

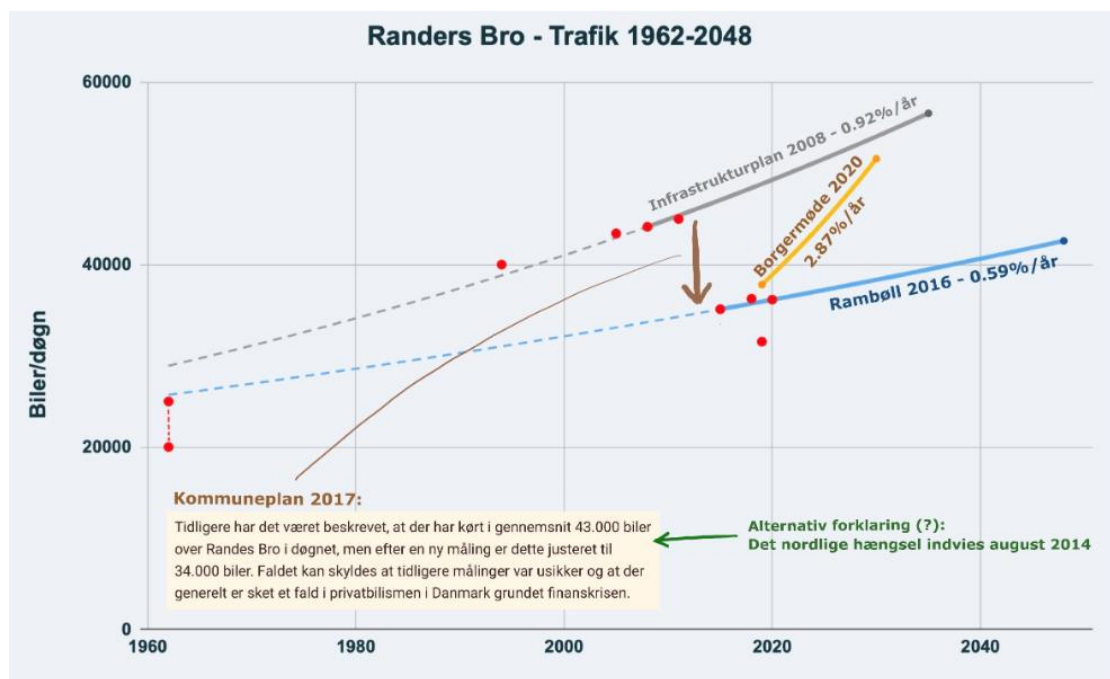
Høringssvar Ny Havnevej – Hokus pokus trafik tal

Det er altafgørende for investeringer i infrastruktur, at man for det første kender de reelle tal. Det er store investeringer der skal laves og derfor skal grundlaget være i orden og det første er nutidens trafik tal. For en modelberegning o.s.v. så må man aktivt bruge disse kendte tal til at analysere stigninger, fald eller stabilitet i trafiktallene og så benytte sig af disse kendte faktorer. Man ser på befolkningsprognoser, og man ser på hvor byen udvikler sig og skal udvikle sig, og det er lige nøjagtig hvad Rambøll foreskriver i deres rapport ud fra basis scenariet side 32-36 og henvisning til skema på s. 16

<http://publikation.randers.dk/RandersKommune/byen-til-vandet/byen-til-vandet-undersogelse-af-konsekvenser-af-nye-veje-og-broer-i-randers-midtby/?page=34>

I forundersøgelsesrapporten udarbejdet af Rambøll, der bruges trafik tal fra 2015 (Har ikke kendskab til om de er modelberegnet eller faktuelle tal).

Fakta er, at hvis man tager Rambøll's tal fra 2015 og den procentvise stigning på 0,59% og både ganger ned i forhold til Broen etablering i 1962 med 25.000 biler i døgnet og ganger op til 2020 så vil der være 36.146 biler på Randers Bro i 2020 og så til de trafikmålingstal som indrapporteres til Vejdirektoratet og som fremgår af Kommunen egen hjemmeside fra 2020, så ender man på samme tal 36.157 (forskel på 11 biler), og tager man fortsatte stigning frem til 2048 så ender man på 42.600 biler på Randers Bro i 2048.



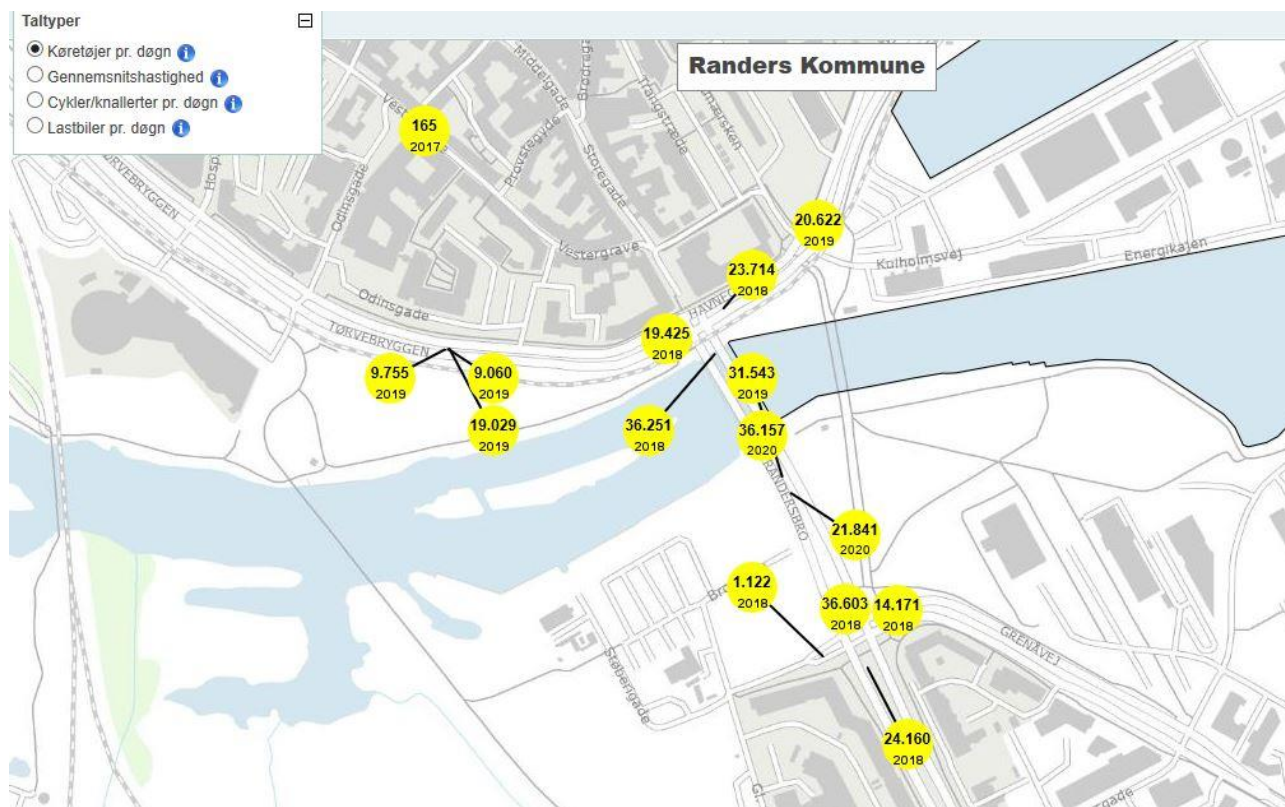
Der er i ovenstående skema anvendt 4 forskellige opgørelser og fremtidsprognoser.

Infrastrukturrapporten fra 2008, Kommunens tal fra det virtuelle borgermøde, Rambøll rapporten fra 2016 og så de fysiske og faktuelle trafiktællinger som fremgår af Vejdirektoratets og Kommunens hjemmesider.

Og som det fremgår så er der total sammenhæng mellem de fysiske trafiktællinger og tal fra Rambøll rapporten fra 2016, selv med en tilbage beregning på Randers Bro's åbning i 1962 og frem til 2020?

Så hvorfor mener Randers Kommune så ikke at Rambøll rapport og de fysiske trafiktællinger rammer plet med 42.600 biler i 2048?

Hvorfor bruger Randers Kommune ikke de tal som er faktuelle fysiske optællings tal fra 2018 og frem til 2020.? <http://vej08.vd.dk/komse/nytui/komse/komSe.html?noegle=4780523458&log=0>)



Hvorfor bruger Randers Kommune så på det virtuelle borgermøde trafik tal, der ikke er i overensstemmelse med Rambøll rapporten? Eller de fysiske trafiktællinger?

De trafik tal som man nævner på det virtuelle Borgermøde fortælles, at det er de sidste kørte tal fra trafikmodeller kørt af Rambøll sidst i 2019 eller først i 2020? Hvad er det for beregninger, tal eller trafik simuleringer o.s.v. og hvorfor er de ikke lagt frem som bilag i sagen?

Er det kendte fysiske trafiktællinger? Hvis ja, hvorfor er disse tællinger så ikke lagt i Vejdirektoratets og Kommunens database for trafiktællinger? Og hvorfor fremgår de ikke af Kommunens hjemmeside?

Hvordan vil man forklare disse tal?

Og hvorfor afviger de tal fra borgermødet med de fysiske trafiktællinger fra 2018-2020 som fremgår på Vejdirektoratets og Kommunens hjemmesider som fakta tal?

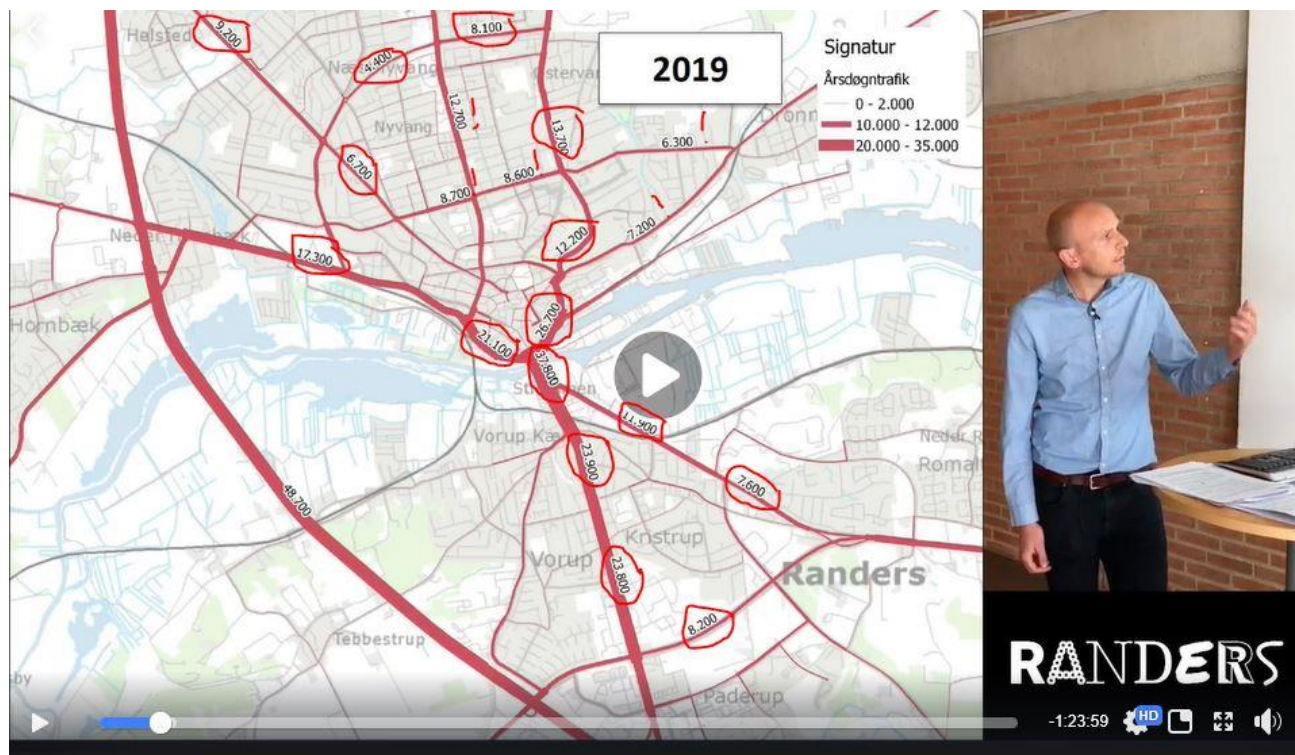
<https://www.ft.dk/samling/20191/almudel/TRU/bilag/252/2155063/index.htm>

Hvorfor bruger man forkerte trafik tal i de fremlagte bilag på både Borgermødet?

Og hvorfor bruges de samme tal sammen med andre skitser for Folketingets trafikudvalg fra besøget i februar 2020? <https://www.ft.dk/samling/20191/almindel/TRU/bilag/252/2155063/index.htm>

De markeret tal med rød ring er tal der afviger fra Kommunens og vejdirektoratets indberetninger fra 2018-2020. Og som det fremgår er der stort set ikke et eneste tal der er korrekt?

<https://www.ft.dk/samling/20191/almindel/TRU/bilag/252/2155063/index.htm>

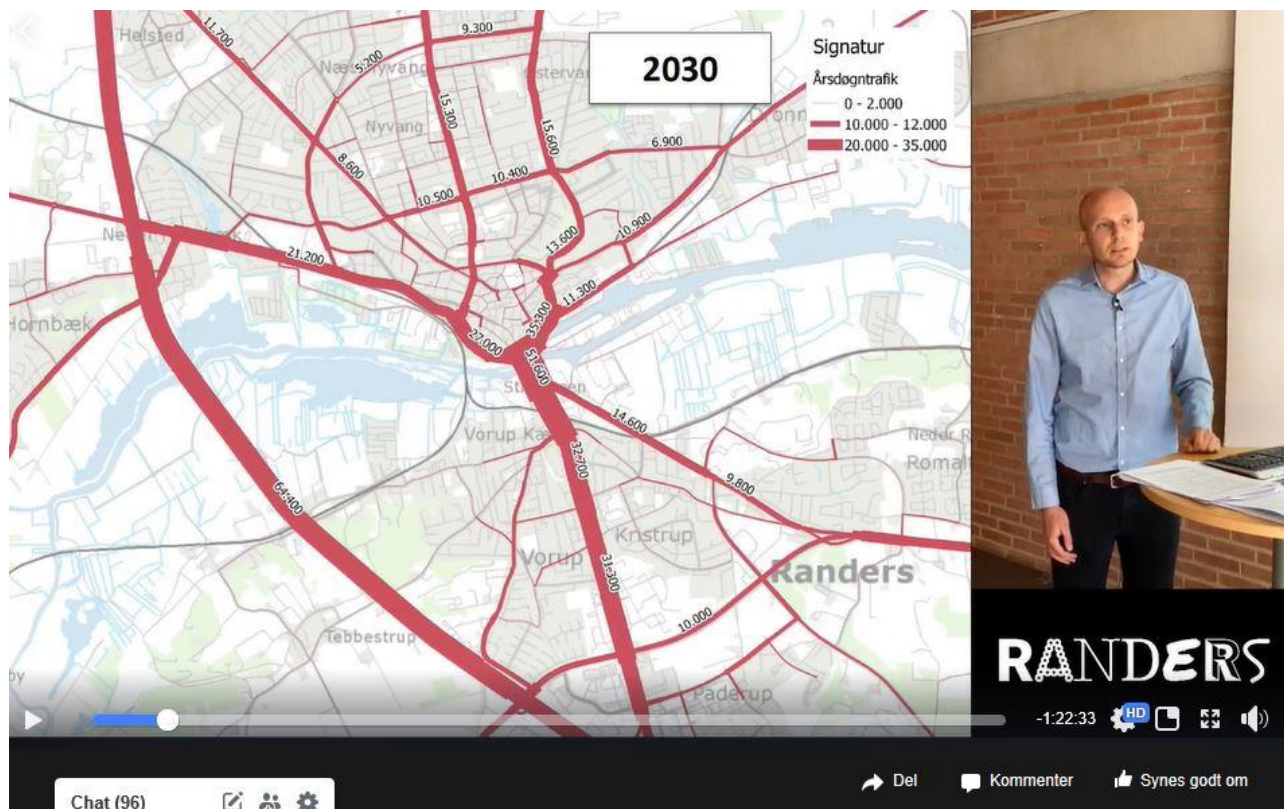


Der er afvigelser i tallene både op og ned, men ingen tal er i overensstemmelse med de fysiskopmålte trafiktællinger? Hvorfor?

Hvis ikke man kan stole på faktuelle tal, og tage udgangspunkt i dem, hvad kan man som borger så regne med, er rigtigt?

Når der på denne måde bliver manipuleret med tal, så vil det jo ikke give et retvisende billede af behovet for hvornår der skal ske en reel investering i infrastrukturen, og risikoen for at man laver kæmpe fejlinvesteringer i en uanvendelig klimabro frem for en Østbro?

Hvad er det faglige belæg for at man allerede i 2030, når frem til et trafik tal på Randers Bro på hele 51.600 biler.



Hvordan vil man forsvare en sådan progressiv stigning, som går imod Rambøll's beregninger fra 2016 i rapport Byen til Vandet s. 32-36 samt side 16 <http://publikation.randers.dk/RandersKommune/byen-til-vandet/byen-til-vandet-undersogelse-af-konsekvenser-af-nye-veje-og-broer-i-randers-midtbj/?page=34>

Tal fra Rambøll rapporten har vist sig at for Randers Bro faktisk har vist sig at ramme spot on på trafiktællinger i 2020.? Hvordan og hvorfor kommer man lige pludselig frem til så markante og procentvise stigninger uden at fremlægge behørig dokumentation?

Rambøll Rapporten beregner de trafikale stigninger 30 år frem til 2048, så hvorfor fremskriver Randers Kommune så kun sine tal frem til 2030? Hvad er begrundelsen for det, når "Byen til vandet" i rapporter beskriver det som 5 årtiers udviklingsplan?

Hvordan vil man forsvare en så progressiv stigning i biler på Randers Bro, når der gennem de sidste 3 år har været stabile tal, 3 år i træk med et lille fald, 2018 -36251 biler, 2019 – 31.543 biler, 2020 36.157 biler?

Hvordan vil man forsvare en så progressiv stigning i biler på Randers Bro, når man frem til 2030 i befolkningsprognoser ikke stiger i aldersgruppen 17-74 år, men er status Q, mens det kun er +75 år der er stigende i Kommunen.

Befolkningstal for Randers Kommune 2020-2030

Aldersgruppe	2020	2030	Gennemsnitlig årlig vækst [%]
0-16	18362	18273	-0.05
17-74 år	70350	70353	0.00
75-	9093	12139	2.93
Ialt	97805	100765	0.30

Kilde: <https://www.randers.dk/media/23607/bilag-2-aldersgrupper.pdf>

Er det de +75-årige der øger trafikbelastningen på Randers Bro?

Når nu at "Byen til vandet" projektet efter de beregnede udviklingsmuligheder strækker sig over de næste 50 år, Hvorfor er der så ikke lagt en prognose af trafik tal frem som basere sig på de planlagte etaper i 50 år? Herunder konsekvenser af trafik tal med og uden Verdo i "byen til vandet"?

Hvorfor er en Østbro ikke medregnet i trafikprognoser, da den vil flytte væsentlig mange biler herunder rigtig megen tung trafik uden om Randers?

Hvornår fremlægger man de reelle trafik tal som borgerne kan regne med, og som har sammenhæng med seneste nye og kendte faktiske optællinger og så i forhold til Kommunens egen befolkningsprognose?

Høringssvar indsendt af:

Erik Bo Andersen

Kongelysdalen 14

8930 Randers NØ