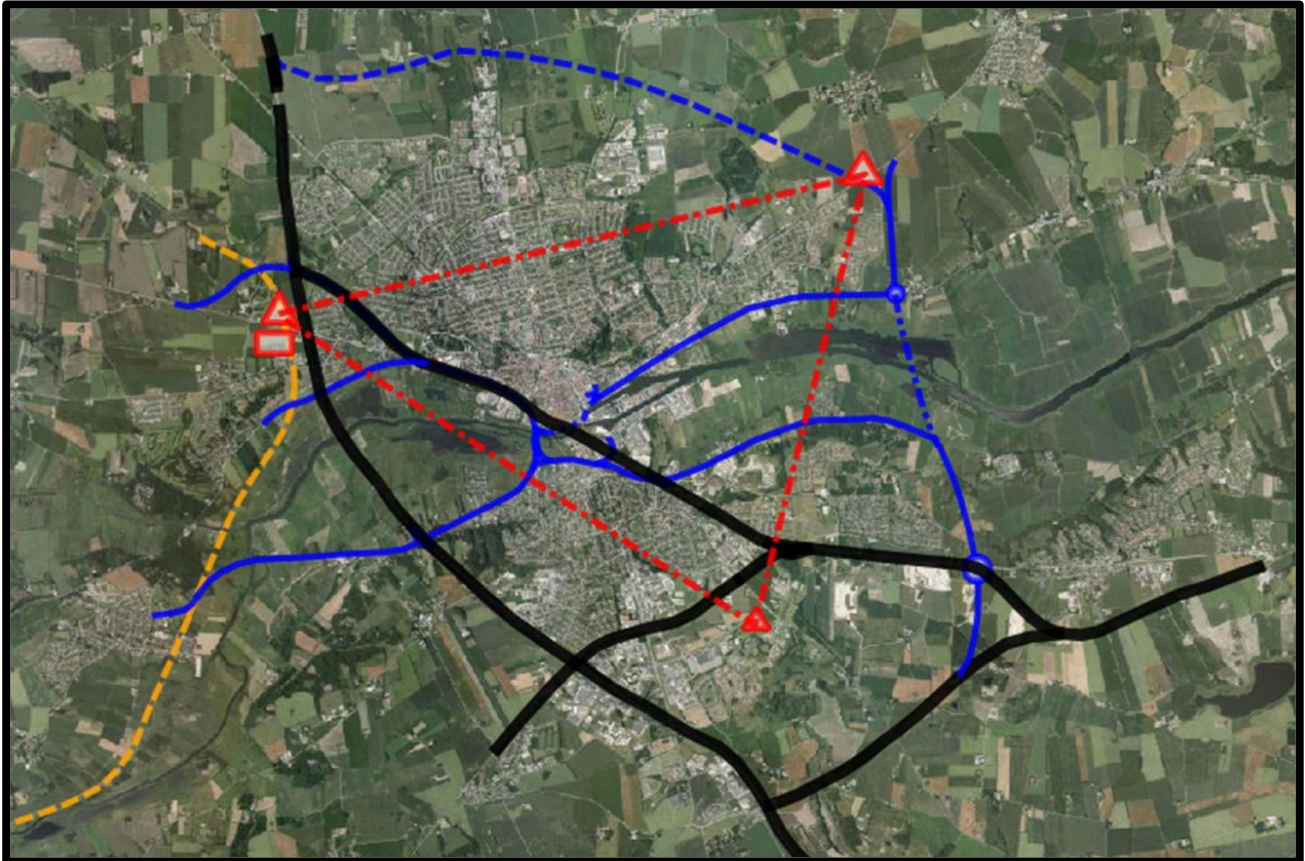
Randers Busterminal

Et andet element, der indgår i planerne om "Byen til Vandet" er busterminalen. Den ligger åbenbart forkert, så den skal flyttes... en lille smule. Planerne er at nedlægge parkeringspladsen ved Trangstræde og etablere en ny busterminal her. Arealerne hvor busterminal ligger i dag, frigives til byudvikling, som skal sikre at "området i fremtiden vil kunne fungere som et vigtigt ankomst- og koblingspunkt mellem byen og vandet". Den nye busterminal skal "bidrage til at skabe en offentlig oplevelsesrig forbindelse mellem vandet og midtbyen". Det fremgår af planerne for "Byen til Vandet", hvor flytningen af busterminalen er endnu en forudsætning (<https://www.randers.dk/udvikling-by-og-land/byudvikling/byen-til-vandet/forudsætninger/busterminalen/>).

Hvordan skal adgangsvejen for busser der ankommer fra syd (Århusvej, Grenåvej, Hammelvej m.fl.) fremadrettet være? Hvilke busruter skal forlægges til Klimabroen? Hvilken betydning får det for fremkommeligheden i krydset Havnegade/Fischersgade/Toldbodgade og på Dytmærskan?

Når man er i gang med at omlægge busbetjeningen i og omkring Randers, burde man måske undersøge om det overhovedet er nødvendigt med en busterminal i centrum af byen. Af en nylig rapport om busbetjeningen af Randers og omegn fremgår det, at man ønsker at omlægge dele af rutenettet således, at der fremover ikke vil være samme grad af korrespondance mellem by- og

regionalbusserne som i dag. Busterminalen skal fremover ikke være holdeplads for alle bybusruter.



Figur 4. Fremtidens infrastruktur omkring Randers

Af samme rapport fremgår det, at ”størstedelen af skiftene på terminalen foretages for enten at komme mod nordbyen eller Paderupområdet, hvor de væsentligste destinationer uden for centrum ligger”. En ikke uvæsentlig del af buspassagererne er unge uddannelsessøgende, der har deres daglig gang på en af byens mange uddannelsesinstitutioner f.eks. i Paderup eller på Blommevej. Når de unge er steget af bussen, fortsætter denne, stort set tom, til busterminalen.

Der er mange grunde til at undersøge behovet for at have en busterminal i centrum af byen. Et alternativ, som tidligere er blevet foreslået er, at etablere decentrale endestationer for rutebilerne i f.eks. Paderup og Blommevej og samtidig opretholde hyppige bybusforbindelser mellem de decentrale endestationer.

Det vil kunne bidrage til at forbedre bussernes rettidighed, mindske antallet af forsinkelser opstået i centrum, hvilket også vil have økonomiske fordele. Desuden forbedres fremkommeligheden i centrum i og med antallet af (tomme) busser reduceres væsentligt. Se fig. 4.

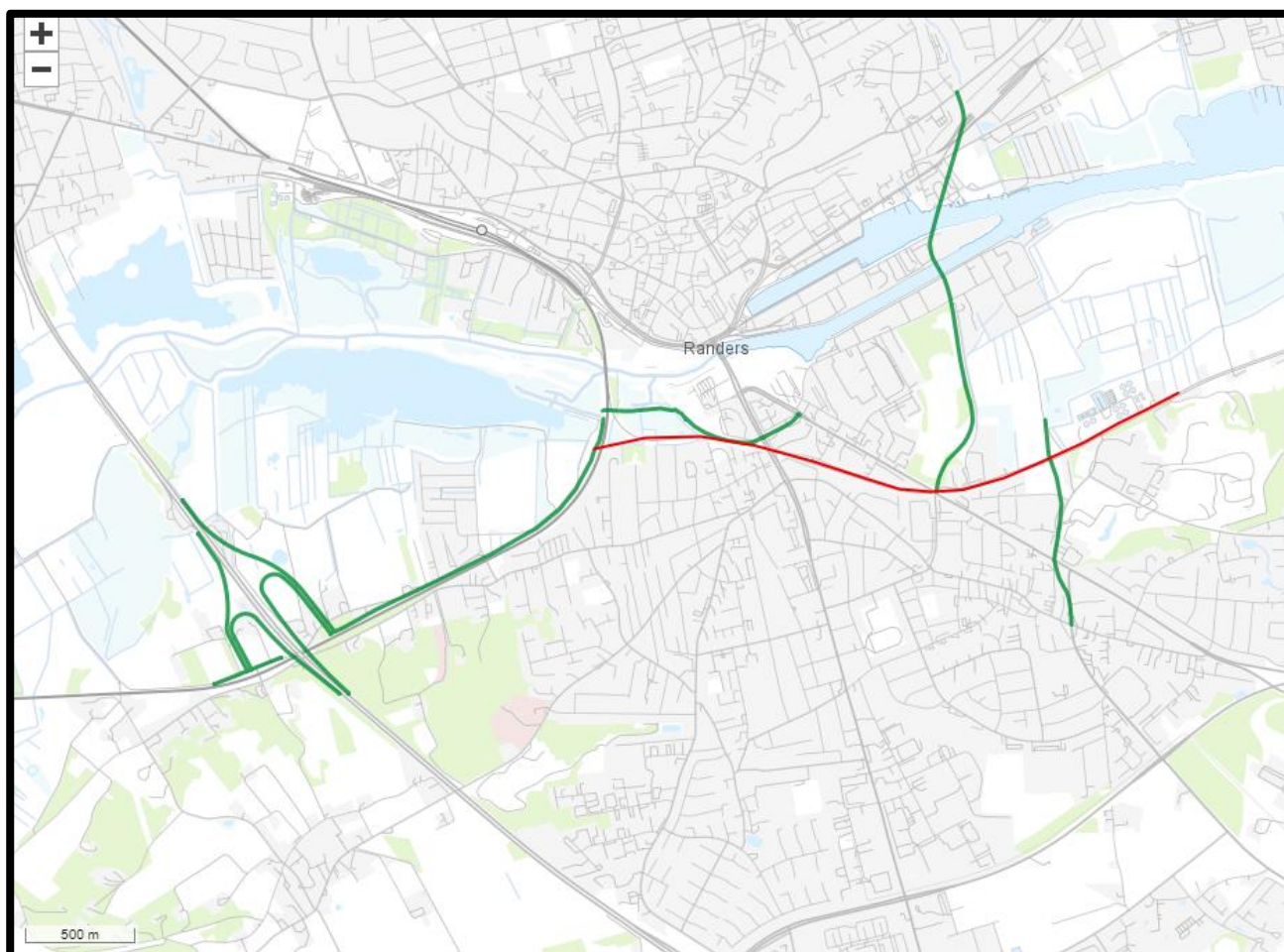
Alternative vejforbindelser til Randers Havn, Syd

Der er i flere af de øvrige høringssvar indkommet forslag til alternative adgangsveje til de nye havnearealer i Randers Syd. Et forslag er, at føre trafikken langs fjorden til Assentoft (DAKA), hvor adgangsvejen kobles på Østbroen. Dette forslag forudsætter selvfølgelig at Østbroen etableres. Ved anlæggelsen af det nordlige hængsel kunne man have sikret sig, at hængslet var klar til at koble Østbroen på. Der er i udformningen af det nordlige hængsel ikke noget der tyder på, at staten er interesseret i at investere yderligere. **Har Randers Kommune fået tilkendegivelser fra**

Folketinget vedr. ud- eller ombygning af det nordlige hængsel? Det kan konstateres, at det nordlige hængsel blev etableret uden mulighed for tilkørsel fra Romalt-siden, hvilket kunne have bidraget til aflastning af kommunevejene Grenåvej og Hammelvej.

Jeg skal her præsentere et andet forslag, nemlig at anlægge en vej langs jernbanen fra E45 ind mod Vorup, hvorfra den nye adgangsvej skal følge den gamle Grenåbane, der for længst er blevet nedlagt. Første del af forslaget er allerede på tegnebrættet hos Randers kommune jf. figur 5. Det er uden tvivl den korteste vej fra Havnen til E45. Og det er reelt kun krydsningen med Århusvej, der er et problem, forudsat der støjsikres langs Fuglsangvej/Kærgade. Planen kan gennemføres langs jernbanen, over/under jernbanen eller ved at etablere Ny Randers Station i Hornbæk, hvilket også tidligere er blevet foreslået. En udflytning af Randers Station vil skabe nye muligheder for udvikling og vækst, nye muligheder for adgangsveje til centrum, forkorte rejsetiden

til bl.a. Aarhus og Aalborg, forbedre tilgængeligheden (forudsat man sikrer hyppig busbetjening af stationen), samt kunne bidrage til større sammenhæng mellem bilisme og kollektiv transport.



Figur 5. Ny forbindelsesvej fra E45 til Randers Havn, Syd via banelegemet og Grenåbanen (nedlagt)

Byen til Vandet

Jeg er bekendt med, at projekt "Byen til Vandet" er sendt ud i en anden høring uafhængigt af høring om "Ny Havnevej". Men da de to projekter, og mange andre, er så tæt forbundet, skal jeg ikke undlade at forholde mig til projekt "Byen til Vandet".

Havnearealerne i mange andre byer er blevet omdannet fra industri til bolig og kontor. Det er de blevet fordi arealerne var blevet ledige. Industrien havde forladt arealerne. Det har de ikke i Randers. Her lever industri og produktion stadig i bedste velgående på havnens arealer. Af Randers Havns hjemmeside fremgår det at, skatteprovenuet fra aktiviteterne på havnen udgør 366 mio. kr., svarende til 3,4 % af kommunens samlede skatteprovenu (<https://www.randershavn.dk/>). Virksomhederne lejer arealerne af Randers Havn og lejekontrakterne fornyes løbende indtil Randers Kommune ønsker at anvende arealerne til byudvikling.

Spørgsmålet er, om virksomhederne, når de ikke længere kan fortsætte drift og produktion i de nuværende lokaler, uden videre flytter til nye arealer på Randers Havn. Eller om virksomhederne, eller nogle af virksomhederne, helt forlader Randers, når der nu alligevel skal investeres i nye bygninger m.v.

At Randers bør udnytte den helt unikke placering byen har, er ikke til diskussion. Flodbyen Randers bør og skal udvikles. Men det skal ske på arealer der er tilgængelige og det skal ske inden for en overskuelig fremtid. Og der er masse af muligheder.

Pælebyen i Vorup enge, Motorvejsbyen over E45 eller Husbådebyen i Neder Hornbæk. Ryst posen, bland ikke æblerne med pærerne, tænk alternativ, løs problemerne, skab fremtiden... udvikl Randers.