

Er trafik tal lavet på gætteri, antagelser og aftaler?

Klage på manglende og divergerende svar

1. Synes man det er ok og tilfredsstillende svar man får?
2. Synes man det er betryggende med manglende kvalitetssikring af de rapporter man udarbejder?
3. Synes man det er ok, at der mangler dokumentstyring?
4. Har byvækst noget at sige – ja eller nej?

Her er spørgsmålene og anmodningerne man beder om:

Jeg ønsker aktindsigt i elementer fra rapporten Teknisk Notat – opbygning og opdatering af Randers Trafik model 2019 udarbejdet af Rambøll August 2019

Jeg ønsker Aktindsigt i alle tællinger, snittællinger m.v. der fremgår fra 2011 til og med 2019 jfr. rapporten.

Jeg ønsker svar på måleudstyr, usikkerheder, o.s.v.

Jeg ønsker dokumentation på at der er faktuelle opmålte og talte stigninger på alle anvendte tællinger som indgår i rapporten. Beskrevet med årstal, trafik tal og hvor tællingen er foretaget, tidsrum m.v.

Herudover er der rigtig mange elementer i rapporten som ønskes dokumentation for og uddybende dokumentation for mellemregninger m.v. der ligger til grund for rapporten

3.4 Trafiktællinger

Til opbygning af basismodellen for år 2016 blev der benyttet i alt 209 snittællinger til beskrivelse af spidstimetrafikken og døgntrafikken. Tællingerne blev stillet til rådighed af Randers Kommune via adgang til Kmastra. Tællingerne er jævnt fordelt over beregningsvejnettet og indgår alle i kalibreringen af turmatricerne for henholdsvis årsdøgntrafikken og spidstimetrafikken.

Jeg vil gerne have aktindsigt i de 209 snittællinger

Hvordan er målingerne foretaget, Måleudstyr, usikkerheder?

Kopi af alle trafiktællingerne

Årstal på alle tællinger og er der flere tællinger indenfor 2011-2016 på de beskrevne snittællinger så ønskes alle tællinger.

Generelt tillades trafiktællinger maksimalt at være op til 5 år gamle (2011-2016). Enkelte tællinger nyere end 5 år er fravalgt, hvor der er vurderet betydende ændringer i vejnettet eller i byudviklingen eller hvor der vurderes fejl på tællingerne.

Jeg vil gerne have aktindsigt i hvilke tællinger der er fravalgt og begrundelse for fravalget?

Her er så svaret man får:

Du beder om aktindsigt i de 209 trafiktællinger, som ligger til grund for Rambølls trafikmodel og de notater, som de har udarbejdet for Randers Kommune. Som det fremgår af Rambøll tekniske notat om opbygning og opdatering af trafikmodellen for Randers Kommune i 2019 som du selv har vedhæftet i din aktindsigtsanmodning, har Rambøll foretaget opslag i databasen "K Mastra".

Rambøll har fået midlertidig adgang til databasen, da Rambøll er hyret af Randers Kommune som rådgiver til bl.a. at opdatere trafikmodellen fra 2016 til 2029. Randers Kommune har ikke akter, der beskriver hvilke opslag, der er foretaget.

I forhold til dit spørgsmål om måleudstyr, usikkerheder m.v. kan vi oplyse følgende: Det forventes, at langt størstedelen af tællingerne er foretaget ved slangetælling. Det er ikke muligt at angive målepræcision for de enkelte tællingerne, da det afhænger af udstyret, der er anvendt. Det er leverandøren af udstyret, der kender til målepræcisionen. Der findes ingen oplysninger om anvendt udstyr til tællingerne.

KONKLUSION:

Man kan ikke levere snittællingerne med trafik tal.

Man kan ikke fortælle hvor snittællingerne er foretaget?, Hvornår de er foretaget?, Med hvad/hvordan de er foretaget? Og hvordan de sammenlignes med tal i perioden 2011-2019?

Man kan heller ikke oplyse hvilke tællinger der er fravalgte og hvorfor?

Hvor er kvalitetssikring? Randers Kommune har ikke akter, der beskriver hvilke opslag, der er foretaget

Hvordan ved man så om de tal der anvendes er korrekte eller ej?

Så stille man dette spørgsmål:

Tællinger for både årsdøgntrafikken og spidstimen er fremskrevet med en generel trafikvækst på 1,5 % p.a. frem til år 2016.

Jeg vil gerne se ovenstående tællinger og regnearket der viser den tællingen og som viser tællingen pålagte fremskrivning?

På side 15 der vil jeg ligeledes gerne have fuld aktindsigt i følgende:

5.1 Opstilling af forslag til generel vækst for perioden 2016 til 2019

På baggrund af materiale udleveret af Randers Kommune herunder befolkningsudvikling og observeret vækst på vejnettet er der opstillet forslag vækstfaktorer for kommunens zoner og port-zoner.

Jeg ønsker at se materialet bag ovenstående befolkningsudvikling og ikke mindst observeret vækst på vejnettet? Dokumentation på denne observeret vækst?

Herunder alt materiale på tal og alt materiale vedr. det forslag som nævnes?

Her er så det svar man får:

I forhold til dine øvrige spørgsmål må vi igen henvise til notatet om opbygning og opdatering af Randers Kommunes trafikmodel. Der er tale om en trafikmodel udarbejdet af et eksternt firma (Rambøll) baseret på en række forudsætninger, som enten er aftalt mellem Randers Kommune og Rambøll eller vurderet og fastlagt af Rambøll på baggrund af firmaets kendskab til trafikområdet, opbygning af trafikmodeller og teorier bag. I den forbindelse skal det præciseres, at en trafikmodel alene er en tilnærmet beskrivelse af virkeligheden. En trafikmodel bruges til at sammenligne effekterne af forskellige ændringer af det eksisterende vejnet.

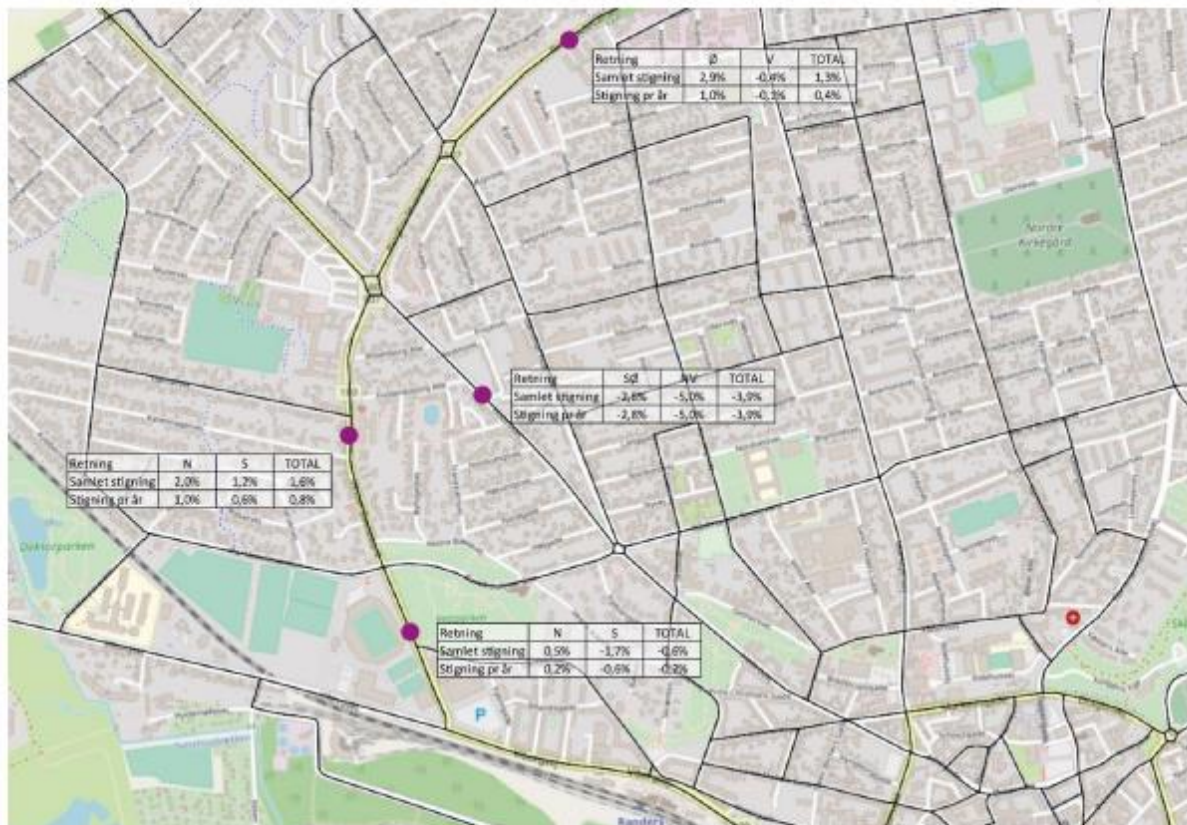
Figur 5: Total og årlig stigning i trafikken fra 2014 til 2019 fordelt på 10 forskellige snit uden for Randers by.

Jeg ønsker at se sammenlignelighedsgrundlaget og de forklaret trafiktællinger som fremgår af ovenstående tekst, og jeg ønsker at se alle målinger fra 2014-2019 hvor de er taget, periode.

Hvil se dokumentationen på de 14 trafiksnit og beregningen på hvordan man kommer frem til den skrevne stigning på 2,7% pr. år

Så ønsker jeg svar på hvorfor og hvordan de store stigninger udenfor Randers By indgår i Kommunens gennemsnitberegning.

Forklaring med hvordan stigninger på Viborgvej, Grenåvej, Hammelvej, o.s.v. indgår i Trafikken på Randers Bro?



Figur 6. Total og årlig stigning i trafikken fra 2014 til 2019 fordelt på fire forskellige snit inden for Randers by.

Med udgangspunkt i den gennemsnitlige stigning af trafikken, opstilles en differentieret vækst, vist i tabel 6, i overensstemmelse med trafikmodellens zonetyper. Enkelte steder i modellen har det været nødvendigt at differentiere væksten yderligere, da den observerede vækst uden for Randers by er størst vest for motorvejen end øst for.

Jeg ønsker at se alle snittællinger, både de 4 og alle øvrige snittællinger der er udarbejdet.

Her er så det svar man får:

???????????????????? Absolut intet svar.

Konklusion:

Man vil ikke fremlægge den anmodede dokumentation på tællingerne som anvendes og man beder om.

Jeg ønsker at se sammenlignelighedsgrundlaget og de forklaret trafiktællinger som fremgår af ovenstående tekst, og jeg ønsker at se alle målinger fra 2014-2019 hvor de er taget, periode.

Hvil se dokumentationen på de 14 trafiksnit og beregningen på hvordan man kommer frem til den skrevne stigning på 2,7% pr. år

Så ønsker jeg svar på hvorfor og hvordan de store stigninger udenfor Randers By indgår i Kommunens gennemsnitberegning.

Forklaring med hvordan stigninger på Viborgvej, Grenåvej, Hammelvej, o.s.v. indgår i Trafikken på Randers Bro?

Det burde være simpelt at vise sine tal og hvordan man beregner en vækst på 2,7% pr. år?

Så spørger man om dette:

Så må jeg anmode om aktindsigt i beregningsgrundlaget for den opstillede differentieret vækst tabel 6 – Altså se beregningen på hvordan man kommer frem til procentstigningen i trafikken?

Zonetype	Årlig stigning
Centrum	2,0 %
Hovedby	2,0 %
Oplandsby	2,0 %
Landsby	2,0 %
Portzone	3,5 %
Motorvejs portzoner	4,0 %

Tabel 6: Fremskrivningsfaktorer af modellens zoner til opdatering af modellen.

Og så ønskes at se begrundelse for hvorfor det enkelte steder har været yderligere nødvendigt at differentiere væksten yderligere og hvad/hvordan stigninger vest for E45 indregnes i væksten for Randers Bro?

Her er så det svar man får:

???????????????????? Absolut intet svar.

Konklusion:

Igen uforstående overfor et manglende svar, hvilket jo bevirker at man må antage at der ikke kan fremvise et dokumenteret materiale der beskriver en så høj vækst i trafikken.

Jeg ønsker alle udregninger på valideringen af vækstfaktorerne, alle trafik tal i de 17 centrale snit på de primære veje som indgår i valideringen?

Jeg ønsker at se med hvilke tællinger de valideres i forhold til beregningsgrundlaget for anslåelse af en generel trafikvækst

Så spørger man om dette:

5.2 Indarbejdelse af generel vækst i den tidligere basismodel for 2016

Trafikken til og fra zonerne i den tidligere basismodel for 2016 fremskrives med den forventede årlige stigning frem mod 2019. Dette giver en stigning i trafikken på 2,6 % pr. år, hvilket er lidt lavere end den gennemsnitlige stigning på 2,7 % målt via trafiktællingerne. Dette skyldes den yderligere differentiering af 10 specifikke zoner i modellen, da det under justering af modellen erfarede, at trafikmængderne varierede for meget i forhold til tællinger fra 2019.

Jeg ønsker at se trafiktallene fra 2016?

Jeg ønsker at se tallene for fremskrivning 2019

Så ønsker jeg at se differentieringen af de 10 specifikke zoner og hvordan/hvor de har varieret i forhold til 2019 tællingerne

Så ønsker jeg at se variationen i tallene fra 2016 - 2019

Her er så det svar man får:

???????????????????? Absolut intet svar.

Konklusion:

Igen uforstående overfor et manglende svar.

Igen det baserer sig på antagelser – Ikke konkrete tal.

Hvor er målingerne fra både 2016 og 2019 som skal underbygge Kommunens antagelser?

Først så opskriver man tal til 2016 – så opskriver man tal fra 2016 – 2019? Hvor er de fysiske målinger der nævnes?

Igen ved manglende svar, må antage, at der ikke kan fremvise et dokumenteret materiale der beskriver en så høj vækst i trafikken.

Så spørger man om dette:

5.4 Validering af basismodellen for 2019

Tilretningen og validering af vækstfaktorerne er udført ved sammenligning af trafiktal i 17 centrale snit på primære veje i kommunen og med særligt fokus på indfaldsvejene i og omkring Randers.

Figur 7 viser den procentvise forskel mellem den opdaterede trafikmodel og målte trafiktal for 2019. Forskellen varierer fra -17 % til 22 %. Dette spænd accepteres, da der generelt må forventes en usikkerhed på 10-20 % ved trafiktællinger ligesom der ikke er foretaget en egentlig kalibrering af modellen.

Den største forskel ses ved tællingen på Hadsundvej, hvor forskellen er på 22 %. Især zonerne i dette område og længere mod nordøst er blevet tildelt en mindre eller ingen vækst ved fremskrivningen til 2019.



Figur 7: Procentvis difference mellem trafikken i modellen og trafiktællinger for 2019.

Jeg ønsker alle udregninger på valideringen af vækstfaktorerne, alle trafik tal i de 17 centrale snit på de primære veje som indgår i valideringen?

Jeg ønsker at se med hvilke tællinger de valideres i forhold til beregningsgrundlaget for anslåelse af en generel trafikvækst

Så ønsker jeg dokumentationen på hvor og hvilke områder der er blevet tildelt mindre eller ingen vækst ved fremskrivningen til 2019?

Her er så det svar man får:

???????????????????? Absolut intet svar.

Konklusion:

Igen uforstående overfor et manglende svar.

Så spørger man om dette:

6. OPSTILLING AF PROGNOSEMODEL

Med udgangspunkt i turmatricerne for den eksisterende situation i år 2019, er der udarbejdet og opstillet prognosemodeller til beskrivelse af den forventede fremtidige trafik i Randers Kommune. Prognosemodellerne er opbygget for de samme delmodeller som basismodellen: morgenspidstimen, eftermiddagsspidstimen og restdøgnet, der tilsammen summerer op til beregning af årsdøgntrafikken. Prognosemodellen opstilles for år 2030.

6.1 Generel vækst i kommunen

Prognosemodellerne er opbygget med udgangspunkt i en generel vækst i kommunen og forskellige byudviklingsprojekter. Ved den generelle vækst fremskrives trafikken i zonerne med væksthastighed holdt op imod zonetypen. De forskellige væksthastigheder er vist i figur 8. Den generelle byudvikling er ikke på samme niveau, som fremskrivning af basismodellen fra 2016 til 2019, hvilket skyldes, at væksten i kommunen som helhed også medregner byudviklingsprojekterne. Den generelle vækst og byudviklingsprojekterne forventes at afspejle det samlede udviklingspotentiale i og omkring Randers.

Zonetype	Årlig stigning
Centrum	1,5%
Hovedby	1,5%
Oplandsby	1,5%
Landsby	1,5%
Portzone	2,2%
Motorvejs portzoner	3,0%

Figur 8: Generelle væksthastigheder fordelt på zonetype i modellen.

Der foretages ikke fremskrivning af trafikken i eksisterende zoner, hvis der i zonen tilføjes byudvikling. Dette skyldes, at den generelle vækst forventes at blive udtrykt ved den nye byudvikling.

Jeg vil gerne have aktindsigt i prognosemodellerne

Så vil jeg gerne have dokumentation på den procentvise anslået årlig stigning? Hvordan når man frem til den?

Her er så det svar man får:

???????????????????? Absolut intet svar.

Konklusion:

Igen uforstående overfor et manglende svar.

Så spørger man om dette:

6.2 Byudviklingsprojekter i om omkring Randers

Byudviklingsprojekterne er leveret af Randers Kommune og indarbejdet i modellen enten i eksisterende zoner eller som nye zoner, hvis projektet omfatter et større og nyt område. Hvis byudviklingsprojekterne er placeret i en eksisterende zone, forventes det helt eller delvist at erstatte aktiviteterne i den eksisterende zone. Tilsvarende fjernes trafikken fra zonen og den nye trafik som følge af byudviklingsprojektet indlægges. Turfordelingen for byudviklingen er estimeret på baggrund af en genberegning af gravitationsmodellen som beskrevet i afsnit 4.1.

Byudviklingsprojekterne omfatter følgende større områder og udviklingspotentialer, som vist i tabel 7 og på figur 9. Byudviklingen i forbindelse med "Byen til Vandet"-projektet, er vist i tabel 8 og på figur 10.

I tabel 7 og tabel 8 er den beregnede fremtidige forøgelse i trafikken til hvert byudviklingsområde på baggrund af Miljøstyrelsens turrater (se tabel 2 og tabel 3) opstillet sammen med den forudsatte reduktion i områdets nuværende trafik. Det er beregnet, at byudviklingen forventes at give anledning til ca. 24.080 nye ture indenfor modelområdet.

Den samlede vækst i årsdøgntrafikken fra år 2019 til år 2030 er opgjort til 27,2 %, svarende til en gennemsnitlig årlig vækst på 2,2 % pr. år.

Jeg ønsker dokumentation på den samlede vækst i årsdøgntrafikken fra 2019 -2030 – Hvordan man når en stigning på 27,2%

Område	Forventet antal boliger	Forventet antal m2 erhverv mv.	Forventet m2 butikker	Forventet m2 udd. og service	Beregnet antal ture
1. Thors Bakke	300 lejligheder	10.000 m2	6.000 m2	----	3.770 ture
2. Sporbyen	880 lejligheder	11.200 m2	2.000 m2	2.000 m2	4.230 ture (-1.800 ture)
3. Dronningborg maskinfabrik	50 parcelhuse 50 lejligheder	2.700 m2	----	----	430 ture
4. Dronningborg	350 parcelhuse	----	----	----	1.230 ture
5. Fallegården	200 lejligheder	----	----	----	400 ture
6. Kasernen	786 lejligheder	----	----	----	1.650 ture (-560 ture)
7. Helsted/Nordskællet	32 rækkehuse	----	----	----	700 ture
8. Øster Hornbæk	200 parcelhuse	----	----	----	700 ture
9. Vorup	100 parcelhuse 100 lejligheder	----	----	----	550 ture
10. Munkdrup	256 parcelhuse 374 rækkehuse	----	----	----	1.830 ture
11. Munkdrup Bakke	235 parcelhuse 100 rækkehuse	----	----	----	1.080 ture
12. Flytning af byen	----	----	----	----	820 ture
I alt	4.213 boliger	23.900 m2	8.000 m2	2.000 m2	17.390 ture (-2.360 ture)

Tabel 7: Forventet byudvikling i og omkring Randers.

Område	Forventet antal boliger	Forventet antal m2 erhverv mv.	Forventet m2 butikker	Forventet m2 udd. og service	Beregnet antal ture
13. BTV: Brotoften	185 lejligheder 100 rækkehuse	----	----	----	620 ture
14. BTV: Tronholmen	----	2.000 m2	----	----	120 ture (-140 ture)
15. BTV: Bolværksgrunden	100 lejligheder 100 rækkehuse	5.000 m2	2.000 m2	7.000 m2	2.050 ture
16. BTV: Busterminalen	----	----	----	----	6.210 ture
17. BTV: Toldbodgade Vest	77 lejligheder 69 rækkehuse	----	----	----	330 ture (-720 ture)
18. BTV: Toldbodgade Øst	123 lejligheder 111 rækkehuse	----	----	----	520 ture
19. BTV: Pierens Spids	54 parcelhuse 64 lejligheder 64 rækkehuse	3.200 m2	320 m2	----	770 ture
20. BTV: Nordhavnen Vest	80 parcelhuse 150 lejligheder	----	----	----	580 ture (-480 ture)
Yderligere reduktioner i trafikken	----	----	----	----	-510 ture -810 ture
I alt	1.277 boliger	10.200 m2	2.320 m2	7.000 m2	11.200 ture (-2.150 ture)

Tabel 8: Forventet byudvikling specielt i forbindelse med "Byen til Vandet"-projektet.

Hvorfor indgår pkt. 16 Busterminalen med 6.210 nye ture?

Hvorfor indgår pkt. 12 Flytning af Havn med 820 nye ture?

Pkt. 1 Thors Bakke? Hvorfor indgår den med 300 nye boliger? Hvor er der en rest på 10.000m² erhverv? Hvor indgår der planer om 6.000m² butikker?

Pkt. 2 Sporbyen? Samme spørgsmål som pkt. 1 880 lejligheder (det resterer der ikke) 11.200 m² erhverv? 2000 m² butikker? 2000 m² service

Pkt. 3 Drb. Maskinfabrik: Der en lokalplan der tillader 50 parcelhuse og 50 rækkehuse? Hvor er der nyt 2000m² erhverv?

Pkt. 5 Falbegrunden: Hvor er de 200 nye lejligheder?

Pkt. 6 Kasernen: 786 Lejligheder? Er de bebygget indenfor de næste 10 år?

Pkt 9 Vorup: Hvor er de 100 byggegrunde beliggende i Vorup?

Pkt. 10 & 11 Munkdrup: 491 parcelhusgrunde bebygget og beboet indenfor 10 år? Det tror man da ikke på? Randers Kommune har solgt 42 byggegrunde fordelt i hele Kommunen i snit frem 1999 -2020. I 2020 solgte man 5 byggegrund i Munkdrup? Nu vil man så påstå at man sælger 491 byggegrunde på 10 år?

Pkt. 4, 7 & 8 Dronningborg, Hornbæk & Helsted: 750 parcelhuse på 10 år? Det er urealistisk. Gennemsnitlig så sælges mellem 6-10 byggegrunde pr område på årsbasis. Ved 10 byggegrunde i snit så er der byggegrunde i 75 år?

Så er der alle de indbyggede turrater for Byen til vandet?

Pkt. 13-20 Alle bebygget indenfor en tidshorisont på 10 år.?

Det kræver en nærmere forklaring på ovenstående bebyggelser og elementer som indgår i de 24.080 turrater. En redegørelse for at man kan opnå de opstillede vækstrater?

5.490 boliger på 10 år? omregnet til borgere svarende til 2.497 i alt.

Det svarer til 12.605 beborer jfr. Kommunens budgetkontors beregning for antal personer fordelt pr. boligtype?

Til sammenligning så vil befolkningsprognosen for de næste 10 år fremskrive med 2.850 nye borgere?

Her er så det svar man får:

Det, som er afgørende, er derfor alene, at der anvendes de samme forudsætninger ved kørsel/analyse af forskellige scenarier (f.eks. konsekvenserne for trafikken på Randersbro ved etablering af hhv. en Klimabro og en Østbroforbindelse). Det er ikke afgørende for sådanne analyser, om de indlagte forudsætninger om f.eks. byudvikling i praksis realiseres i 2030, 2040 eller et andet årstal. Der er alene tale om et teknisk fastsat modelår, som ligger x år ude i fremtiden, hvor man teknisk antager, at den planlagte byudvikling i byen er gennemført

Konklusion:

Man svarer ikke på et eneste spørgsmål.

Man ligger ikke et eneste dokumenteret dokument frem der viser den vækstfaktor man fremskriver med.

Det er altså rent gætværk.

Konklusion på blå overstregning:

Byudvikling ikke er afgørende i modellen?

I 2019 Trafikdokumentet fra Rambøll der baserer man sig på en stor Byudvikling. Man siger at der er lagt disse turrater ind i vækstantagelserne og i ovenstående svar siger Randers Kommune så er de ikke er afgørende i analyserne da de tæller med som de alle var Byudviklet. **Man antager at byudviklingen er gennemført** – Vi snakker om 50 års mulig udvikling – hvoraf større udviklingsområder ligger langt uden for Randers centrum.

Herudover så er det rystende at læse at Kommunen fremlægger at forudsætninger for Klimabro og Østbro er ens.

Forudsætninger skal være ens? Østbro og Klimabro er på ingen måder lavet ud fra samme forudsætninger – Her henviser vi til svar fra Professor Otte Anker Nielsen fra DTU, der klart udtaler at de to analyser af begge broer ikke kan sammenlignes, bl.a. fordi at de ikke er lavet på samme trafikmodel. Randers Kommune har bygget sin egne trafikmodel, med egne datainput til at styrke en Klimabro historie og Østbroen er lavet ud fra Landstrafikmodellen, som anvendes ved alle andre større trafikmodeller udenfor Hovedstaden.

[Baggrund | Vejdirektoratet](#) Citat” LTM ligger nu til grund for de trafikale beregninger og samfundsøkonomiske analyser, som er et væsentligt beslutningskriterie i prioritering af infrastrukturprojekter.

Alle større infrastrukturprojekter uden for hovedstadsområdet beregnes med LTM.” citat slut

Det er simpelthen ikke godt nok, at så store investeringer laves på antagelser og trafikmodeller der ikke er ens og lavet efter gældende vejledninger for alle større trafikinvesteringer i DK.

At trafik tal ikke baseres sig på konkrete tællinger, men er lavet efter nærmere aftaler og antagelser om en anslået vækst, det er simpelthen ikke godt nok.

Lad os få lavet et grundlag på korrekte sammenlignelige analyser og ens forudsætninger, baseret på samme trafikmodeller med samme input af data og som er baseret på korrekte fysiske optællinger.

Med venlig hilsen

Erik Bo Andersen

Kongelysdalen 14

8930 Randers NØ