

TRAFIK TAL, TRAFIK VÆKST OG PROGNOSE

Dit overblik til at forstå hvorfor 2,87% er urealistisk!

Det kan være utrolig svært, som almindelig borger eller for den sags skyld politiker, at forstå alle de tal der er i debatten omkring Klimabro vs. Østbro.

Det vil vi nu råde bod på ved systematisk i nedenstående dokumentation, at redegøre for, præsenteret i grafer, tabeller med grundige forklaringer på tal osv.

Som altid tages udgangspunkt i Kommunens eget materiale, som er offentligt tilgængeligt eller er tilkommet via aktindsigt.

Først og fremmest så skal man se på de konkrete prognoser og talgymnastik der er i debatten.

Forudsætningerne og dokumenterne:

Faktuelle Trafiktællinger på Randers Bro fra 1995 -2020

Infrastrukturrapport 2008 (prognose) [RAP Rapport V4 JHO TBN.indd \(randers.dk\)](#)

Rapport fra Trafikstyrelsen Vejdirektoratet & Randers Kommune 2013 – Analyse af Østforbindelse (Prognose) [oestlig-fjordforbindelse.pdf \(randers.dk\)](#)

Forundersøgelse Byen til Vandet 2015 (Prognose) [forundersogelse-af-byen-til-vandet.pdf \(randers.dk\)](#)

Rambøll Rapport 2016 [Randers Kommune](#)

Borgermøde 5. maj 2020 [Ny Havnevej. Høring i gang. Video fra borgermøde \(randers.dk\)](#)

Borgermøde 3 & 8 december 2020 Basis ÅDT Kort 2019, Basis ÅDT kort 2030 [Infrastrukturplan 2020 - møde for erhvervslivet .mp4 - Skyfish](#)

[Borgermøde om Infrastrukturplan 2020.mp4 - Skyfish](#)

Hvordan sammenligner vi tallene

For at Kunne lave et total sammenlignelig grundlag, så indgår nedenstående kort med trafiktællinger:

Udgangspunktet er Kommunens ÅDT kort for 2019, som meget gerne skulle afspejle den faktuelle trafikoptælling på vejnettet i Randers.

Udskrifter fra Randers Kommunes Trafikmodel. Uden udbygninger af det eksisterende vejnet.

Basis ÅDT 2019 viser hvordan trafikmodellen udlægger trafik mellem de enkelte zoner på det eksisterende vejnet. Trafikmodellen er kalibreret i forhold et stort antal trafiktællinger på det eksisterende vejnet.

Opbygning af trafikmodellen er beskrevet i notatet: ” Teknisk notat, opbygning og opdatering af Randers trafikmodel 2019,

2019” Basis ÅDT 2030 viser hvordan trafikmodellen udlægger den fremtidige trafik i 2030 på det eksisterende vejnet i 2019.

Resultat:

Så er det ganske simpelt, blot at sammenholde tallene fra 2019 med de opskrevne tal på kortbilag for 2030 henholdsvis med og uden Klimabro.

Det resulterer i nedenstående skema, og beskriver med tal, trafik belastning på vejnettet i 2030:

Trafik tal 2019 er faktuelle tællinger jfr. Randers Kommune anno 2019

Tabellen til venstre viser Kommunens fremskrivning af trafikvækst uden ny bro og uden investeringer i infrastrukturen frem til 2030, som er vist på Kommunens kortbilag Basis ÅDT 2030

Tabellen til højre viser Kommunens fremskrivning af trafikvækst med Klimabro og Havnevej for infrastrukturen i 2030, der er vist på slide fra borgermødet d. 8 december 2020 på slide 46.

De steder i tabellerne der er påsat? er fordi vi enten ikke kan se tallene eller at tallene ikke er tilgængelige.

Klimabroen vil i 2030 være belastet med 24.100 biler.

	Prognoser Uden Klimabro			11 års		Prognoser Inkl. Klimabro			11 års
	Byen til Vandet 2,87%			Fremskrivning		Byen til Vandet 2,87%			Fremskrivning
Vej	Trafik tal	Trafik tal	Vækst	Vækst		Trafik tal	Trafik tal	Vækst	Vækst
	2019	2030	i tællinger	Procent		2019	2030	i tællinger	Procent
Randers Bro	37.800	51.350	13.550	35,85		37.800	29.150	- 8.650	-22,88
Havnegade	23.250	30.150	6.900	29,68		23.250	12.250	- 11.000	-47,31
Tørvebryggen	20.950	27.700	6.750	32,22		20.950	23.550	2.600	12,41
Rosenørngade	16.700	20.850	4.150	24,85		16.700	13.600	- 3.100	- 18,56
Østervangsvej	12.350	14.000	1.650	13,36		12.350	12.000	- 350	- 2,83
Hadsundvej	13.850	15.550	1.700	12,27		13.850	?		-
Udbyhøjvej vest for fjordgade	7.700	9.300	1.600	20,78		7.700	9.200	1.500	19,48
Udbyhøjvej Øst for fjordgade	6.800	9.600	2.800	41,18		6.800	14.800	8.000	117,65
Tjærbyvej	1.100	2.100	1.000	90,91		1.100	1.950	850	77,27
Tjærbyvej øst for Nyholmsvej	1.750	?		-		1.750			-
Drb. Boulevard	6.400	10.100	3.700	57,81		6.400	11.950	5.550	86,72
Toldbodgade vest for fjordgade	5.850	8.900	3.050	52,14		5.850	6.000	150	2,56
Nørrebrogade	8.800	11.200	2.400	27,27		8.800	11.250	2.450	27,84
Rådmandsboulevard	8.550	10.250	1.700	19,88		8.550	9.600	1.050	12,28
Mariagervej syd for Boulevarderne	11.500	14.100	2.600	22,61		11.500	13.200	1.700	14,78
Mariagervej nord for Boulevarderne	12.100	14.850	2.750	22,73		12.100	14.200	2.100	17,36
Ringboulevard Hadsund/Mariager	7.850	9.550	1.700	21,66		7.850	?		-
Ringboulevard Mariager/Hobrovej	4.250	5.250	1.000	23,53		4.250	?		-
Ringboulevard Hobrovej/Viborgvej	?					?	?		
Hobrovej syd for Boulevarderne	6.100	8.500	2.400	39,34		6.100	8.150	2.050	33,61
Hobrovej nord for Boulevarderne	7.550	9.350	1.800	23,84		7.550	10.150	2.600	34,44
Markedsgade	6.250	9.150	2.900	46,40		6.250	11.900	5.650	90,40
Grenåvej vest for Clausholmvej	12.550	14.850	2.300	18,33		12.550	7.450	- 5.100	- 40,64
Grenåvej øst for Clausholmvej	8.350	10.350	2.000	23,95		8.350	16.250	7.900	94,61
Grenåvej Øst for Hammelvej	16.200	?		-		16.200	?		-
Clausholmvej	5.350	6.800	1.450	27,10		5.350	9.050	3.700	69,16
Hammelvej	7.750	?		-		7.750			-
Århusvej nord frem til Bøsbrovej	28.800	39.600	10.800	37,50		28.800	29.250	450	1,56
Århusvej mod syd fra Bøsbrovej	23.000	31.350	8.350	36,30		23.000	24.350	1.350	5,87
Bøsbrovej	7.200	9.850	2.650	36,81		7.200	8.850	1.650	22,92
Romalt Boulevard	2.950	3.550	600	20,34		2.950	4.450	1.500	50,85
Kristrupvej	3.000	4.000	1.000	33,33		3.000	3.700	700	23,33
E45 Gudenådalen	45.209	?		-		45.209			-
Engboulevarden	1.200	1.600	400	33,33		1.200	4.150	2.950	245,83
Vennelystvej	1.250	1.350	100	8,00		1.250	2.250	1.000	80,00
R.Hougårdsvej	1.300	1.550	250	19,23		1.300	2.100	800	61,54
Valdemarsvej	1.400	2.700	1.300	92,86		1.400	5.050	3.650	260,71

DET ER EN VANVITTIG TRAFIKSTIGNING PÅ VEJNETTET I RANDERS! PASSER DET VIRKELIG!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

ER DETTE OK? SE PÅ KONSEKVENSEN FOR DIT KVARTER-

Det man specielt skal hæfte sig ved, det er de veje som belastes og hvor meget de mere belastes i forhold til faktuelle 2019 trafik tal. Både med og Uden Klimabro.

Så skal man ligge specielt mærke til, tallene på vejene ved etableringen af en Klimabro (Højre tabel), for det er ligesom en ballon man trykker på, så flytter luften/trafikken sig bare ud andre steder.

Trafikken fordeler sig så i stedet ud på villaveje centralt i Dronningborg, Romalt, Krstrup og Randers Midtby, som så belastes med voldsomme trafikstigninger på op imod 261%? Veje som i dag bl.a. er skoleveje?

Så skal man ligge mærke til, at der reelt kun sker aflastning af 5 veje, Randers Bro, Havnegade, Rosenørnsgade, Grenåvej vest for Clausholmvej, og næsten status Q for Østervangsvej.

Klimabroen fjerner ikke trafikken i Randers, den fordeler bare den mængde biler der er, og det har den konsekvens, at tusindvis af borgere vil blive belastet med trafik, støj, forurening.

Så er der gentagende gange sagt, at man skal kigge på trafiksaneringer, lukning af sideveje, vejudvidelser o.s.v. og alt sammen uden at fortælle at det koster. Det at lukke sideveje m.v. har store konsekvenser for beboer, udrykningskøretøjer m.v., og man glemmer helt, at sådanne tiltag ligeledes kræver tilladelse fra andre myndigheder herunder politi m.v. og at det muligvis slet ikke kan lade sig gøre i praksis.

For at illustrere at trafikken bare omfordeles, så kan man se på belastningen af kryds og rundkørsler. Alle får en voldsomt mere belastning i 2030 kontra 2019. Bilerne ender jo samme steder anyway.



Ovenstående er basiskort ÅDT 2019 tillagt trafik tal i samme kryds/rundkørsler med tal fra ÅDT 2030 kortbilaget (Inkl. Klimabro), og så har du mere belastning i samme kryds anno 2030.

Der er altså ikke flyttet trafik ud af Randers og belastning på samme kryds/rundkørsler er så blevet endnu større trafikale knudepunkter.

Eks. Så er Krydset Udbyhøjvej/Rådmandsboulevard/Tjærbyvej blevet belastet med ikke mindre end 93%

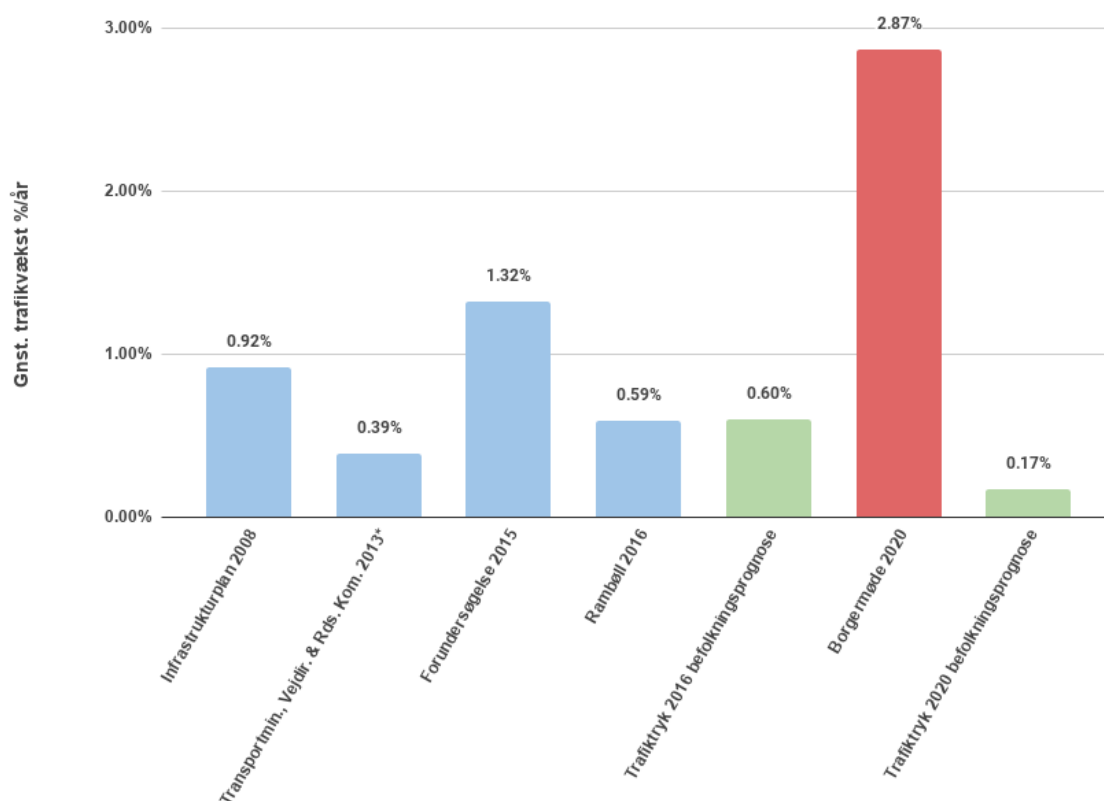
Hvad ved vi?

Vi mener jo helt klart, at man skal tage udgangspunkt i virkelige faktuelle optællinger, baseret på historik og på aktuelle nutidstal. Så kigge og sammenholde med befolkningstilvækst. Så skal man se på tidligere prognoser.... Hvad kan vi lære af dem og hvilke prognoser kan vi se ikke har været korrekte.

Til det har vi lavet et søjlediagram.

DEN ÅRLIGE VÆKST - FORSKELLIGE PROGNOSE

Søjlediagrammet nedenfor sammenligner de årlige vækstrater for trafikken over Randers Bro, som Randers Kommune har offentliggjort - og medtager også de fremadrettede vækstrater for trafiktrykket. Den beregnede vækstrate for trafiktrykket baseret på 2016 befolkningsprognosen ligger på 0.60%/år, hvilket er meget tæt på væksten på 0.59%/år fra Rambøll 2016 rapporten. Trafiktrykket baseret på 2020 befolkningsprognosen ligger med 0.17%/år en del lavere, men det er også helt forventeligt baseret på de faldende forventninger til befolkningsvæksten. Vækstraten på 2.87%/år fra trafikprognosen fra Borgermødet 2020 ligger langt over alle de andre prognoser, og opskrivningen af trafikvæksten er i direkte modstrid med tendenserne der fremgår af befolkningsprognoserne.



Infrastrukturplanen 2008 – En Prognose? der skyder langt forbi faktuelle tal 2019 – Stigning 0,92%

Transportministeriets og Vejdirektoratets prognose fra 2010-2020 – Passer spot on – Stigning på 0,39%

Forundersøgelse 2015 – En prognose? der skyder langt forbi faktuelle tal 2019 – Stigning 1,32%

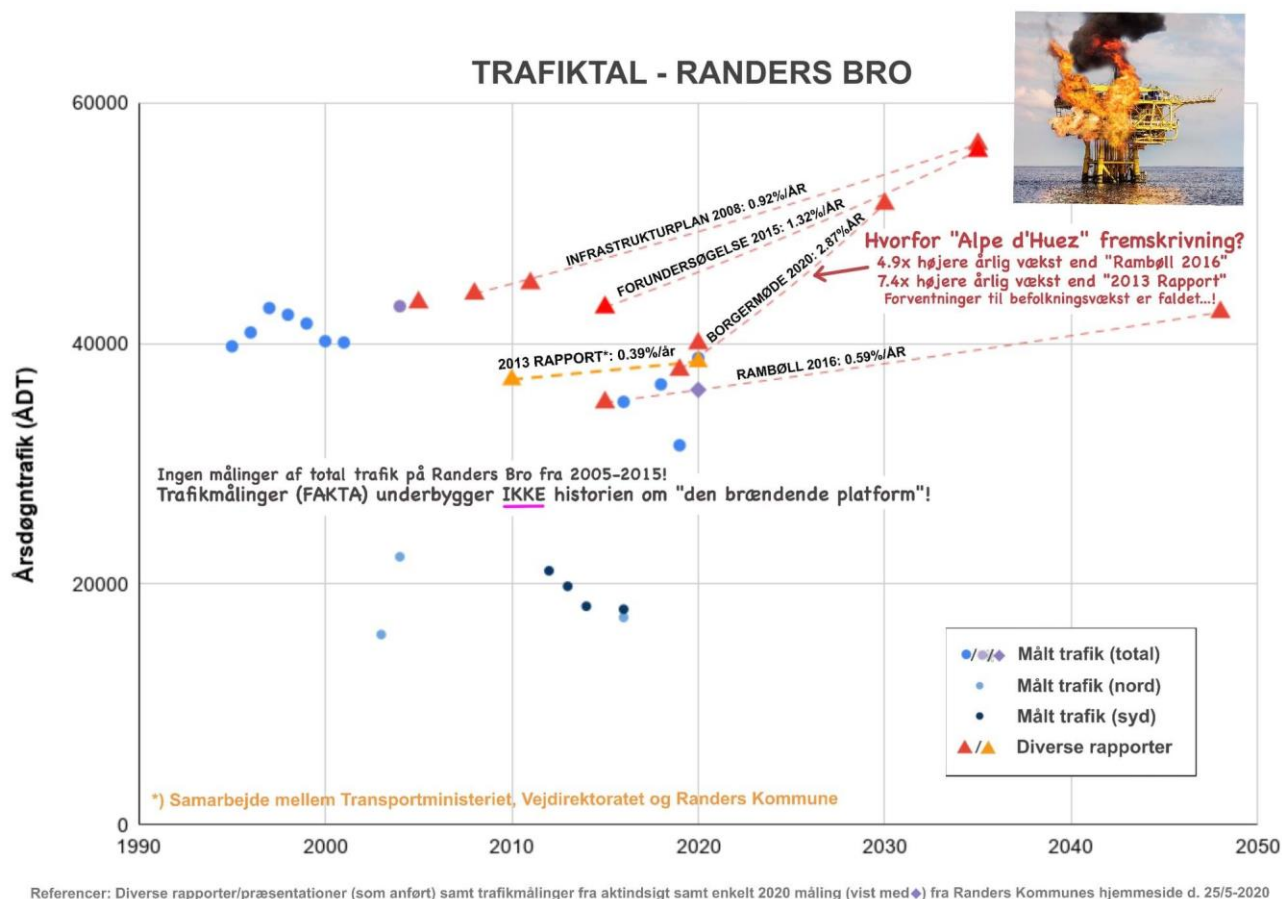
Rambøll 2016 – Rammer kun lidt over faktuelle tal 2019– Stigning 0,59%

Trafiktryk 2016 baseret på befolkningsprognose - Rammer kun lidt over faktuelle tal 2019– Stigning 0,60%

Borgermøde 2020 – En Prognoser? der overgår virkeligheden med op imod 16 gange højere vækst– Stigning på 2,87%

(RØD = Kommunens prognoser)

På nedenstående graf ser man faktuelle trafiktællinger, kombineret med alle de tilgængelige rapporter og prognoser der har været fra 1995 til 2020. De viser stigninger på prognoser.



Det er ikke en fejl at der mangler faktuelle tællinger på Randers Bro på ovenstående kort fra 2002 til og med 2015. Der er simpelthen ingen.....(dog er der fremkommet en enkelt tælling via aktindsigt i 2004)
Der mangler konkret data tællinger i en 13 årig periode (Randers bro) på det sted der er omdrejningspunkt i debatten?

Faktuelle trafik opmålinger foretaget på Randers Bro i perioden 1995 til 2020

Trafiktællinger på Randersbro i perioden 1995 - 2020

Årstal	ÅDT nord	ÅDT syd	ÅDT	Talte dage
1995	???	???	39.768	7
1996	???	???	40.919	7
1997	???	???	42.949	13,7
1998	???	???	42.389	14
1999	???	???	41.662	26,8
2000	???	???	40.192	6,9
2001	???	???	40.084	6,8
2002				
2003	15.814	???	???	45,6
2004	22.277	???	???	27
2005	???	???	???	6,9
2006				
2007				
2008	???	???	???	17,8
2009	???	???	???	12,4
2010	???	???	???	9,6
2011				
2012	???	21.115	???	6,8
2013	???	19.826	???	144,5
2014	???	18.167	???	231,3
2015				
2016	17.235	17.917	35.152	7
2017				
2018	???	???	36.603	0,2
2019	???	???	31.543	6,2
2020	???	???	38.802	254

???

= Værdi ikke angivet i Vejdirektoratets udtræk / tælling er ikke foretaget.

= Ingen tælling foretaget.

Faktuelt kan det bare konstateres, at der ikke er sket en stigning i biltrafikken på Randers Bro siden 1995, tværtimod, så har tallene været faldende.

Det til trods for at Randers Kommune i perioden 2007 til 2020 er blevet 4.814 borger mere i Kommunen. Her er det vigtigt at forholde sig til Befolkningsvækst, men det kommer vi til senere hvorfor.

Vi ved altså faktuel, at trafikken på Randers Bro ikke har været stigende i 25 år?

Vi ved også at E45/motorveje trækker mere trafik en normale vej.

I infrastruktuurrapporten fra 2008 s. 16 der viser man trafiktællinger i 2008, hvor man kan se at E45 ved Gudenådalen har en trafikmængde på 40.062 talte biler/lastbiler. I basiskort ÅDT 2019 fremgår det at det tal er vokset til 45.209 biler/lastbiler. Altså en stigning på 5.147 biler/lastbiler på 11 år svarende til en vækst i MOTORVEJS -trafikken på 1,16%

MOTORVEJS TRAFIKSTIGNING, GUDENÅDALEN 1,16%

Vi ved at Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet i 2013 ramte stort set spot on med en trafikprognose hvor man fremskrev 37.000 biler på Randers bro i 2010 til 38.500 biler i 2020 (Optalt tal år 2020 er 38.806 biler/lastbiler)

Altså en 100% korrekt prognose på 10 år med en fremskrivning på 0,39%

Vi ved at Rambøll prognosen fra 2016 som fremskriver en vækst i trafikken på 0,59%, er baseret på en befolkningsprognose befolkningstal/sammensætning for 2016, som svarer til en befolknings trafiktryk på 0,60%

Altså at Rambølls prognoser i 2016 matcher 99,9% med vores beregnede befolkningstryk på trafikbelastningen med 0,59%

Vi ved også at Linjeføringen, der ligger til grund for beregningen, er beskrevet som "reduceret løsning" i notatet Østlig Randers Fjord forbindelse – Analyse af perspektiverne i en reduceret løsning (SWECO, oktober 2016) i den samfundsøkonomiske rapport for Østbroen udarbejdet af Cowi i 2017 . Citat” Der er anvendt en trafikvækst på 5,9 % fra 2020 og frem til 2030 (svarende til 0,6 % pr. år). Denne er baseret på en vurdering fra Vejdirektoratet, der er foretaget med udgangspunkt i Landstrafikmodellen 2 . Vi har benyttet de samlede vækstrater for alle vejtyper, idet den nye forbindelse vil tiltrække trafik fra både motorvejen og de kommunale veje.” Citat slut

Cowi og Vejdirektoratet fremskrev en vækst på 0,60% i 2017

Alt andet lige ville Rambølls 2016 prognose havde jo alt andet lige være mere negative som konsekvens af et revideret befolkningstal.

Altså at befolkningsvæksten er ændret negativt (positivt fra 2020 prognose) og at det påvirker trafiktrykket fra de oprindelige 0,60% til et faldende tryk på 0,17%

Vi ved også, at Befolkningsprognosen i Byen til vandet 2016 fremskrev befolkningstilvæksten, af vi i år 2048 ville være 123.000 indbyggere i Randers Kommune. Det tal når vi først i 2080 med nuværende befolkningsvækst og prognose godkendt i Randers Byråd 2020.

BEFOLKNINGSPROGNOSER OG STATISTIKKER

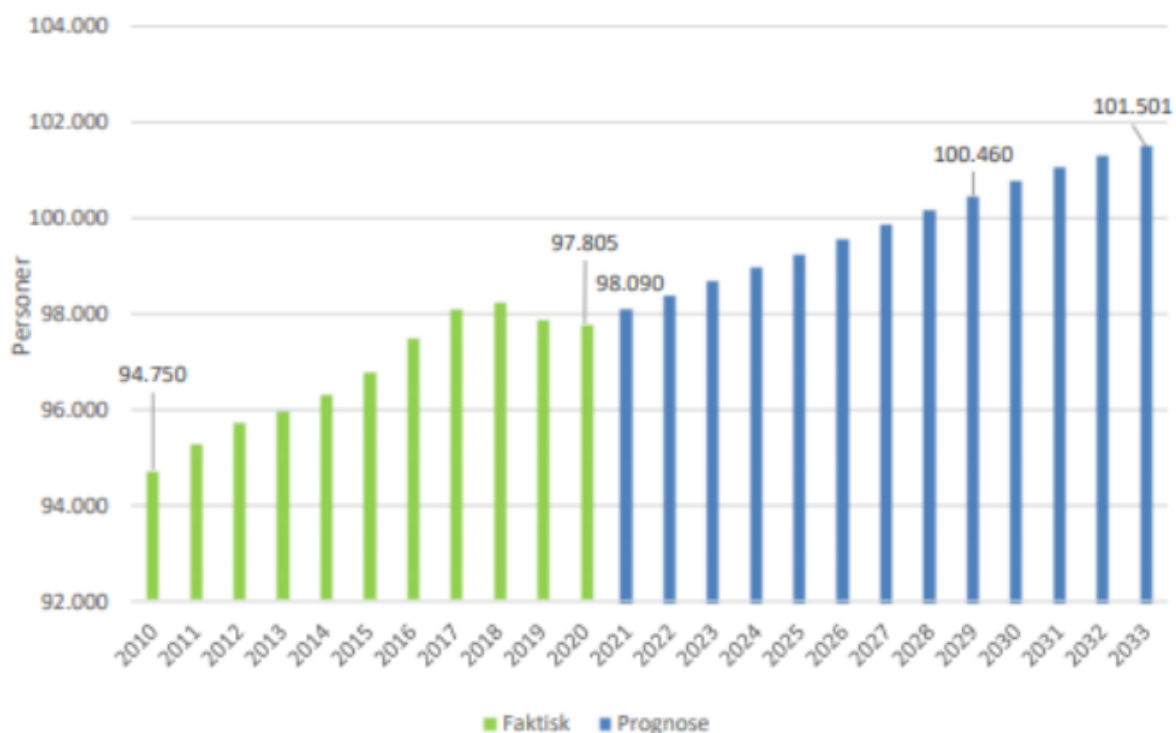
Inden vi lige går videre med Trafik tal, og netop berøre befolkningsprognoser m.v. så er det fordi befolkningstilvækst jo netop spiller en væsentlig rolle på trafikbelastningen og væksten.

Igen stigning i trafik, skal holdes op imod befolkningstilvæksten, og i perioden fra 2021 – 2033 der har Randers kommune budgetteret med en vækst på gennemsnitlig 285 borgere pr. år svarende til 2.850 nye borgere i 2033. (100.745 borgere i Randers Kommune 2030)

Stigningen i befolkningstallet skal så holdes op imod Kommunens fremskrevne trafikvækst på 2,87% , svarer i vækst fra 2019 tal til prognosevækst 2030 til 13.550 flere biler på Randers Bro på kun 11 år, alene baseret på en befolkningstilvækst i hele Kommunen på kun 2.850 nye borgere. (Det skal liges siges, at ikke alle nye borgere har bil eller kørekort)

TROR DU PÅ DET? – Vi gør ikke.

Figur 2 – Befolkningstal i Randers Kommune 2010-2020 og prognose 2021-2033, primo år, personer



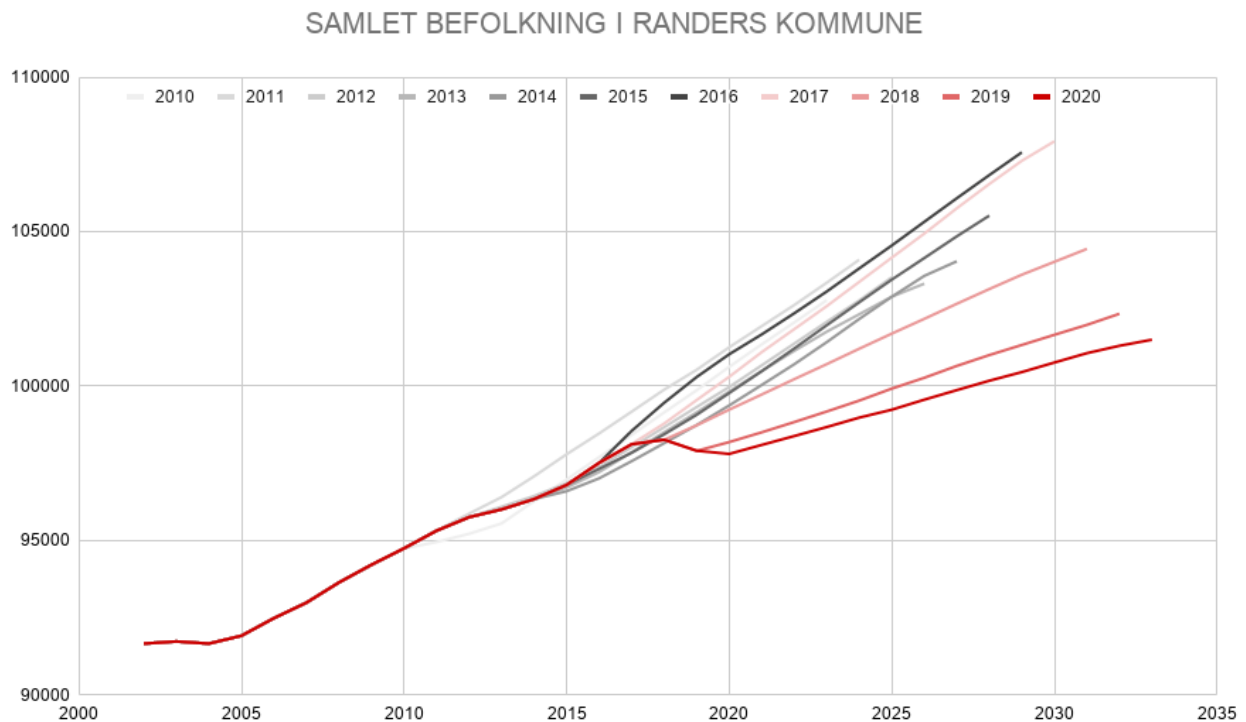
På 10 år. der er befolkningstallet fra 2010 til 2020 vokset med 3.055 personer, og i samme periode der skønnede man i Vejdirektoratets og Trafikstyrelsens rapport fra 2013, at der var 37.000 biler på Randers Bro, voksende til 38.500 biler i 2020. (trafiktællinger på Randers Bro 2019 tal 37.800 – 2020 tal 36.157 & 38.800) Iflg. den nu 10 år gamle prognose svarende til en stigning på 1.500 biler på 10 år, svarende til en årlig vækst i trafikken på 0,39% (Spot On)

Det er så langt væk fra Kommunens trafikvækst på 2,87% svarende til 13.550 biler mere på Randers Bro på kun 10 år og nu kun med 2850 nye borgere. Altså færre borgere på 10 år men ca. 8x så høje vækstrater i trafiktallene!

De nedenstående slides skal således bare vise tendensen i befolkningsvæksten, og den aldersmæssige sammensætning, for at få forståelsen for befolkningsvæksten tryk på trafikvæksten.

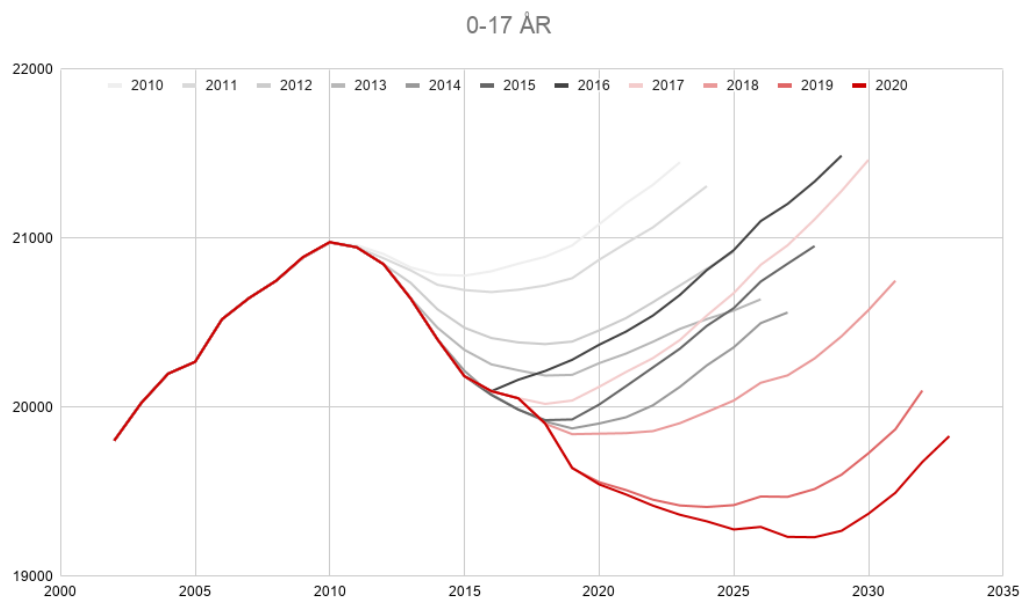
BEFOLKNINGSPROGNOSEN FOR RANDERS ER FALDET MARKANT

Randers Kommunes budget kontor udgiver hvert år en befolkningsprognose, som anvendes til diverse budgetter og planlægning, og derfor fremlægges og godkendes af byrådet. Vi har søgt om og fået aktindsigt i datagrundlaget bag de 11 befolkningsprognoser, der er udgivet i årene 2010-2020. Grafen nedenfor viser, hvorledes disse prognoser har udviklet sig igennem årene - og det er især påfaldende at der siden 2016 er sket et kraftigt fald i befolkningstilvæksten.

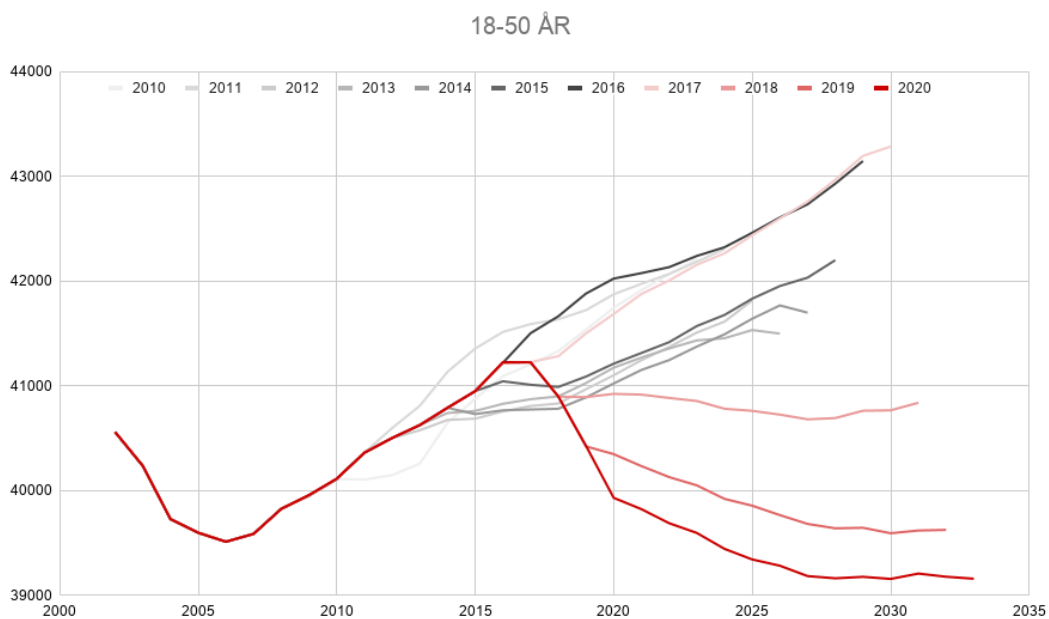


BEFOLKNINGSPROGNOSEN FOR RANDERS - OPDELT EFTER ALDER

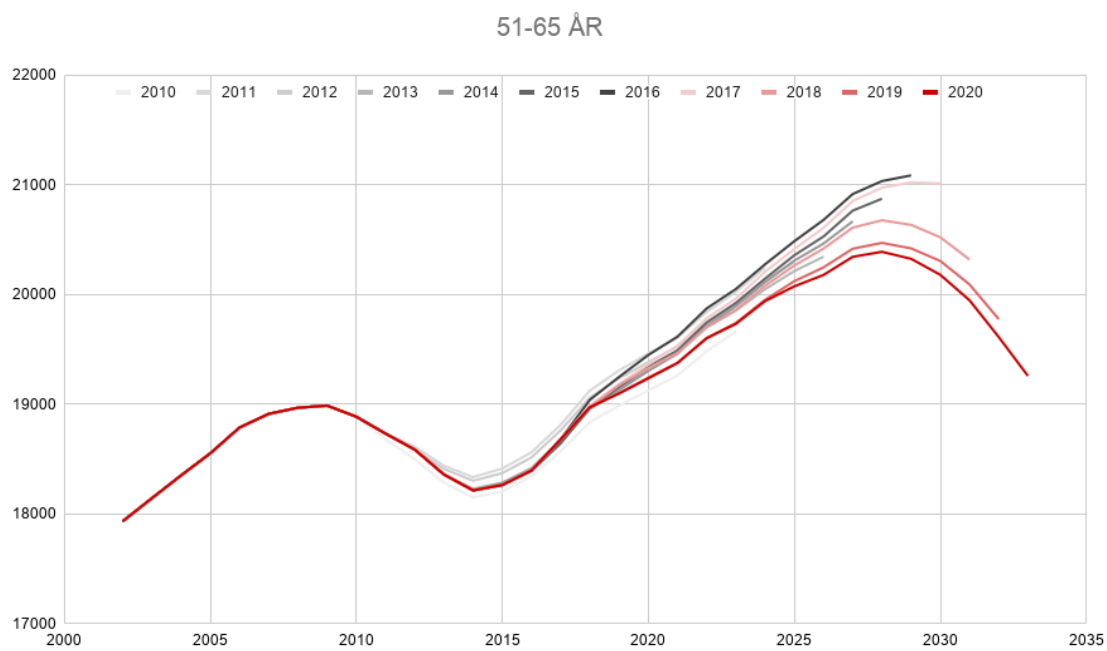
Faldet i befolkningsprognoserne fra 2016 skyldes at der forventes at være færre borgere i aldersgrupperne 0-17 år og 18-50 år. Der forventes lidt færre i gruppen 51-65 år, hvorimod forventningerne til folk over 65 år stort set ikke har ændret sig. Dette er væsentligt i forhold til diskussion af trafikmængder, da det primært er folk i den erhvervsaktive alder der bidrager til spidsbelastningen i myldretiden



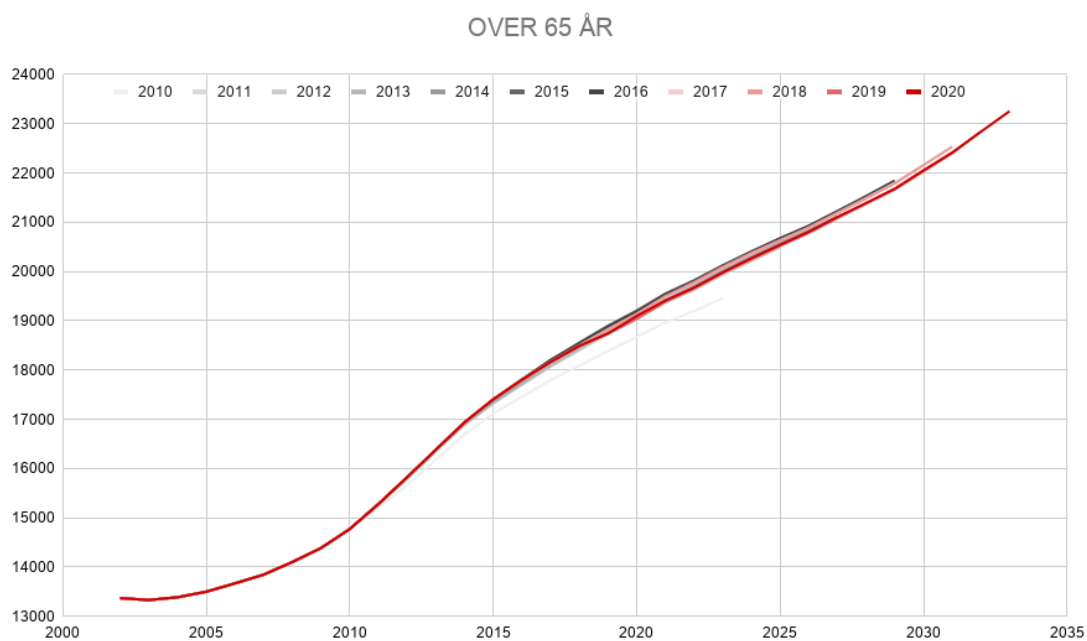
Ovenstående viser et klart fald i aldersgruppen 0-17 år, hvilket igen vil få enorm betydning for fremtidige befolkningsprognoser når denne gruppe ikke vækster



Ligeledes viser befolkningsgruppen for de 18-50 årige ligeledes et kraftigt fald. Det er gruppen for de meget erhvervsaktive, dvs. dem der pendler meget og køre meget bil.



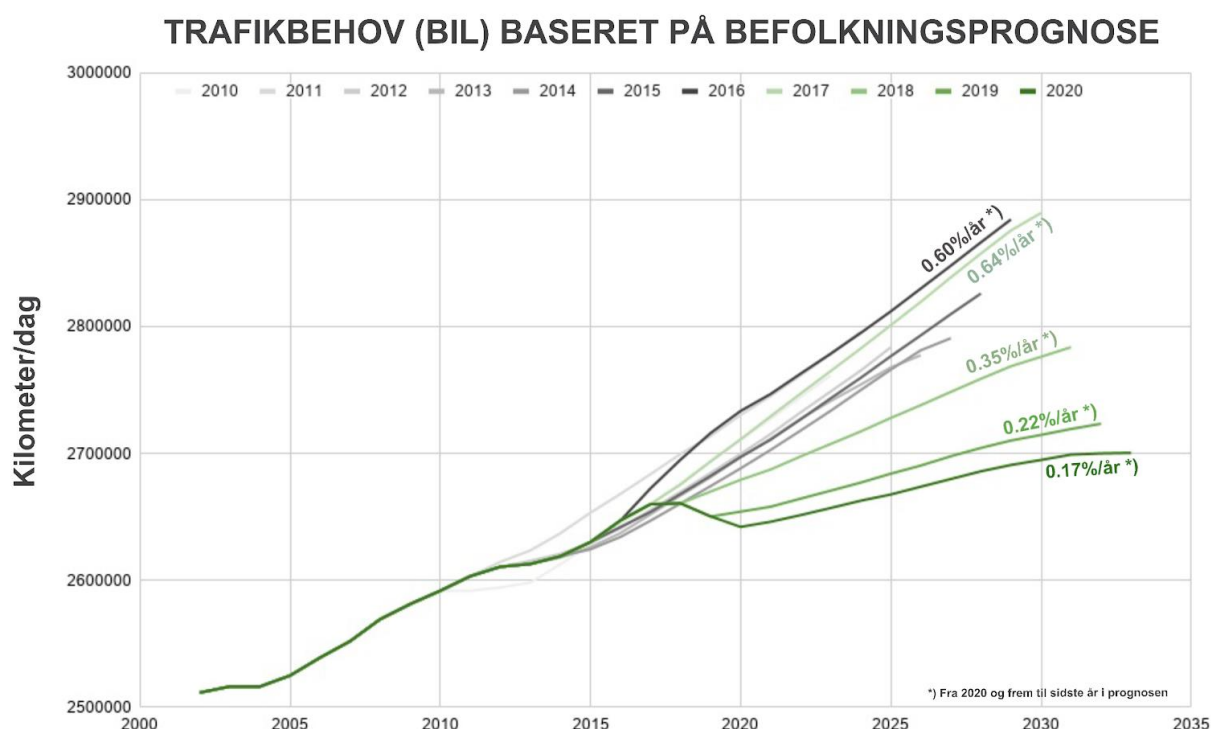
Her er en lille vækst på små 1.000 personer i den erhvervsaktive alder, dvs. folk der kan forventes at pendle meget, men vær at bemærke fald i kurven fra omkring år 2027



Eneste sted hvor prognose og reel vækst passer, desværre i alderen +65. Ikke denne befolkningsgruppe der er erhvervsaktive og ej heller dem der bruger vejnettet i spidsbelastningstiderne.

BEFOLKNINGSUDVIKLINGEN GIVER ET STAGNERENDE TRAFIKTRYK

DTU udarbejder Transportvaneundersøgelsen, som blandt giver oplysninger om, hvor meget forskellige aldersgrupper bruger biltransport. Ved at kombinere denne info med data fra befolkningsprognoserne for Randers Kommune, kan man beregne det samlede antal km i bil, som man bør forvente befolkningen i Randers vil tilbagelægge pr. dag. Resultatet af denne beregning er vist nedenfor, hvor man kan se at det forventede antal tilbagelagte km ændres. Dette skyldes ændrede forventninger til både befolkningstallet og aldersfordelingen. Som det ses af grafen nedenfor giver de stagnerende befolkningsprognoser naturligt nok anledning til et fald i det forventede antal tilbagelagte km ("trafiktrykket"). Den årlige vækst i trafiktrykket var ud fra 2017 prognosen 0.64%/år, men dette er baseret på 2020 prognosen nu faldet til 0.17%/år



I nedenstående tabel, så viser vi trafiktrykket på vejene ud fra befolkningssammensætning, dvs. i forhold til aldersgrupper, hvor det i ovenstående graf resulterer i en samlet trafikbelastning på 0,17% i forhold til befolkningsprognosen.

Befolkningssammensætningen og alder skifter i årtier, men de skifter ikke bare lige fra år til år da eksempel en nedgang i antal fødte børn vil slå ud senere i aldersgrupperingerne og derved får stor indflydelse på Kommunen samlede vækst.

HVORFOR ER EN VÆKST PÅ 2,87% UREALISTISK

For at synliggøre at Trafikvæksten som Kommunen fremskriver med 2,87% pr. år på ingen måder er realistisk, så skal man bare se på ovenstående historik og fakta.

Men for at synliggøre betydningen, af en så kraftig fremskrivning, har vi fremskrevet tallene i nedenstående skema.

Det viser vi i en tabel, hvor vi holder trafiktallene i basis ÅDT 2019 Kortbilaget, op imod Basis ÅDT 2030 kortets trafik tal, og med samme vækstrate på 2,87% fremskriver stigningen frem til år 2050, hvor man med Kommunens vækstrate får en fremskrivning svarende til 90.875 biler på Randers Bro? Det er der vel ingen der tror på om kun 31 år? Eller 374.007 biler i år 2100?

Nedenstående tabel er Randers Bro med basis ÅDT 2030 fremskrivning uden Klimabro, dvs. at der ikke er lavet nogen infrastruktur forbedringer i Randers i 2030, 2050 & 2100.

Prognoser		Flodbyen Randers Fremskrivning af Trafiktal til 2030	Flodbyen Randers Fremskrivning af Trafiktal til 2050	Flodbyen Randers Fremskrivning af Trafiktal til 2100
Vej	Trafik tal	2030	2050	2100
	2019	2,87%	2,87%	2,87%
Randers Bro	37.800	51.350	90.875	374.007
Havnegade	23.250	30.150	55.895	230.044
Tørvebryggen	20.950	27.700	50.366	207.287
Rosenørngade	16.700	20.850	40.148	165.236
Østervangsvej	12.350	14.000	29.691	122.195
Hadsundvej	13.850	15.550	33.297	137.037
Udbyhøjvej vest for fjordgade	9.300	9.300	22.358	92.018
Udbyhøjvej Øst for fjordgade	6.800	9.600	16.348	67.282
Tjærbyvej	1.100	2.100	2.645	10.884
Tjærbyvej øst for Nyholmsvej	1.750	?		
Drb. Boulevard	6.400	10.100	15.386	63.324
Toldbodgade vest for fjordgade	5.850	8.900	14.064	57.882
Nørrebrogade	8.800	11.200	21.156	87.070
Rådmandsboulevard	8.550	10.250	20.555	84.597
Mariagervej syd for Boulevarderne	11.500	14.100	27.647	113.785
Mariagervej nord for Boulevarderne	12.100	14.850	29.090	119.722
Ringboulevard Hadsund/Mariager	7.850	9.550	18.872	77.671
Ringboulevard Mariager/Hobrovej	4.250	5.250	10.217	42.051
Ringboulevard Hobrovej/Viborgvej	?			
Hobrovej syd for Boulevarderne	6.100	8.500	14.665	60.356
Hobrovej nord for Boulevarderne	7.550	9.350	18.151	74.702
Markedsgade	6.250	9.150	15.026	61.840
Grenåvej vest for Clausholmvej	12.550	14.850	30.171	124.174
Grenåvej øst for Clausholmvej	8.350	10.350	20.074	82.618
Grenåvej Øst for Hammelvej	16.200	?		
Clausholmvej	5.350	6.800	12.862	52.935
Hammelvej	7.750	?		
Århusvej nord frem til Bøsbrovej	28.800	39.600	69.238	284.958
Århusvej mod syd fra Bøsbrovej	23.000	31.350	55.294	227.570
Bøsbrovej	7.200	9.850	17.309	71.239
Romalt Boulevard	2.950	3.550	7.092	29.188
Kristrupvej	3.000	4.000	7.212	29.683
E45 Gudenådalen	45.209	?		
Engboulevarden	1.200	1.600	2.885	11.873
Vennelystvej	1.250	1.300	3.005	12.368
R.Hougårdsvej	1.300	1.550	3.125	12.863
Valdemarsvej	1.400	2.700	3.366	13.852

Det ser voldsomt ud! Men det vil være virkelighed med Kommunens fremskrivning.

Konsekvensen af en så urealistisk og historisk Alpe D'Huez stigning på 2,87%, ville få kæmpe betydning for vejnettet i hele Randers.

Som konsekvens heraf, så burde Kommunen bremse alle infrastrukturplaner og lave nye planer der medtager en så kraftig vækst og heraf tage konsekvenserne til udgift, for så skal der massivt investeres i vejudvidelser, omlægning af trafiklys, rundkørsler o.s.v.

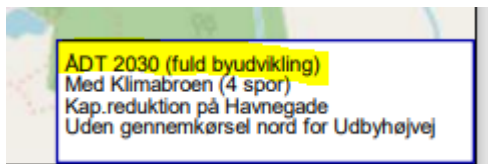
MED ANDRE ORD TRAFIKKEN VIL BRYDE SAMMEN!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

KOMMUNEN HAR MED 2,87% FREMSKRIVNING KUNSTIGT SKABT "DEN BRÆNDENDE PLATFORM"



HVOR KOMMER Alpe D'Huez VÆKSTEN FRA?

Har man lagt potentiel 50 års byvækst, herunder byen til vandet ind på 10 år trafikfremskrivinger?



Billedudsnit (Nederst højre hjørne - Link til fil:

<https://www.randers.dk/media/27919/klimabro-4-spor-uden-gennemkoersel-nord-for-udbyhoejvejaadt-2030.pdf>

I perioden på 10 år. frem til 2030 der skulle man iflg. Kommunens egen befolkningsprognose kun blive 2.850 nye borgere. (spredt på alle aldersgrupper)

KLIMABROENS belastning af vejnettet 2,87%

På samme vis har vi taget trafiktallen hvor Klimabroen og Havnevejen er etableret fra basis ÅDT 2019 til basis ÅDT 2030 for Randers Bro inkl. Klimabro og Havnevej og så fremskrevet til 2040, -2050 og så 2100

Prognoser		Randers Bro i kombi med Klimabroens fremskrivning			
		Vækst i trafikken på 2,87%			
Vej	Trafik tal	2030	2040	2050	2100
	2019	2,87%	2,87%	2,87%	2,87%
Klimabro		24.100	31.982	42.442	174.674
Randers Bro	37.800	29.150	38.684	51.335	211.276
Havnegade	23.250	12.250	16.256	21.573	88.787
Tørvebryggen	20.950	23.550	31.252	41.473	170.688
Rosendørngade	16.700	13.600	18.048	23.950	98.571
Østervangsvej	12.350	12.000	15.925	21.133	86.975
Hadsundvej	13.850	?			
Udbyhøjvej vest for fjordgade	7.700	9.200	12.209	16.202	66.681
Udbyhøjvej Øst for fjordgade	6.800	14.800	19.640	26.064	107.269
Tjærbyvej	1.100	1.950	2.588	3.434	14.133
Tjærbyvej øst for Nyholmsvej	1.750				
Drb. Boulevard	6.400	11.950	15.858	21.045	86.612
Toldbodgade vest for fjordgade	5.850	6.000	7.962	10.566	43.487
Nørrebrogade	8.800	11.250	14.929	19.812	81.539
Rådmandsboulevard	8.550	9.600	12.740	16.906	69.580
Mariagervej syd for Boulevarderne	11.500	13.200	17.517	23.246	95.672
Mariagervej nord for Boulevarderne	12.100	14.200	18.844	25.007	102.920
Ringboulevard Hadsund/Mariager	7.850	?			
Ringboulevard Mariager/Hobrovej	4.250	?			
Ringboulevard Hobrovej/Viborgvej	?	?			
Hobrovej syd for Boulevarderne	6.100	8.150	10.815	14.353	59.070
Hobrovej nord for Boulevarderne	7.550	10.150	13.470	17.875	73.566
Markedsgade	6.250	11.900	15.792	20.957	86.250
Grenåvej vest for Clausholmvej	12.550	7.450	9.887	13.120	53.997
Grenåvej øst for Clausholmvej	8.350	16.250	21.565	28.617	117.778
Grenåvej Øst for Hammelvej	16.200	?			
Clausholmvej	5.350	9.050	12.010	15.938	65.593
Hammelvej	7.750		-	-	-
Århusvej nord frem til Bøsbrovej	28.800	29.250	38.816	51.511	212.001
Århusvej mod syd fra Bøsbrovej	23.000	24.350	32.314	42.882	176.486
Bøsbrovej	7.200	8.850	11.744	15.585	64.144
Romalt Boulevard	2.950	4.450	5.905	7.837	32.253
Kristrupvej	3.000	3.700	4.910	6.516	26.817
E45 Gudenådal	45.209				
Engboulevarden	1.200	4.150	5.507	7.308	30.079
Vennelystvej	1.250	2.250	2.986	3.962	16.308
R. Hougårdvej	1.300	2.100	2.787	3.698	15.221
Valdemarsvej	1.400	5.050	6.702	8.893	36.602

Som det fremgår af ovenstående, så vil en så voldsom trafikvækst på 2,87% pr år resultere i, at selv om Klimabroen og Havnevejen er etableret i 2030, så vil Randers Bro, allerede i 2040 være på samme niveau som i dag 2020 på 38.684 biler. DET ER DER DA VEL INGEN DER TROR PÅ!

I 2050 altså om kun 31 år, så skulle der jfr. Kommunens trafikstigning være 51.335 biler på Randers Bro, og det er stadigvæk inklusiv en Klimabro og en Havnevej! DET ER DER VEL INGEN DER TROR PÅ!

Havnevej i 2050 vil der være 21.573 biler, hvilket er stort set ligeså mange biler som i 2019, og så har man forudsat at Havnevej er neddrolet til 2 vej i stedet for 4! (Det bliver en lang kø!)

Med Klimabroen Køber man sig kun til 10 års mindre trafik på Randers Bro inden status Q

Hvorfor scenariekørsler kun til fordel for Klimabroen

HVORFOR er Klimabroen og Havnevejen lagt sammen som beskrevet i notatet: " Teknisk notat, opbygning og opdatering af Randers trafikmodel 2019 s. 23, når beregningerne når Østbroen står alene scenarie 3?

8. SCENARIEKØRSLER

Til belysning af de trafikale forhold i og omkring Randers området er der foruden den opdaterede basismodel for 2019 opstillet 10 forskellige scenarier for byudviklings- og infrastrukturprojekterne.

Nr.	Scenarier
0	Basismodellen 2019
1	Prognosemodellen 2030 med alle byudviklingsprojekter
2	Prognosemodellen 2030 med alle byudviklingsprojekter og Ringboulevardens forlængelse
3	Prognosemodellen 2030 med alle byudviklingsprojekter og Østforbindelsen
4	Prognosemodellen 2030 med alle byudviklingsprojekter og Havnevej
5	Prognosemodellen 2030 med alle byudviklingsprojekter og Klimabroen (1 spor)
6	Prognosemodellen 2030 med alle byudviklingsprojekter, Klimabroen (1 spor) og Havnevej
7	Prognosemodellen 2030 med alle byudviklingsprojekter og Klimabroen (2 spor)
8	Prognosemodellen 2030 med alle byudviklingsprojekter, Klimabroen (2 spor) og Havnevej
9	Prognosemodellen 2030 med alle byudviklingsprojekter og alle infrastrukturprojekter (Klimabroen 1 spor)
10	Prognosemodellen 2030 med alle byudviklingsprojekter og alle infrastrukturprojekter (Klimabroen 2 spor)

Beregningsresultaterne af de forskellige scenarier kan ses på udleverede trafik kort. De trafikale effekter fremgår af de udarbejdede differencekort visende forskellen i trafikken.

Scenarie 1 (prognosemodel 2030) er sammenholdt med scenarie 0 (basismodel 2019) for at illustrere trafikudviklingen frem mod 2030, hvis byudviklingen realiseres men infrastrukturen forbliver som i dag. Alle øvrige scenarier (scenarie 2 til scenarie 10) er alle sammenholdt med scenarie 1, hvorved effekten af det givne vejprojekt er isoleret.

Med Alle byudviklingsprojekter!!!!!!!!!!!!!! (Dvs. man indregner minimum 50 års byudvikling)

Husk det er igen med 2,87% trafikvækst i alle scenarier.....?

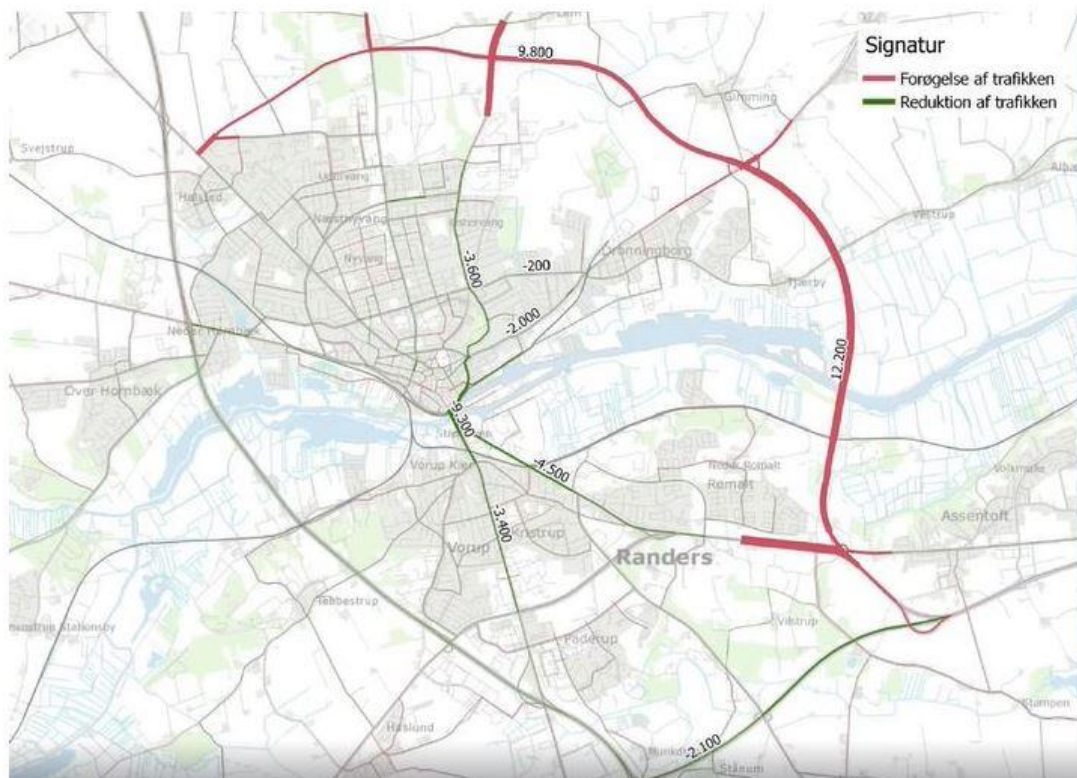
Kun i 1 af 9 forskellige scenariekørsler er med Østbroen!

Dette ene scenarie 3 er så en version med alle Byudviklingsprojekter og uden havnevej og evt. Ringboulevardens forlængelse.

Så laver man 1 scenarie med en Ringboulevardens forlængelse igen alle Byudviklingsprojekter, uden hverken Klimabro, Østbro eller Havnevej! Hvorfor?

Hvor er sammenligningsgrundlaget æble til æble?

ØSTBRO



Som det fremgår af ovennævnte slide fra Randers Kommune præsenteret på borgermøde d. 5 maj 2020, så flytter Randers Bro trafik væk fra Randers Bro, Grenåvej, Århusvej, Udbyhøjvej, Hadsundvej, Dronningborg Boulevard, og som det fremgår så belaster den ikke en eneste vej i Randers, på nær lige ved vejens tilslutninger på Udbyhøjvej, Hadsundvej, Mariagervej og Hobrovej.

I forbindelse med ovenstående tal omkring en Østbro, så medtages der ingen Havnevej, eller for den sags skyld Ringboulevardens forlængelse. Det vil sige "igen" stilles en Østbro dårligere i Kommunens sammenligning. HVORFOR!

Eksempel, så vil etableringen af en Havnevej også i forbindelse med en Østbro have reduktion i den samlede trafikmængde i Randers By.

Derfor ville det være rigtigt, at man huskede, at tillægge reduktionen af Havnevejen, jfr. TEKNISK NOTAT OPBYGNING OG OPDATERING AF RANDERS TRAFIKMODEL 2019 Scenarie 4 – prognosemodel 2030 og Havnevej Scenariet illustrerer trafikens udvikling frem mod 2030 i det tilfælde, hvor der sker en opgradering af forbindelser til den nye havn. Projektet vil primært betyde en omfordeling af trafikken på vejene i den sydøstlige del af Randers i forhold til, hvordan trafikken i 2030 forventes fordelt på vejene, hvis ingen infrastrukturprojekter gennemføres. Følgende veje kan forvente en aflastning som følge af projektet:

Lokalitet	Fald i antal køretøjer pr. døgn (ÅDT) i forhold til 0-alternativet
Århusvej	500-1.200
Vorup Boulevard	750
Clausholmvej	750-950
Grenåvej mellem Ørneborgvej og Kristrup Engvej	800
Ørneborgvej mellem Grenåvej og Romalt Boulevard	1.100

Tabel 12: Veje, som særligt kan forvente en aflastning som følge af opgraderingen af forbindelser til den nye havn.

Der er desværre ikke lavet et fuldkommen kort for Østbroen, der viser den samlede reduktion af biler når Havnevej og evt. Ringboulevardens forlængelse m.v. medtages. (Eks. Havnetal skal tillægges/reduceres på Østbro kortet)

I den samfundsøkonomiske rapport fra COWI i 2017, med en trafikfremskrivning på 0,59% fra 2019 -2030 så ville der jfr. Rapporten køre i 2030 alt:

Nedenstående tabel viser antallet af trafikanter der benytter den nye forbindelse i 2030 fordelt på de to alternativer. For trafikken uden betaling svarer antallet af køretøjer ganske godt overens med SWECOs resultater fra 2016. Nærværende analyse resulterer derimod i markant højere trafik på forbindelsen med betaling end forudsat af SWECO. Dette illustrerer, at der er stor usikkerhed i vurderingen af hvad trafikanternes betalingsvilje reelt er, når der er tale om små betalinger, da vi reelt ingen erfaringer har med dette i Danmark.

Tabel 2: Antal trafikanter i år 2030 – der benytter den nye forbindelse

	Alternativ 1: Fjordforbindelse	Alternativ 2: Fjordforbindelse med betalingsanlæg
Personbiler (bolig-arbejde)	6.329	4.477
Personbiler (erhverv)	503	364
Personbiler (andet)	4.972	2.363
Varebiler	1.860	1.968
Lastbiler	375	413
I alt	14.038	9.585

Kilde: Output fra trafikmodellen for Jylland-Fyn samt egne beregninger

Det er bemærkelsesværdigt flere biler end det af Randers Kommunes fremlagte ovenstående slidekort der viser 12.300 biler i 2030, og det er kun med en vækst på 0,59%

HVORFOR denne forskel? Hvorfor præsentere scenarier hvor en Østbro fremstilles ringere?

Tænk engang hvis man havde fremskrevet trafik tal for Østbroen med samme 2,87% pr år, selvfølgelig forudsat at Alpe D´Huez stigningen er realistisk (Men for sammenligneligheden skyld – æble til æble)?

Nu går vi fra urealistiske til realistiske vækstrater

I nedenstående tabeller vil vi derfor vise hvorfor en Østbro holder, og hvorfor en Østbro med kendte fakta og faktuelle realistiske trafikstigninger, vil reducere en Randers Bro i tilstrækkelig grad, samtidig med at den giver Randers kommune et fremtidigt vækstområde i et nyt og kæmpe stort udviklingsopland.

I tabellerne udelukker vi Havnevej, Ringboulevardens forlængelse, da datagrundlaget ikke kendes, og det ikke er enten fremlagt fra Randers Kommunes side eller ikke beregnet for at vise et sammenligneligt grundlag.

Alle nedenstående tabeller, er uden Havnevej og anden investering i infrastrukturen frem til 2030

Dvs. viser ikke reduktionerne på Havnegade, Århusvej, Grenåvej m.v. da der ikke ligger en samlet udregning fra Rambøll i NOTAT fra 2019. Dog kan man selv fratrække de viste minustal med tallene i tabellerne + evt. tillagt Havnevejens reduktionstal. (Så har man en indikation)

Vi regner heller ikke med ovenstående tabel der trods alt viser at Østbroen vil flytte 14.038 biler i 2030. Men derimod bruger vi "kun" Kommunes tal på 12.300 biler, hvoraf der flyttes 9.300 biler fra Randers Bro.

Vi fremviser i tabeller derfor de 0,17%, 0,39% og de 0,59%

ØSTBROEN trafikvækst baseret på faktuelle tal og tal der har vist sig realistiske.

0,17% jfr. trafiktryk jfr. befolkningsvækst/prognose

Prognoser		trafiktryk jfr. befolkningsprognose (2021-2033) godkendt af Byrådet				Vs.	Flodbyen Randers
		Trafiktrykket pr. vækst i befolkningen er 0,17%					Fremskrivning af
							Trafiktal til 2030
Vej	Trafik tal	2030	2050	2100	2150	Vs.	2030
	2019	0,17%	0,17%	0,17%	0,17%	Vs.	2,87%
		$(1+0,0017)^{11}$	$(1+0,0017)^{31}$			Vs.	
						Vs.	
Randers Bro	37.800	38.513	39.844	43.375	47.220	Vs.	51.350
Havnegade	23.250	23.688	24.507	26.679	29.044	Vs.	30.150
Tørvebryggen	20.950	21.345	22.083	24.040	26.171	Vs.	27.700
Rosenørngade	16.700	17.015	17.603	19.163	20.862	Vs.	20.850
Østervangsvej	12.350	12.583	13.018	14.172	15.428	Vs.	14.000
Hadsundvej	13.850	14.111	14.599	15.893	17.302	Vs.	15.550
Udbyhøjvej vest for fjordgade	7.700	7.845	8.116	8.836	9.619	Vs.	9.300
Udbyhøjvej Øst for fjordgade	6.800	6.928	7.168	7.803	8.495	Vs.	9.600
Tjærbyvej	1.100	1.121	1.159	1.262	1.374	Vs.	2.100
Tjærbyvej øst for Nyholmsvej	1.750	1.783	1.845	2.008	2.186	Vs.	?
Drb. Boulevard	6.400	6.521	6.746	7.344	7.995	Vs.	10.100
Toldbodgade vest for fjordgade	5.850	5.960	6.166	6.713	7.308	Vs.	8.900
Nørrebrogade	8.800	8.966	9.276	10.098	10.993	Vs.	11.200
Rådmandsboulevard	8.550	8.711	9.012	9.811	10.681	Vs.	10.250
Mariagervej syd for Boulevarderne	11.500	11.717	12.122	13.196	14.366	Vs.	14.100
Mariagervej nord for Boulevarderne	12.100	12.328	12.754	13.885	15.115	Vs.	14.850
Ringboulevard Hadsund/Mariager	7.850	7.998	8.274	9.008	9.806	Vs.	9.550
Ringboulevard Mariager/Hobrovej	4.250	4.330	4.480	4.877	5.309	Vs.	
Ringboulevard Hobrovej/Viborgvej	?					Vs.	
Hobrovej syd for Boulevarderne	6.100	6.215	6.430	7.000	7.620	Vs.	8.500
Hobrovej nord for Boulevarderne	7.550	7.692	7.958	8.664	9.432	Vs.	9.350
Markedsgade	6.250	6.368	6.588	7.172	7.808	Vs.	9.150
Grenåvej vest for Clausholmvej	12.550	12.787	13.229	14.401	15.678	Vs.	14.850
Grenåvej øst for Clausholmvej	8.350	8.507	8.801	9.582	10.431	Vs.	10.350
Grenåvej Øst for Hammelvej	16.200	16.506	17.076	18.589	20.237	Vs.	?
Clausholmvej	5.350	5.451	5.639	6.139	6.683	Vs.	6.800
Hammelvej	7.750	7.896	8.169	8.893	9.681	Vs.	?
Århusvej nord frem til Bøsbrovej	28.800	29.343	30.357	33.048	35.977	Vs.	39.600
Århusvej mod syd fra Bøsbrovej	23.000	23.434	24.244	26.392	28.732	Vs.	31.350
Bøsbrovej	7.200	7.336	7.589	8.262	8.994	Vs.	9.850
Romalt Boulevard	2.950	3.006	3.109	3.385	3.685	Vs.	3.550
Kristrupvej	3.000	3.057	3.162	3.442	3.748	Vs.	4.000
E45 Gudenådalen	45.209	46.062	47.653	51.877	56.476	Vs.	?
Engboulevarden	1.200	1.223	1.265	1.377	1.499	Vs.	1.600
Vennelystvej	1.250	1.274	1.318	1.434	1.562	Vs.	1.300
R.Hougårdsvej	1.300	1.325	1.370	1.492	1.624	Vs.	1.550
Valdemarsvej	1.400	1.426	1.476	1.606	1.749	Vs.	2.700

Grafen viser at vis befolkningssammensætningen fortsatte som prognosen 2033 frem til år 2150 så ville trafiktrykket på Randers Bro uden yderligere investering i infrastrukturen ligge på kun 47.220 biler.

Det illustrerer bare en væsentlig pointe i ikke bare at kigge vækst i befolkningsprognoser, men også kigge på det aktuelle trafiktryk pr erhvervsaktiv borger.

Tager vi så det velkendte tal med at en Østbro som flytter 9.300 biler direkte fra Randers Bro i 2030, så vil tallet på Randers Bro være $39.454 - 9.300 = 30.154$ biler på Randers Bro i 2030.

EN ØSTBRO i dette scenarie FLYTTER NOK BILER I VÆK FRA RANDERS BRO DE NÆSTE 183 ÅR!!!!!!!!!!!!!!

Set i forhold til Kommunens trafikprognoser i 2030.

0,39% jfr. Trafikstyrelsen & Vejdirektoratets prognose 2013

Den prognose som rammer spot on (Tallet 2020 på Randers bro er 36.157 & 38.800), er Trafikstyrelsens, Vejdirektoratets og Randers Kommunes rapport om Analyse af brugerfinansieringsperspektiverne for en Randers Fjord forbindelse September 2013

Takstmodel	Ny østlig fjordforbindelse	Randers Bro	E45 vest for Randers
Trafik i 2010		37.000 ²	34.000
Basis 2020 (uden ny forbindelse)	=	38.500	40.000

skema s. 13

Hvis man ligger Trafikstyrelsens og Vejdirektoratets trafikprognose ind med de 0,39% i årlig trafikvækst så får man følgende resultat: Flodbyen Randers er basis senarie 2030 uden Klimabro, men bare fremskrivning af trafikken på 2,87%)

Prognoser		Trafik fremskrivning jfr. Rapport fra Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet og Randers Kommune 2013 Fremskrivning fra 2010 (37.000) til 2020 (38.500) svarende til 0,39%			VS.	Flodbyen Randers Fremskrivning af Trafiktal til 2030
Vej	Trafik tal	2030	2050	2100	VS.	2030
	2019	0,39%	0,39%	0,39%	VS.	2,87%
Randers Bro	37.800	39.454	42.648	51.811	VS.	51.350
Havnegade	23.250	24.267	26.232	31.868	VS.	30.150
Tørvebryggen	20.950	21.866	23.637	28.715	VS.	27.700
Rosenørngade	16.700	17.431	18.842	22.890	VS.	20.850
Østervangsvej	12.350	12.890	13.934	16.928	VS.	14.000
Hadsundvej	13.850	14.456	15.626	18.984	VS.	15.550
Udbyhøjvej vest for fjordgade	7.700	8.037	8.687	10.554	VS.	9.300
Udbyhøjvej Øst for fjordgade	6.800	7.097	7.672	9.320	VS.	9.600
Tjærbyvej	1.100	1.148	1.241	1.508	VS.	2.100
Tjærbyvej øst for Nyholmsvej	1.750	1.827	1.974	2.399	VS.	?
Drb. Boulevard	6.400	6.680	7.221	8.772	VS.	10.100
Toldbodgade vest for fjordgade	5.850	6.106	6.600	8.018	VS.	8.900
Nørrebrogade	8.800	9.185	9.929	12.062	VS.	11.200
Rådmandsboulevard	8.550	8.924	9.647	11.719	VS.	10.250
Mariagervej syd for Boulevarderne	11.500	12.003	12.975	15.762	VS.	14.100
Mariagervej nord for Boulevarderne	12.100	12.629	13.652	16.585	VS.	14.850
Ringboulevard Hadsund/Mariager	7.850	8.193	8.857	10.760	VS.	9.550
Ringboulevard Mariager/Hobrovej	4.250	4.436	4.795	5.825	VS.	5.250
Ringboulevard Hobrovej/Viborgvej	?				VS.	
Hobrovej syd for Boulevarderne	6.100	6.367	6.882	8.361	VS.	8.500
Hobrovej nord for Boulevarderne	7.550	7.880	8.518	10.348	VS.	9.350
Markedsgade	6.250	6.523	7.052	8.567	VS.	9.150
Grenåvej vest for Clausholmvej	12.550	13.099	14.159	17.202	VS.	14.850
Grenåvej øst for Clausholmvej	8.350	8.715	9.421	11.445	VS.	10.350
Grenåvej Øst for Hammelvej	16.200	16.909	18.278	22.205	VS.	?
Clausholmvej	5.350	5.584	6.036	7.333	VS.	6.800
Hammelvej	7.750	8.089	8.744	10.623	VS.	?
Århusvej nord frem til Bøsbrovej	28.800	30.060	32.494	39.475	VS.	39.600
Århusvej mod syd fra Bøsbrovej	23.000	24.006	25.950	31.525	VS.	31.350
Bøsbrovej	7.200	7.515	8.123	9.869	VS.	9.850
Romalt Boulevard	2.950	3.079	3.328	4.043	VS.	3.550
Kristrupvej	3.000	3.131	3.385	4.112	VS.	4.000
E45 Gudendalen	45.209	47.187	51.007	61.966	VS.	?
Engboulevarden	1.200	1.252	1.354	1.645	VS.	1.600
Vennelystvej	1.250	1.305	1.410	1.713	VS.	1.300
R.Hougårdsvej	1.300	1.357	1.467	1.782	VS.	1.550
Valdemarsvej	1.400	1.461	1.580	1.919	VS.	2.700

Med en % stigning der gennem de sidste 10 år har vist sig at være 100% korrekt, og så fremskrive de 0,39%, så skal vi helt hen til år. 2100 før vi rammer samme tal som Randers Kommune har allerede i år. 2030 på de 51.350 biler på Randers Bro.

Tager vi så det velkendte tal med at en Østbro som flytter 9.300 biler direkte fra Randers Bro i 2030, så vil tallet på Randers Bro være 39.454 - 9.300 = 30.154 biler på Randers Bro i 2030

EN ØSTBRO FLYTTER NOK BILER I VÆK FRA RANDERS BRO DE NÆSTE 80 ÅR !!!!!!!!!!!!!!! Set i forhold til Kommunens trafikprognoser i 2030.

0,59% Rambøll Rapporten fra 2016

Hvis denne trafikvækst fremskrives så vil resultatet se således ud:

(Flodbyen Randers er basis senarie 2030 uden Klimabro, men bare fremskrivning af trafikken på 2,87%)

Prognoser		Trafik fremskrivning jfr. Rambøll Rapport 2016, Fremskrivning i trafikken 0,59%			vs.	Flodbyen Randers Fremskrivning af Trafiktal til 2030
Vej	Trafik tal	2030	2050	2100	VS.	2030
	2019	0,59%	0,59%	0,59%	VS.	2,87%
Randers Bro	37.800	40.327	45.362	60.874	VS.	51.350
Havnegade	23.250	24.804	27.901	37.442	VS.	30.150
Tørvebryggen	20.950	22.350	25.141	33.738	VS.	27.700
Rosenørngade	16.700	17.816	20.041	26.894	VS.	20.850
Østervangsvej	12.350	13.176	14.821	19.889	VS.	14.000
Hadsundvej	13.850	14.776	16.621	22.304	VS.	15.550
Udbyhøjvej vest for fjordgade	9.300	9.922	11.160	14.977	VS.	9.300
Udbyhøjvej Øst for fjordgade	6.800	7.255	8.160	10.951	VS.	9.600
Tjærbyvej	1.100	1.174	1.320	1.771	VS.	2.100
Tjærbyvej øst for Nyholmsvej	1.750	1.867	2.100	2.818	VS.	?
Drb. Boulevard	6.400	6.828	7.680	10.307	VS.	10.100
Toldbodgade vest for fjordgade	5.850	6.241	7.020	9.421	VS.	8.900
Nørrebrogade	8.800	9.388	10.560	14.172	VS.	11.200
Rådmandsboulevard	8.550	9.122	10.260	13.769	VS.	10.250
Mariagervej syd for Boulevarderne	11.500	12.269	13.801	18.520	VS.	14.100
Mariagervej nord for Boulevarderne	12.100	12.909	14.521	19.486	VS.	14.850
Ringboulevard Hadsund/Mariager	7.850	8.375	9.420	12.642	VS.	9.550
Ringboulevard Mariager/Hobrovej	4.250	4.534	5.100	6.844	VS.	5.250
Ringboulevard Hobrovej/Viborgvej	?				VS.	
Hobrovej syd for Boulevarderne	6.100	6.508	7.320	9.824	VS.	8.500
Hobrovej nord for Boulevarderne	7.550	8.055	9.060	12.159	VS.	9.350
Markedsgade	6.250	6.668	7.500	10.065	VS.	9.150
Grenåvej vest for Clausholmvej	12.550	13.389	15.061	20.211	VS.	14.850
Grenåvej øst for Clausholmvej	8.350	8.908	10.020	13.447	VS.	10.350
Grenåvej Øst for Hammelvej	16.200	17.283	19.441	26.089	VS.	?
Clausholmvej	5.350	5.708	6.420	8.616	VS.	6.800
Hammelvej	7.750	8.268	9.300	12.481	VS.	?
Århusvej nord frem til Bøsbrovej	28.800	30.725	34.561	46.380	VS.	39.600
Århusvej mod syd fra Bøsbrovej	23.000	24.538	27.601	37.040	VS.	31.350
Bøsbrovej	7.200	7.681	8.640	11.595	VS.	9.850
Romalt Boulevard	2.950	3.147	3.540	4.751	VS.	3.550
Kristrupvej	3.000	3.201	3.600	4.831	VS.	4.000
E45 Gudenådalen	45.209	48.231	54.253	72.806	VS.	?
Engboulevarden	1.200	1.280	1.440	1.933	VS.	1.600
Vennelystvej	1.250	1.334	1.500	2.013	VS.	1.300
R.Hougårdsvej	1.300	1.387	1.560	2.094	VS.	1.550
Valdemarsvej	1.400	1.494	1.680	2.255	VS.	2.700

Med en 0,59% stigning der ligger lidt højere en den rapport der har vist sig at ramme spot on med en vækst på 0,39% så skal vi helt hen til år. 2073 før vi rammer samme tal som Randers Kommune har allerede i år. 2030 på de 51.350 biler på Randers Bro.

Det er vel at mærke uden investering i infrastrukturen i perioden.

Tager vi så det velkendte tal med at en Østbro som flytter 9.300 biler direkte fra Randers Bro i 2030, så vil tallet på Randers Bro være 40.327 - 9.300 = 31.027 biler på Randers Bro i 2030

Vi skal helt hen i år. 2065 før at vi rammer samme trafiktal på Randers Bro som nuværende tal i 2020 (38.800)

EN ØSTBRO FLYTTER NOK BILER I VÆK FRA RANDERS BRO DE NÆSTE 45 ÅR !!!!!!!!!!!!!!!

Set i forhold til Kommunens trafikprognoser i 2030.

Sammenligning af trafiktal for år 2030 med henholdsvis stigninger på 0,17% - 0,39% - 0,59% hold op imod Kommunens 2,87% uden Klimabro og med Klimabro inkl. Havnevej.

Prognoser		Trafik fremskrivning 0,17%, 0,39% & 0,59%			VS.	Flodbyen Randers Ekskl. Klimabro Trafiktal til 2030	Flodbyen Randers Inkl Klimabro Trafiktal til 2050
		Trafikbelastning /befolkningsprognose Rapport fra 2013 og Rambøll Rapport fra 2015					
Vej	Trafik tal	2030	2030	2030	VS.	2030	2030
	2019	0,17%	0,39%	0,59%	VS.	2,87%	2,87%
Klimabro							24.100
Randers Bro	37.800	38.513	39.454	40.327	VS.	51.350	29.150
Havnegade	23.250	23.688	24.267	24.804	VS.	30.150	12.250
Tørvebyggen	20.950	21.345	21.866	22.350	VS.	27.700	23.550
Rosendørgade	16.700	17.015	17.431	17.816	VS.	20.850	13.600
Østervangsvej	12.350	12.583	12.890	13.176	VS.	14.000	12.000
Hadsundvej	13.850	14.111	14.456	14.776	VS.	15.550	?
Udbyhøjvej vest for fjordgade	7.700	7.845	8.037	8.215	VS.	9.300	9.200
Udbyhøjvej øst for fjordgade	6.800	6.928	7.097	7.255	VS.	9.600	14.800
Tjærbyvej	1.100	1.121	1.148	1.174	VS.	2.100	1.950
Tjærbyvej øst for Nyholmsvej	1.750	1.783	1.827	1.867	VS.	?	
Drb. Boulevard	6.400	6.521	6.680	6.828	VS.	10.100	11.950
Toldbodgade vest for fjordgade	5.850	5.960	6.106	6.241	VS.	8.900	6.000
Nørrebrogade	8.800	8.966	9.185	9.388	VS.	11.200	11.250
Rådmandsboulevard	8.550	8.711	8.924	9.122	VS.	10.250	9.600
Mariagervej syd for Boulevarderne	11.500	11.717	12.003	12.269	VS.	14.100	13.200
Mariagervej nord for Boulevarderne	12.100	12.328	12.629	12.909	VS.	14.850	14.200
Ringboulevard Hadsund/Mariager	7.850	7.998	8.193	8.375	VS.	9.550	?
Ringboulevard Mariager/Hobrovej	4.250	4.330	4.436	4.534	VS.	5.250	?
Ringboulevard Hobrovej/Viborgvej	?				VS.		?
Hobrovej syd for Boulevarderne	6.100	6.215	6.367	6.508	VS.	8.500	8.150
Hobrovej nord for Boulevarderne	7.550	7.692	7.880	8.055	VS.	9.350	10.150
Markedsgade	6.250	6.368	6.523	6.668	VS.	9.150	11.900
Grenåvej vest for Clausholmvej	12.550	12.787	13.099	13.389	VS.	14.850	7.450
Grenåvej øst for Clausholmvej	8.350	8.507	8.715	8.908	VS.	10.350	16.250
Grenåvej øst for Hammelvej	16.200	16.506	16.909	17.283	VS.	?	?
Clausholmvej	5.350	5.451	5.584	5.708	VS.	6.800	9.050
Hammelvej	7.750	7.896	8.089	8.268	VS.	?	
Århusvej nord frem til Bøsbrovej	28.800	29.343	30.060	30.725	VS.	39.600	29.250
Århusvej mod syd fra Bøsbrovej	23.000	23.434	24.006	24.538	VS.	31.350	24.350
Bøsbrovej	7.200	7.336	7.515	7.681	VS.	9.850	8.850
Romalt Boulevard	2.950	3.006	3.079	3.147	VS.	3.550	4.450
Kristrupvej	3.000	3.057	3.131	3.201	VS.	4.000	3.700
E45 Gudenådalen	45.209	46.062	47.187	48.231	VS.	?	
Engboulevarden	1.200	1.223	1.252	1.280	VS.	1.600	4.150
Vennelystvej	1.250	1.274	1.305	1.334	VS.	1.300	2.250
R.Hougårdsvej	1.300	1.325	1.357	1.387	VS.	1.550	2.100
Valdemarsvej	1.400	1.426	1.461	1.494	VS.	2.700	5.050

Ovenstående tabel, opsummere med alt tydelighed, at uanset hvilket faktisk scenarie, af om det er trafiktrykket i forhold til befolkningsprognosen på de 0,17% årlig vækst, eller Trafikstyrelsens og Vejdirektoratets præcise fremskrivning på 0,39% i årlig vækst eller Rambølls Rapport fra 2016, med en stigning på 0,59% i årlig vækst, så er det et bevis for, at der med etableringen af en Østbro, er en klar og fremtidssikret trafikalt løsning, samtidig med at kommunen får en hel Ringvejsløsning fra E45 i nord til E45 i syd.

I ovenstående skemaer, så skal man huske, at fratrække minimum de 9.300 biler, som jfr. beregninger flyttes direkte fra Randers Bro

Fremtidens trafik tal på Randers Bro med vækst på 0,17%, 0,39%, eller 0,59% fratrukket 9.300 biler til Østbroen

SÅ VIL TALLENE SE SÅDAN UD I 2030

Vej	Trafik tal	2030	2030	2030
	2019	0,17%	0,39%	0,59%
Klimabro				
Randers Bro	37.800	29.213	30.154	31.027

SÅ VIL TALLENE SE SÅLEDES UD I 2050

Vej	Trafik tal	2050	2050	2050
	2019	0,17%	0,39%	0,59%
Klimabro				
Randers Bro	37.800	30.544	33.348	36.062

SÅ VIL TALLEN SE SÅLEDES UD I 2100

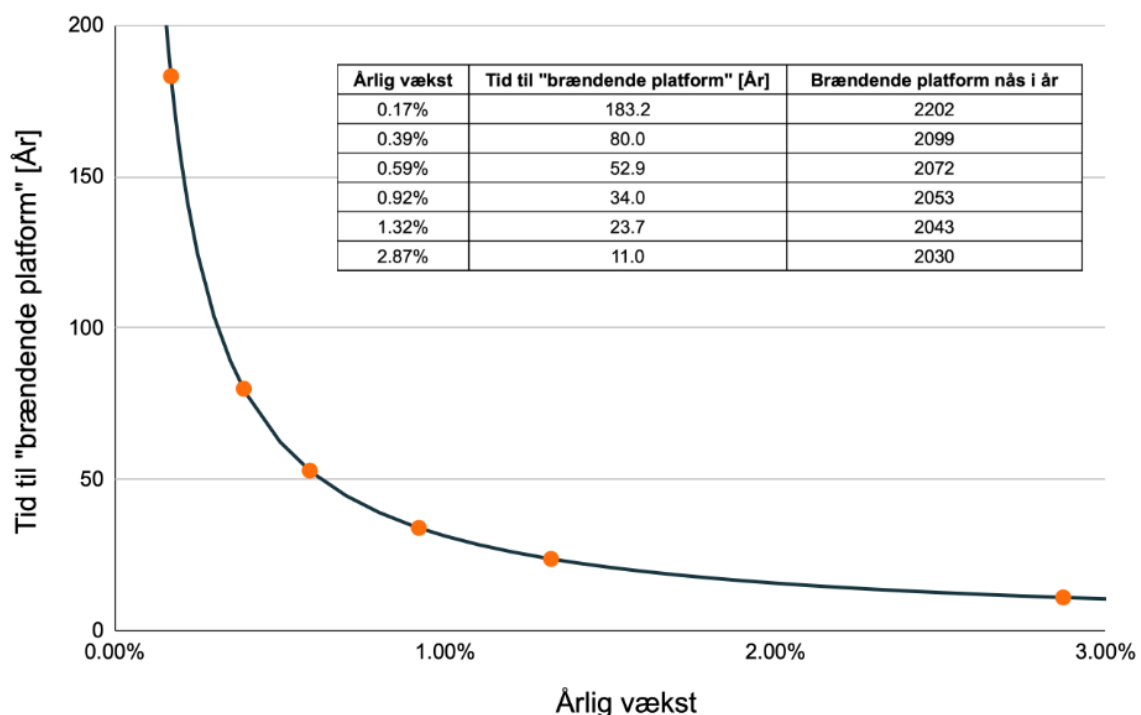
Vej	Trafik tal	2100	2100	2100
	2019	0,17%	0,39%	0,59%
Klimabro				
Randers Bro	37.800	34.075	42.511	51.574

Det er vel at mærke uden at inkludere effekter af Havnevej, Ring Boulevardens forlængelse og andre infrastruktur projekter eller fremskrive de 9.300 biler til år 2050 eller 2100. (Der vil blive flyttet flere biler)

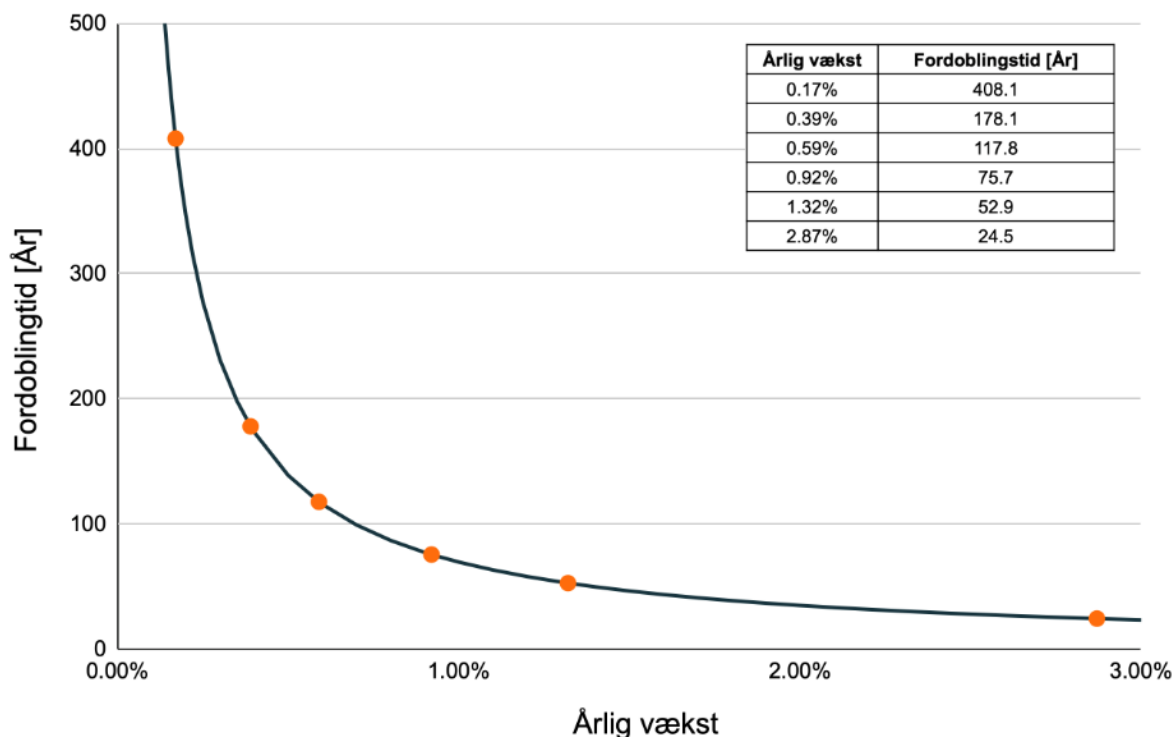
Østbroen flytter nok biler

Ud over ovenstående dokumentering så vil vi yderligere synliggøre det i nedenstående grafer.

Trafikvæksten indtil vi når den "brændende platform"



Trafiktrykket i forhold til befolkningsprognoserne inden vi når den "brændende platform"



Konklusion: Gør nu det rigtige

Det er så urealistiske tal, at fremskrive med en vækst på 2,87% der ALDRIG før er set i Randers, og det på trods af en megen lav befolkningstilvækst.

Skab ikke trafikkaos på villaveje og skoleveje med etableringen af Klimabroen.

Der er kun en rigtig løsning og det er etableringen af en Østbro.

Realistisk trafikfremskrivning mellem 0,17% og 0,59%

Et helt ringvejssystem til gavn for hele Kommunen og regionen

Få den tunge trafik og trængsel ud af byen – ikke ind.

Lyt til transportsektoren

Se på historie og fakta