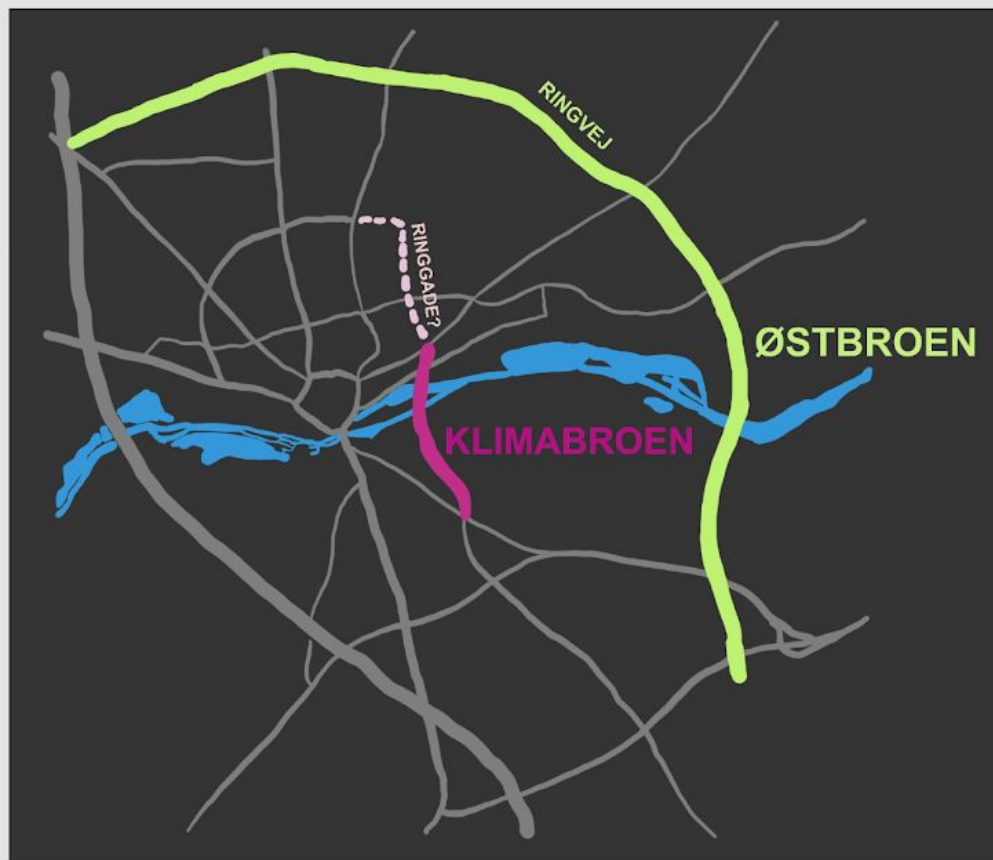


DEC 2020

# ØSTBRO eller KLIMABRO?

RINGVEJ eller 1/2 RINGGADE?



# BAGGRUND

Dette dokument beskriver væsentlige problemstillinger, som vi mener politikerne i Randers Byråd er nødt til at forholde sig til i forhold til den aktuelle debat om byens fremtidige infrastruktur:

- En Østbro\* med en rigtig ringsvejsforbindelse vil være en bedre løsning for borgerne og erhvervslivet i Randers Kommune - fordi man med en Østbro får flyttet trængselsproblemer og tung trafik helt væk fra midten af byen, samtidigt med at man skaber et stort vækstpotentiale for byen og oplandet. En Østbro vil fint kunne kombineres med visionerne om Byen til Vandet.
- Der er fra Randers Kommunes side fremlagt en kunstig “brændende platform”, hvor man beskriver, hvordan trafikken vil bryde sammen på Randers Bro i 2030 uden en ny bro. Dette er dog baseret på yderst tvivlsomme trafikprognoser. Vi har fået aktindsigt i samtlige trafikmålinger, der er lavet på Randers Bro, og kan dokumentere at de fremlagte prognoser er problematiske i forhold til faktisk målte trafiktal. Trafik og estimerede tidsbesparelser har stor indflydelse på de samfundsøkonomiske analyser af nye broforbindelser, og det er derfor afgørende, at der er et solidt trafikalt grundlag for beslutninger, som involverer mange hundrede millioner af skatteborgernes penge. Vi er helt enige i at Randers har brug for en ny forbindelse over fjorden, men der er tid til at lave grundige analyser, så man kan vælge den rigtige løsning!
- Det nuværende grundlag, som man fra Randers Kommunes side sammenligner Klimabroen og Østbroen på, er ikke retvisende. Klimabroen er kun et delprojekt, hvor der senere vil kræves yderligere investeringer på nordsiden af broen (uanset om Bækkestien inddrages eller ej). Dette står i modsætning til Østbroen, som er et helt ringvejsprojekt. Man kan derfor ikke sammenligne omkostninger direkte, “æbler-til-æbler”. Inddragelse af klimasikring i økonomien for Klimabroen er også med til at gøre det svært at sammenligne analyserne af projekterne - og der findes klimasikringer, som fint kan realiseres med en Østbro. Endelig ses der ikke på vækstpotentialet i de to forskellige løsninger, hvor en rigtig ringvej selvsagt vil stå stærkt.
- En process, hvor man fra Randers Kommunes side ikke har lagt oplagt relevant materiale frem (f.eks. detaljer om trafikberegninger lavet i 2019), og hvor man har givet svar i høringsnotat, som efterfølgende bliver modsagt i forbindelse med aktindsigt.

Endeligt giver vi vores bud på hvordan vi i Randers Kommune kommer tilbage på sporet: Beskriv komplette, alternative scenarier for byens infrastruktur, og lav objektive sammenligninger af omkostninger ved og konsekvenser af disse scenarier - med ensartede forudsætninger, og med inddragelse af det vækstpotentiale, som scenarierne giver. Her kan det røbes at en Østbro med en rigtig ringvej vil give langt det største vækstpotentiale - der er nemlig en grund til, at ringveje er “evergreens” i byplanlægning.

Klimabroen er blevet en uheldig klods om benet på de visioner, der er omkring Byen til Vandet - men det er der heldigvis stadigvæk mulighed for at rette op på!

\*) Vi refererer for nemheds skyld konsekvent til en Østbro, men har principielt ikke nogen klare præferencer om hvorvidt en østforbindelse bør laves som en bro eller en tunnel

## ØSTBRO/RINGGADE vs KLIMABRO/RINGVEJ

Valget mellem en Klimabro og en Østbro er i virkeligheden et valg mellem en “ringgade” og en “ringvej”. Der vil indenfor de næste mange år næppe være råd til mere end et af disse projekter - og det er helt afgørende for Randers Kommunes fremtidige konkurrenceevne, at man vælger det rigtige projekt.

Den rigtige infrastruktur skal gøre det nemt at komme ind, ud, igennem og omkring Randers - så byen fastholder sin position som et naturligt knudepunkt uden at være en trængsels skabende flaskehals.

Der er brug for at man fremlægger helhedsløsninger, hvor man kan sammenligne omkostninger og vækstpotentiale “æbler-til-æbler”. Det er ikke rimeligt at sammenligne omkostningerne til et delprojekt som Klimabroen - “et halvt ringgade projekt” - med omkostningerne til en komplet ringvejsforbindelse baseret på en Østbro.

### ØSTBROEN

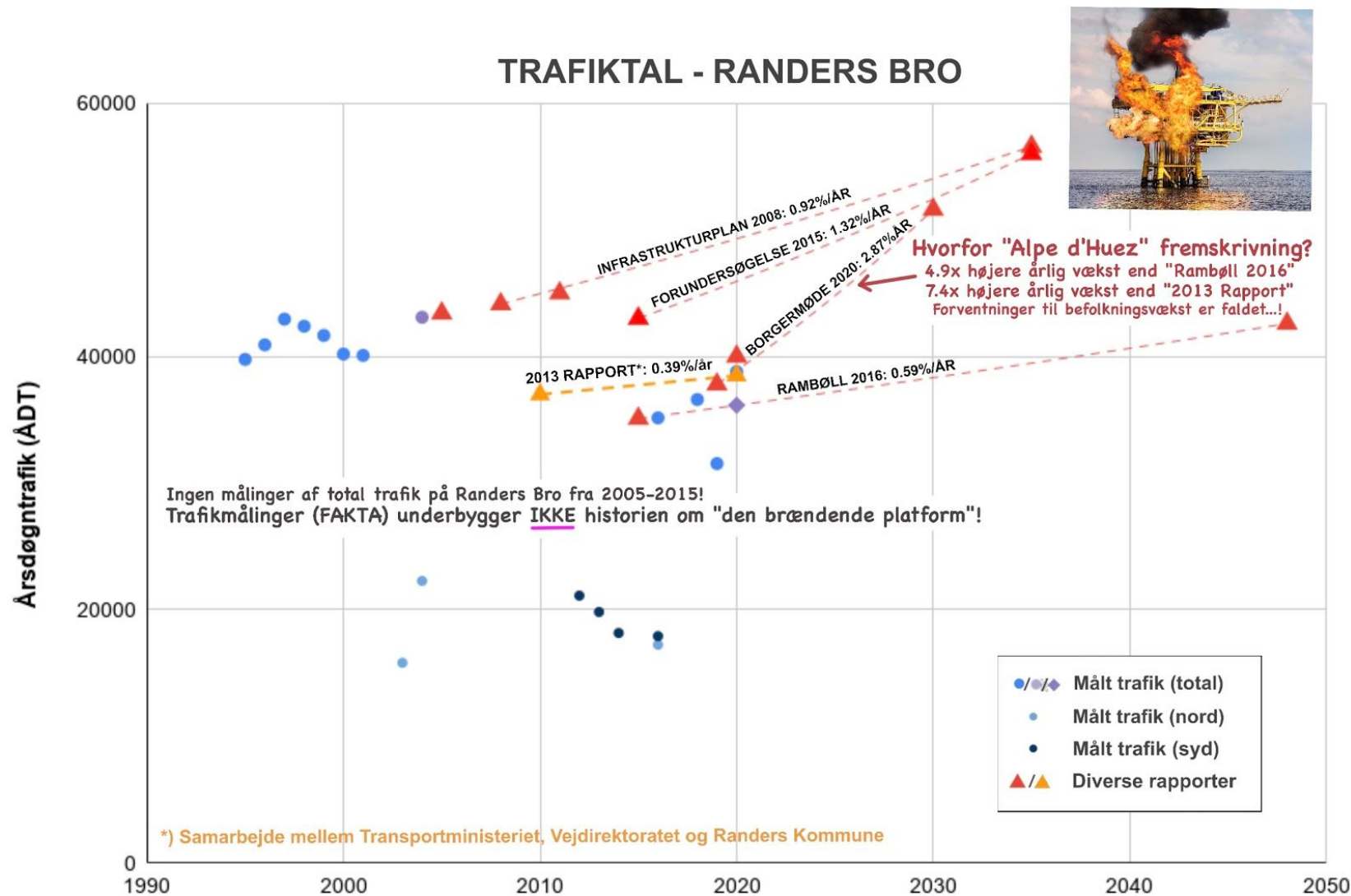
- Komplet ringvejsforbindelse fra E45 i nord til E45 i syd
- Løser trængselsproblemer på Randers Bro de næste mange år
- Giver ikke nye trængselsproblemer andre steder i byen
- Transportsektoren i Randers: 80% af den gennemgående lastbilstrafik kan ledes uden om byen med en Østbro

### KLIMABROEN

- Delprojekt fra Grenåvej til Udbyhøjvej - ingen samlet plan, forhold på nordsiden er uafklarede
- Flytter ikke trafik, støj og forurening ud af byen
- Flytter trængselsproblemer ind på små veje
- Giver ikke friholdelse af Havnegade og Tørvebryggen (oprindelig vision)

# “DEN BRÆNDENDE PLATFORM” - EN MYTE DER MODSIGES AF FAKTA

Vi har bedt om og fået aktindsigt i samtlige trafikmålinger på Randers Bro, som Randers Kommune er i besiddelse af. De trafikdata, som vi har fået, er vist på nedenstående figur sammen med diverse prognoser, som Randers Kommune har fremlagt. De fremlagte prognoser - specielt den der blev fremlagt på borgermødet i 2020 - understøttes på ingen måde af fakta fra trafik målingerne. Dette er meget vigtigt, for trafiktallene hænger nøje sammen med de samfundsøkonomiske analyser af en investering i Klimabroen.



# TRAFIKTÆLLINGER PÅ RANDERS BRO - DATA FRA AKTINDSIGT

Vi har modtaget nedenstående tabel med trafiktællinger på Randers Bro, efter vi bad om aktindsigt i samtlige trafikmålinger, som der til dags dato er foretaget på Randers Bro (de er disse der er vist på grafen på foregående side). Bemærk at der ifølge oplysningerne ikke er foretaget målinger af den samlede trafik over Randers Bro i perioden fra 2002 til 2015. Vi spurgte efterfølgende ind til dette, og fik derved data for en ekstra måling fra 2004. Vi spurgte også om detaljer vedr. Målemetoder, måleusikkerheder m.m. - der var dog ikke mange tilgængelige oplysninger om dette. Se uddrag af svar nederst til højre - og bemærk at man ikke med sikkerhed kender målemetoder og måleusikkerheder for målinger fra før 2018.

## 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.

### Målemetode (type af udstyr)

Målemetode fremgår ikke af det udtræk der foretages i Vejdirektoratets database. Det vurderes, at tællingerne fra 1995 til januar 2020 er udført vha. slangetællinger bortset fra tællingen i 2018 der er foretaget vha. video/radar. Tællinger fra 2020 er foretaget vha. radarsystem, omtalt senere i dokumentet.

Trafiktællingen fra 2018 er foretaget som en krydstælling af trafikken i både krydset Randersbro/Havnegade og Randersbro/Grenåvej. Tællingen er foretaget vha. kamera.

### Målepræcision, måleusikkerheder og evt. kendskab til konkrete fejlkilder

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. Som arket "00. Overblik" angiver, har det ikke været muligt at fremskaffe oplysninger på anvendt udstyr til størstedelen af tællingerne. Det forventes at langt størstedelen af tællingerne er foretaget ved slangetælling. Siden februar 2020 har der været anvendt radartællinger, da nøjagtigheden ved denne metode er større end ved slangetællinger.

### Radartechnologi på Randersbro

På Randersbro er der siden februar 2020 talt trafik med radartechnologi. Radartechnologien har ikke samme problemstilling med langsomkørende og stillestående kø-trafik, som slangetællingerne har.



# MANGLENDE KVALITETSSIKRING

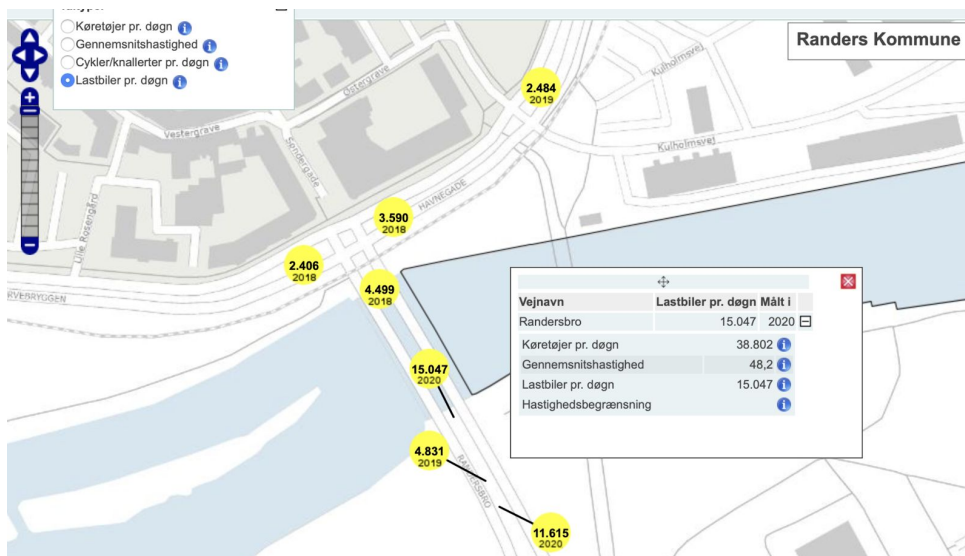
Byen til Vandet er det største byudviklingsprojekt i Randers Kommune nogensinde. Trafikken på Randers Bro er et centralt og naturligt emne i debatten, på samme måde som fjernelse af tung trafik fra midtbyen er det. Man har investeret i nyt måleudstyr, der dels skulle sikre mere præcise målinger, og dels skulle gøre det muligt at overvåge trafikken "24/7". Alligevel har der i mere end en måned - i perioden fra d. 17/11-20 (muligvis før - men det har vi ikke dokumentation for) til d. 19/12-20 (dato hvor dette skrives) på Randers Kommunes hjemmeside stået, at antallet af lastbiler, som pr. døgn passerer Randers Bro, er 15.047. Dette tal er åbenlyst forkert (hvilket blev bekræftet på borgermødet d. 8/12-20), idet det udgør mere end en tre-dobling af trafikken fra tidligere år, og svarer til at mere end hver tredje køretøj, der passerer broen, skulle være en lastbil. Denne åbenlyse fejl på et centralt nøgletal finder sted midt i en høringsfase, hvor dette nøgletal er yderst relevant - og hvem hvornår fejlen var blevet opdaget, hvis ikke vi havde påpeget den i et hørings svar, som blev indsendt d. 1/12-20.

Vi har også påpeget en fejlagtig oplysning i rapporten over den seneste befolkningsprognose. Heri står der at Randers Kommune først passerer 100.000 borgere i 2029 - hvilket er en vigtig milepæl, som man har fremhævet og justeret i de sidste fire års prognoser. Problemet er blot, at det ifølge de faktiske tal (som vi har fået aktindsigt i) faktisk er i 2027 at dette vil ske. Denne rapport er fremlagt for og godkendt af byrådet.

Dette er to vigtige oplysninger, som der tilsyneladende ikke er lavet effektiv kvalitetskontrol af - og det stiller spørgsmålstejn ved hvilken kvalitetssikring man fra Randers Kommune foretager på diverse informationer?

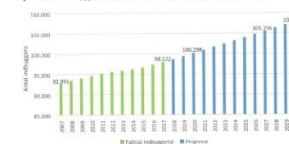
Randers Kommune når 100.000 indbyggere i:

- 2017 prognose: 2019
- 2018 prognose: 2021
- 2019 prognose: 2025
- 2020 prognose: ~~2029~~ 2027



2017 prognose

Figur 1 - Antal indbyggere i Randers Kommune, prognose 2018-2030, primo år



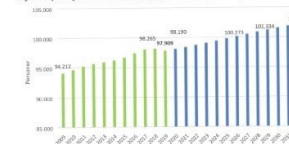
Figuren viser en konstant befolkningsvækst i hele perioden dog med lavere vækst i 2023-2025. I 2016-2017 ses en vækst på niveau med perioden 2007-2011. Væksten forventes at fortsætte i prognoseårene med 0,6-0,8 % årligt, der i gennemsnit svarer til 754 personer om året.

I løbet af 2017 forventes befolkningstallet at stige med 668 personer og dermed nå op på 98.790 indbyggere pr. 1. januar 2018.

Befolkningsprognosen viser, at antallet af indbyggere i Randers Kommune vil nå 100.000 indbyggere i løbet af 2019. Dermed er forventningen nedjusteret i forhold til

2019 prognose

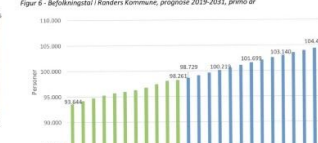
Figur 1 - Befolkningsstatistik i Randers Kommune, prognose 2020-2030, primo år, personer



Ifølge prognosen forventes det først i 2020 at befolkningstallet vil nå 100.000 indbyggere i løbet af 2020 på grund af den lavere befolkningstal 1. januar 2019 er forventningerne med justering

2018 prognose

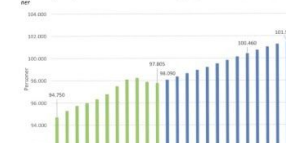
Figur 2 - Befolkningsstatistik i Randers Kommune, prognose 2019-2030, primo år



Randers Kommune forventes at nå 100.000 indbyggere i løbet af 2021. I 2031 forventes indbyggertallet at være mere end 104.000 personer.

2020 prognose

Figur 2 - Befolkningsstatistik i Randers Kommune 2020-2030 og prognose 2021-2030, primo år, personer

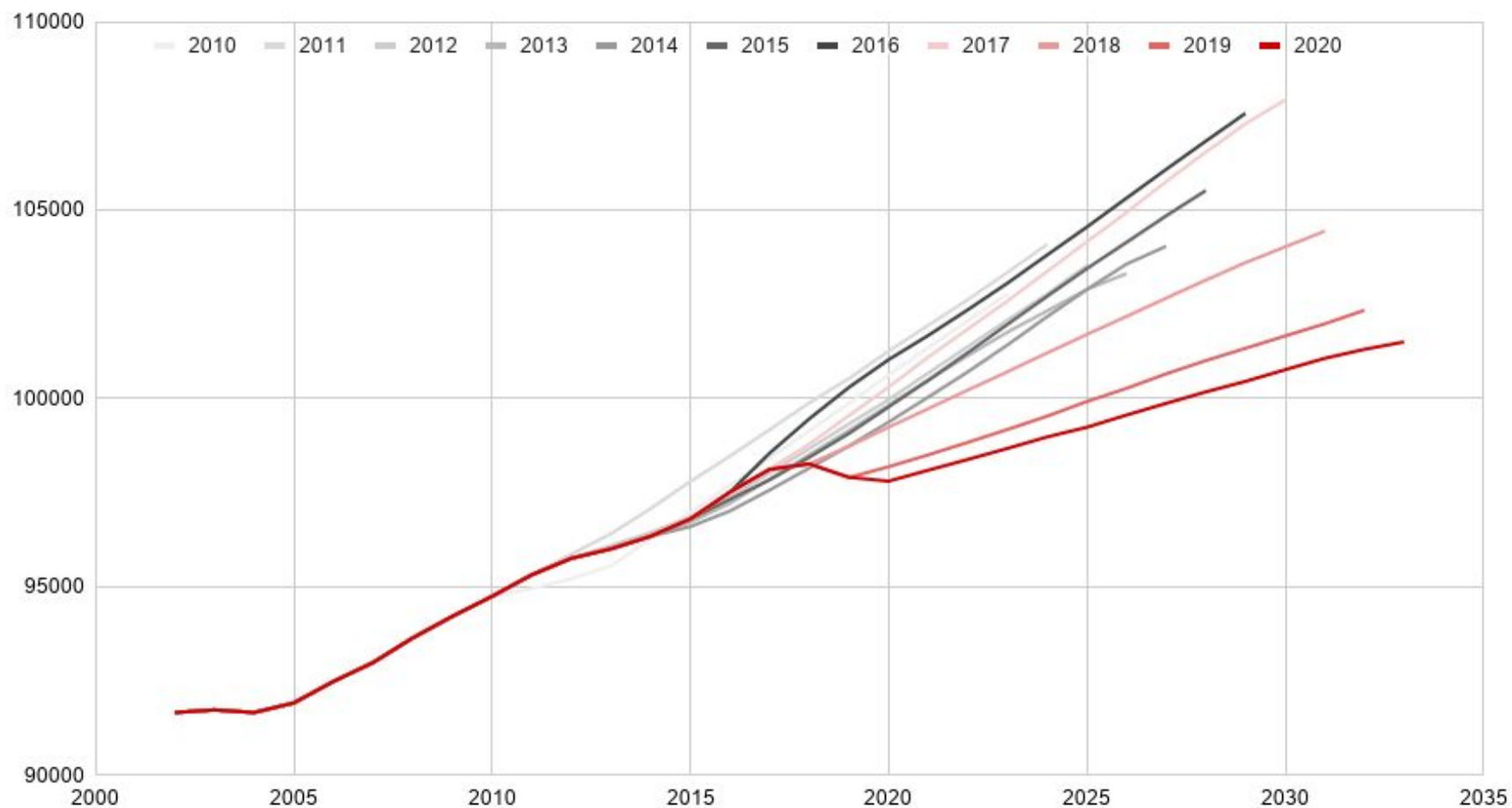


Grundet en negativ udvikling i befolkningstallet fra 2018-2020, er forventningerne til den fremtidige vækst nedjusteret. Den er stadig på 100.000 indbyggere i løbet af 2020, men først primo 2020.

## BEFOLKNINGSPROGNOSEN FOR RANDERS ER FALDET MARKANT

Randers Kommunes budgetkontor 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.

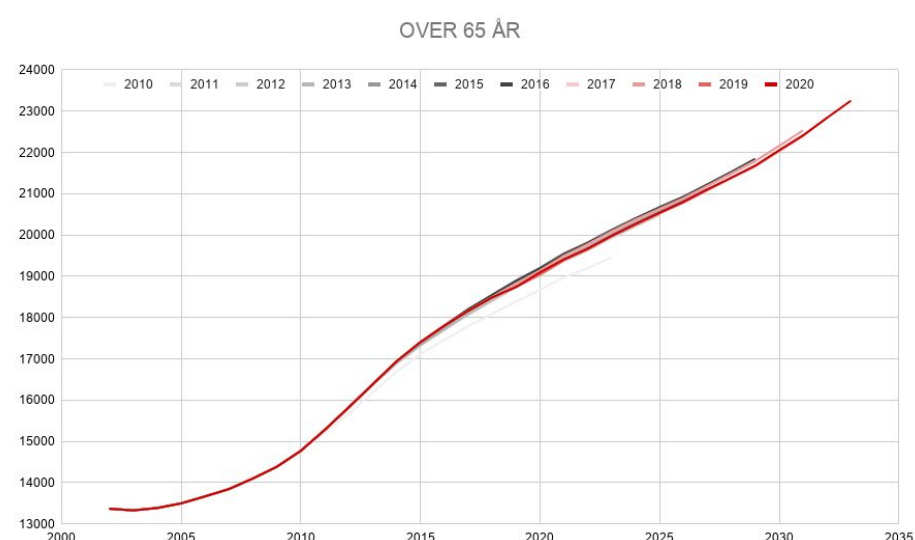
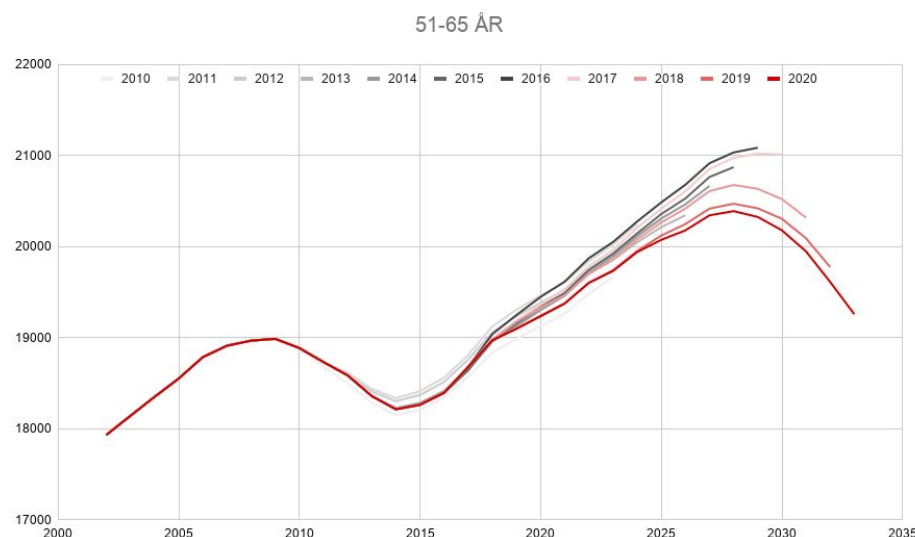
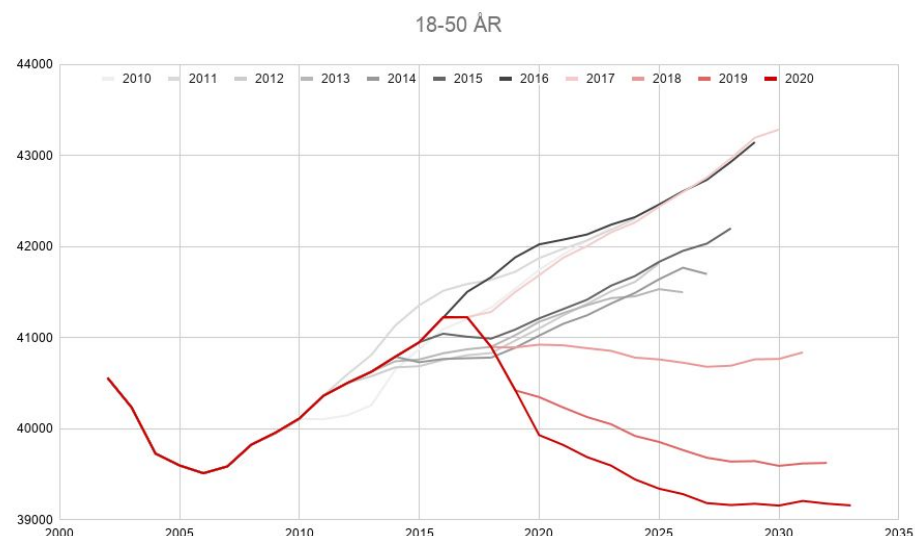
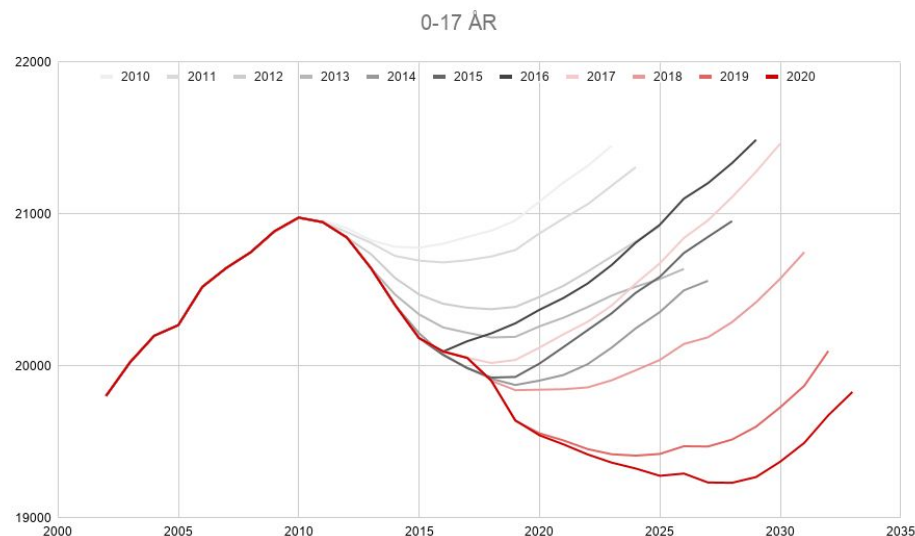
### SAMLET BEFOLKNING I RANDERS KOMMUNE



Reference: Befolkningprognoser fra Randers Kommune (aktindsigt)

# 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.

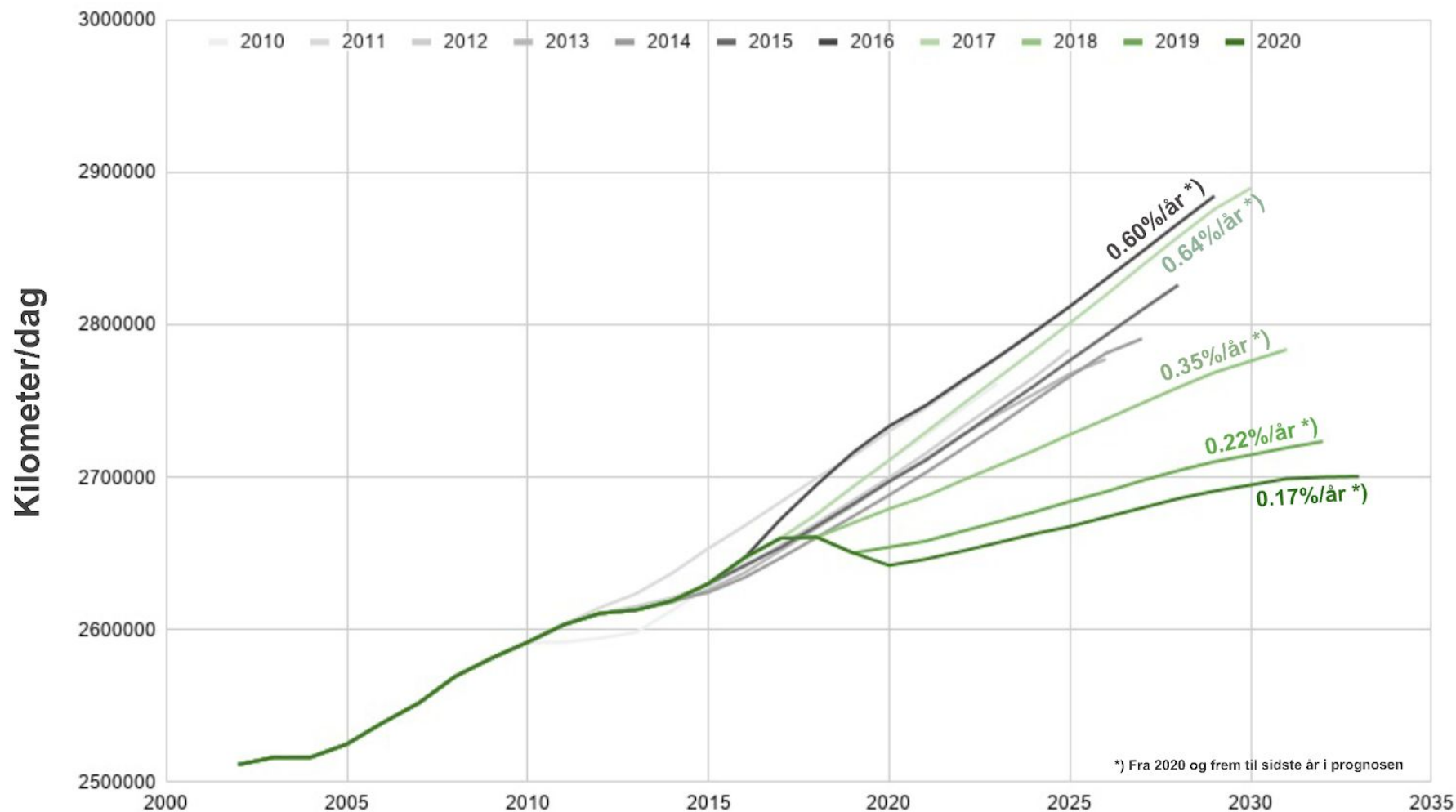


Reference: Befolkningsprognoser fra Randers Kommune (aktindsigt)



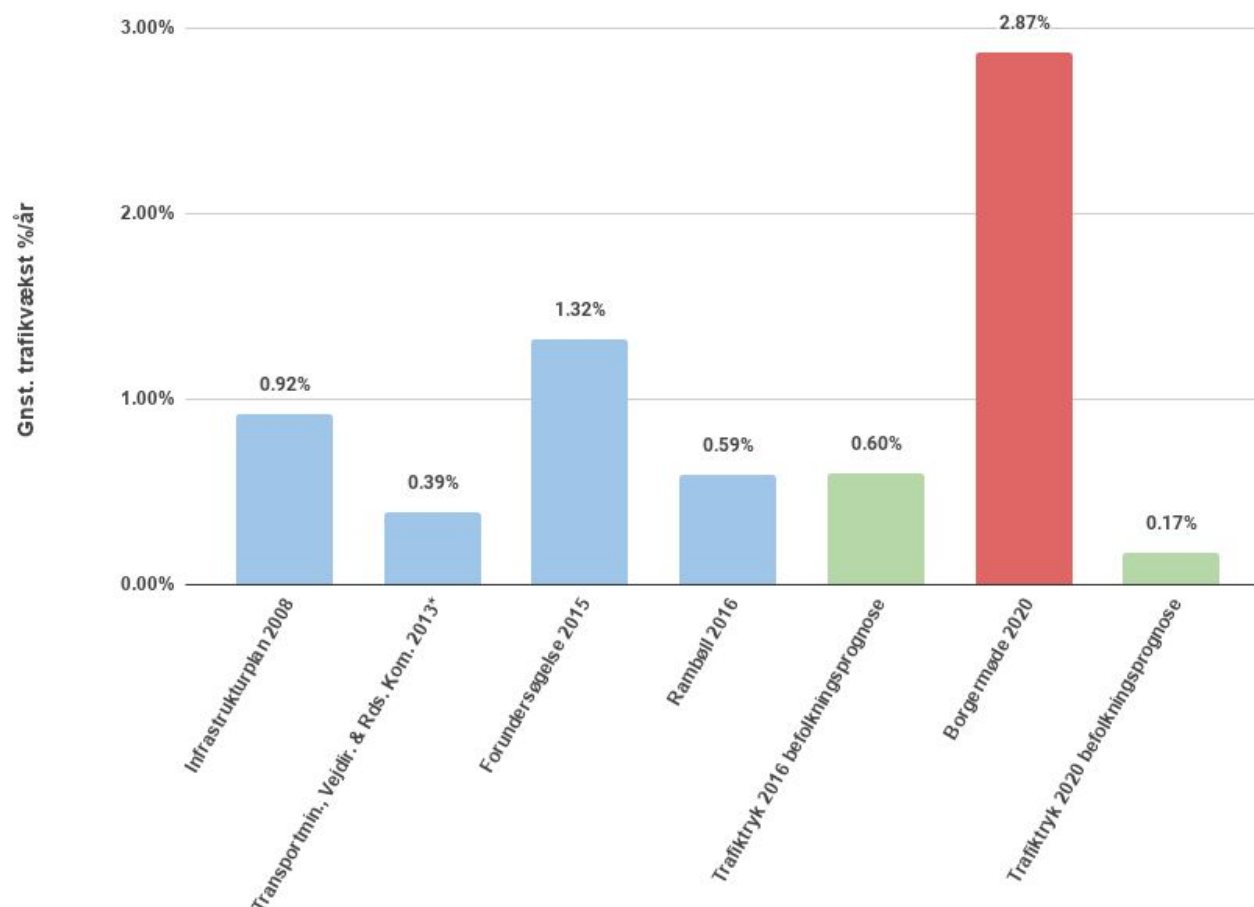
## BEFOLKNINGSUDVIKLINGEN GIVER ET STAGNERENDE TRAFIKTRYK

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.



## 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, som fremgår fra forrige side. 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..

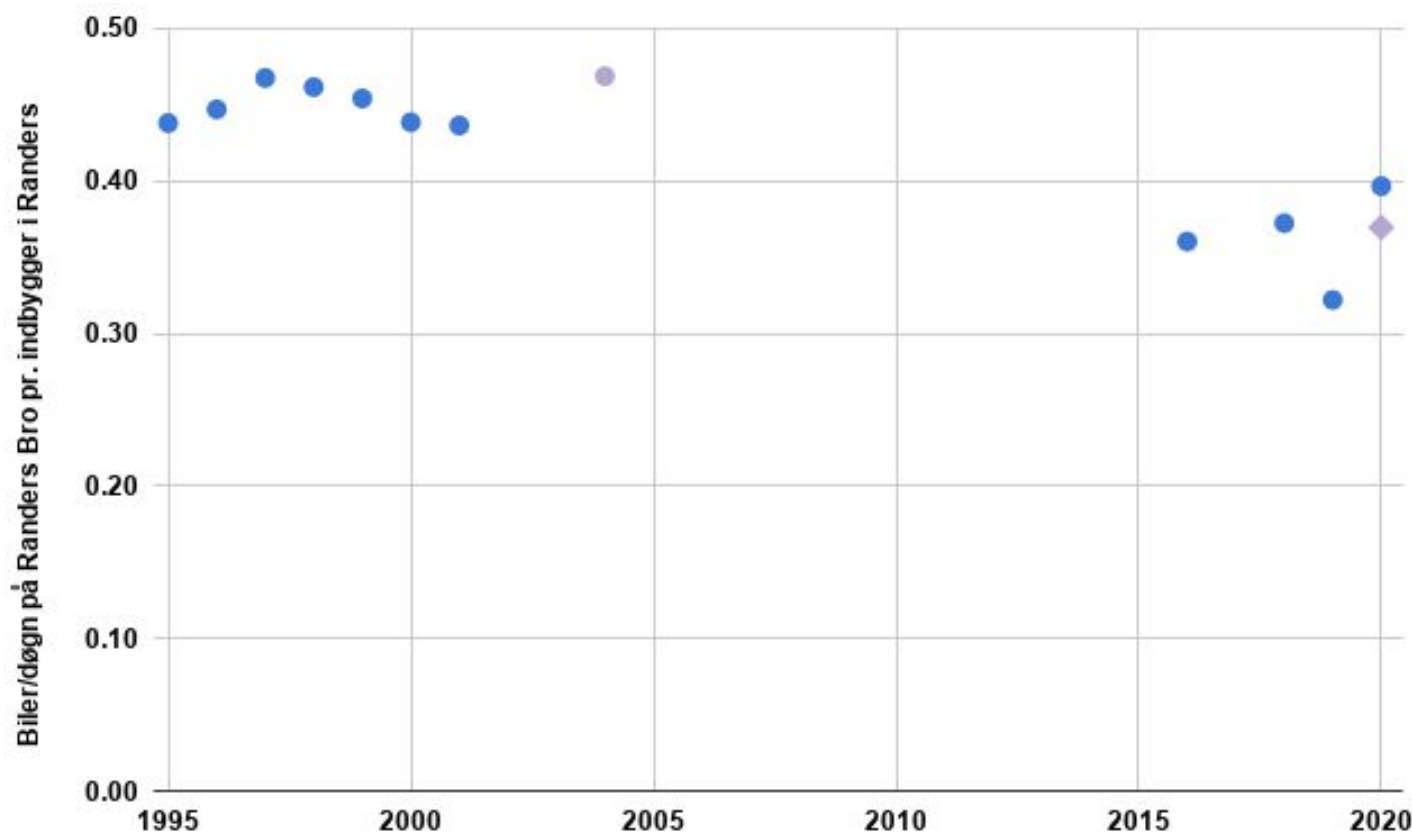


Referencer: Befolkningprognoser fra Randers Kommune (aktindsigt), diverse rapporter og præsentationer vedr. fra Randers Kommune (som anført) samt "Transportundersøgelsen Årsrapport Danmark 2019", DTU 2019.

## ANTALLET AF TURE OVER RANDERS BRO PR. INDBYGGER ER FALDENDE

Antallet af personbiler i Danmark steg ifølge Danmarks Statistik i perioden fra 1995 til 2020 med 64.6%. Dette skyldes at flere har fået bil, og flere familier har fået mere end en bil. Der er også en stigning i den gennemsnitlige afstand, som folk pendler: Ifølge Danmarks Statistik steg den gennemsnitlige pendlerafstand for beskæftigede med bopæl i Randers i perioden fra 2008-2018 med 16.6%.

Alt andet lige skulle man jo tro, at flere biler og længere pendlerafstand ville betyde flere ture pr. borger over Randers Bro - men som grafen nedenfor viser, viser de faktuelle tal fra trafikmålinger sammenholdt med befolkningstallet at antallet af daglige ture over Randers Bro har vist en faldende tendens i perioden fra 1995-2020. Der kan være flere medvirkende årsager til dette, men man kan altså ikke - baseret på faktuelle tal - konkludere, at flere biler pr. borger og længere gennemsnitlig pendlingsafstand er ensbetydende med mere trafik på Randers Bro.

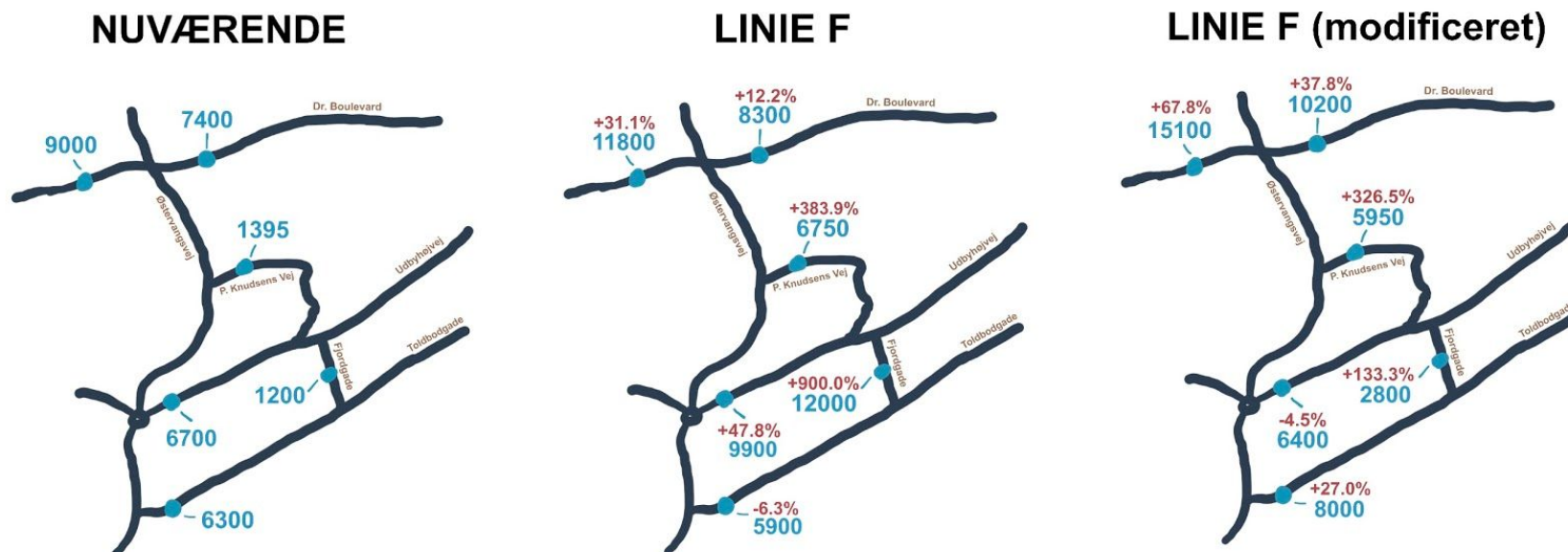


# PROBLEM VEDR. KLIMABROEN: TRÆNGSEL FLYTTES MEN REDUCERES IKKE

Det helt grundlæggende problem ved Klimabroen er, at selvom broen flytter mange biler væk fra Randers Bro, så flytter den ikke disse biler væk fra midten af byen. Man flytter således trængsel over på andre af byens veje, i stedet for at reducere selve trængslen. Dette står i modsætning til Østbroen, som flytter trængsel og tung trafik væk fra midten af byen. At flytte rundt på trængsel uden at reducere på denne er lidt som at presse ind på en ballon: Det der forsvinder et sted popper bare op et andet sted.

Denne problemstilling kan f.eks. ses i analysen i en rapport, som Rambøll leverede i september 2017. Tallene på nedenstående figur kommer fra den analyse, hvor man til venstre ser basis scenariet uden Klimabro - og i midten og til højre ser to forskellige bud på hvordan "ballonen presses" med Klimabroen: I begge tilfælde giver Klimabroen anledning til voldsomme stigninger i trafikken på andre veje nord for broen.

På borgermødet d. 8. december 2020 blev der vist nye kort og tal (se næste side), som bekræftede tidligere rapporter (se næste side).



"Kilde: "Undersøgelse af nye veje og broer i Randers Midtby - Byen til Vandet, Beskrivelse af 3 vejlinier A F og D", Rambøll september 2017, s. 29-33

Dog er "nuværende" tal for P. Knudsens Vej fra en 2018 måling jf. Randers Kommunes hjemmeside:

<https://www.randers.dk/borger/vej-trafik-og-parkering/analyse-planer-og-udvikling/trafiktaelling/>



# OPDATEREDE KORT FRA BORGERMØDE

På borgermødet d. 8. december 2020 blev der vist nye kort og tal, både for Klimabroen og en Østbro (se nedenfor). Materialet bekræfter tidligere rapporter: Med Klimabroen får man "ballon-effekten", hvor man kun flytter rundt på trængslen, hvorimod Østbroen reelt flytter en del af trængslen helt ud af byen. Der er dog flere problemer med de fremlagte tal:

- Voldsom opskrivning af trafikken frem mod 2030, som ikke er forenelig med målte trafiktal (den kunstigt frembragte "brændende platform" med 2.87% årlig vækst i trafikken - som beskrevet ovenfor)
- Ny Havnevej og Ringboulevardens forlængelse er medtaget for Klimabroen, men ikke for Østbroen - hvilket selvfølgelig stiller Klimabroen i et kunstigt favorabelt lys
- De fremlagte kort og tal er baseret på arbejde, som er beskrevet i Rambøll rapport fra august 2019. Hvorfor kommer disse yderst relevante oplysninger først frem midt i den igangværende høring om "Infrastrukturplan 2020"? Og hvorfor blev de samme oplysninger ikke offentliggjort i forbindelse med de nu afsluttede høringer om hhv. "Ny Havnevej" og "Udviklingsplanen for Flodbyen Randers - Byen til Vandet". Begge var høringer, der førte til meget vigtige beslutninger i Randers Byråd.

Det eneste rigtige ville her være at bede om en ny beregning af hhv. Klimabro og Østbro, med realistiske fremskrivninger af trafikken og med inkludering af den nye Havnevej og Ringboulevardens forlængelse i begge scenarier. Det vil kunne danne grundlag for objektive vurderinger af fordele og ulemper i de to scenarier - baseret på "æbler-til-æbler" sammenligninger.

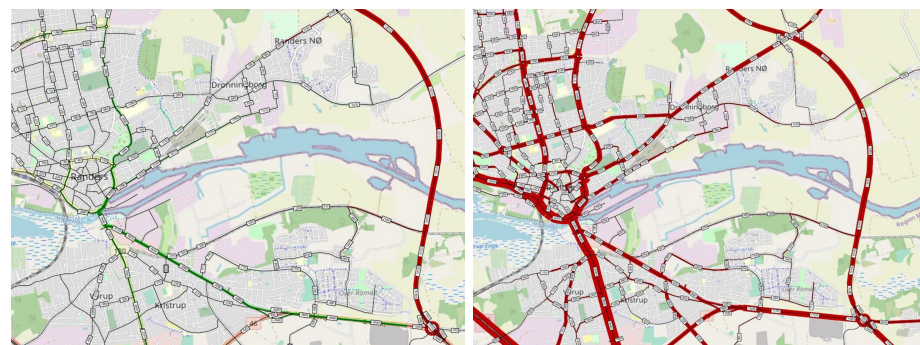
Med det materiale der er blevet tilgængeligt efter borgermødet d. 8. december 2020 stiller vi os tvivlende overfor, hvorvidt de ovennævnte høringer er gennemført i overensstemmelse med gældende lovgivning og god forvaltningsskik. Med de tilbageholdte oplysninger har der jo nærmere været tale om borgerunddragelse end borgerinddragelse...

**Klimabro:** Trængsel flyttes til andre steder i midten af byen



Bemærk: Havnevej og Ringboulevardens forlængelse regnet med

**Østbro:** Trængsel reduceres fordi trafik flyttes helt ud af byen



Bemærk: Havnevej og Ringboulevardens forlængelse ikke regnet med



# ANDRE PROBLEMER VEDR. KLIMABROEN & BYEN TIL VANDET

Nedenfor er en liste over andre vigtige problemstillinger, som vi mener er kritiske i forhold til Klimabroen og Byen til Vandet projektet:

- Klimabroen truer oplagt Bækkestiens fremtidige eksistens. Dette er allerede nævnt i adskillige rapporter og notater, og linieføringen op til Bækkestiens sydlige ende - hvor der skabes en firesporet trafik blindgyde - giver absolut ingen mening, hvis ikke Bækkestien på sigt inddrages til en videreføring op til Ringboulevarden.
- Randers Kommune har ifølge vores oplysninger ikke indsendt nogen ansøgning hos Kystdirektoratet om opførelse af Klimabroen på søterritoriet. Dette er en væsentlig risiko ved projektet, som evt. kan forsinke eller forhindre gennemførelsen af dette.
- Verdos placering er uafklaret - og spiller en afgørende rolle for økonomien i Byen til Vandet projektet.
- Stor følsomhed i økonomien for Byen til Vandet overfor bebyggede m<sup>2</sup>.
- Kraftig opskrivning af bebyggelsesprocenter - i nogle tilfælde fra nuværende 80% til 379%.
- Overfladevand (der er at betragte som spildevand) ender i havnebassinet - "Randers Laks - nu i eget overfladevand"
- Der findes oplagte alternativer til Klimasikring - f.eks. det projekt ved Udbyhøj, som Randers Kommune allerede samarbejder med Norddjurs Kommune om.
- Jorderhvervelser/ekspropriation
- Vejudvidelser og øvrige trafiksaneringer (specielt i forhold til den uafklarede infrastruktur på Klimabroens nordside)

# PROBLEMER MED HØRINGSPROCESSER

På borgermødet vedr. Infrastrukturplan 2020 d. 8. december 2020 blev det lovet, at adskillige rapporter ville blive lagt op på Randers Kommunes hjemmeside. Dette er også sket, og det kan her konstateres, at disse rapporter er af en sådan natur (samfundsøkonomiske analyser, trafikanalyser m.m.) at de burde have været lagt frem ved starten af høringsprocessen - ikke bare i forbindelse med den igangværende høring om Infrastrukturplan 2020, men også i forbindelse med de nu afsluttede høringer om "Ny Havnevej" og "Udviklingsplanen for Flodbyen Randers - Byen til Vandet".

Borgerne er dermed frataget vigtig og yderst relevant information, som de kunne have anvendt i forbindelse med høringssvar. Vi har også forstået at disse dokumenter ikke er blevet sendt til byrådet - men kan selvsagt ikke verificere dette. Under alle omstændigheder stiller det alvorlige spørgsmål til høringsprocesserne forud for byrådets beslutninger vedr. punkterne 364 (Endelig valg af linieføring af Havnevejen og Klimabroen) og 365 (Endelig vedtagelse af udviklingsplan for Byen til Vandet) på byrådsmødet d. 7. September 2020.

Behandlingen af borgernes høringssvar i de ovennævnte høringer lader også meget tilbage at ønske. Forvaltningen har sammenskrevet høringssvarene, og har f.eks. Ikke svaret fyldestgørende på kritik og spørgsmål vedr. den kraftige opskrivning af prognoserne for trafik på Randers Bro, som blev fremlagt på borgermødet d. 19. maj 2020 - hvor vækstraten på 2.87%/år langt overstiger tidligere prognoser.

Et andet konkret eksempel på et problem er vist nedenfor, hvor der gives modstridende oplysninger i høringsnotat og efterfølgende svar på ansøgning om aktindsigt: I høringsnotatet skriver man at en godkendelse af en medfinansieringsaftale fra 2015 er givet af Statens Forsyningssekretariat, hvorimod man i forbindelse med aktindsigten oplyser at man end ikke har indsendt aftalen til godkendelse. Svaret i høringsnotatet er dermed direkte misvisende.

## Høringsnotat:

## Svar på ansøgning om aktindsigt:

|      |                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                           |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6420 | Hvordan kan Randers kommune sælge et stykke af Randers Fjord til et forsyningsselskab imod modtydelser på at forsyningsselskabet slipper for at lave regnvandsbassiner og kloakseparere i andre områder af Randers midtby? Er dette godkendt? | Der er i 2015 indgået kontrakt mellem Randers Kommune og Randers Spildevand A/S (nu: Vandmiljø Randers) om etablering af klimatilpasningsprojektet for Randers midtby.<br><br>Projektet er godkendt af Statens Forsyningssekretariat inden for rammerne af Bekendtgørelse nr. 1431 af 16. december 2014 om spildevandsforsyningsselskabers medfinansiering af kommunale og private projekter vedrørende tag- og overfladevand. Der er tale om et medfinansieringsprojekt, hvor et spildevandsselskab i samarbejde med kommunen kan realisere et alternativt projekt for håndtering af regnvand på | Høringssvaret tages til efterretning.<br><br>Der foreslås ikke ændringer til udviklingsplanen som følge af høringssvaret. |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Fra: [miljoeogteknik@randers.dk](mailto:miljoeogteknik@randers.dk) <[miljoeogteknik@randers.dk](mailto:miljoeogteknik@randers.dk)>

Sendt: 11. november 2020 11:11

Til: [erik.janne@webspeed.dk](mailto:erik.janne@webspeed.dk)

Cc: Jesper Kaas Schmidt <[Jesper.Kaas.Schmidt@randers.dk](mailto:Jesper.Kaas.Schmidt@randers.dk)>; Jens Lyngborg Heslop <[Jens.Lyngborg.Heslop@randers.dk](mailto:Jens.Lyngborg.Heslop@randers.dk)>

Emne: VS: Aktindsigt i Randers Kommunens projekt godkendelse af Statens Forsyningssekretariat for Byen til Vandet/Flodbyen Randers

Til Erik Bo Andersen

Hermed svar på din aktindsigtsanmodning.

Vandmiljø Randers (tidligere Randers Spildevand) indgik i 2015 en medfinansieringsaftale med Randers Kommune om "Klimatilpasningsprojekt Havnebassin, Østervold og vandveje i Randers". Aftalen er vedlagt. Baggrund for aftalen er vedlagte udkast til medfinansieringsansøgning med bilag. Selve aftalen er meget overordnet og Udkast til medfinansieringsansøgning er ikke tilstrækkelig konkret til ansøgning om tillæg til taksterne. Medfinansieringsansøgningen er derfor ikke blevet sendt til forsyningssekretariatet. Der skal indsendes ansøgninger til Forsyningssekretariatet, når de enkelte projekter omfattet af aftalen gennemføres de kommende år.

# MANGLENDE DOKUMENTSTYRING

Følgende tekst er fra et forvaltningsnotat fra d. 24/9-20, som er udarbejdet i forbindelse med spørgsmål der er stillet til byrådet i den åbne spørgetid d. 5/10-20:

*“Der er gennemført en lang række forundersøgelser, som alle har været trædesten frem mod den endelige udviklingsplan for Flodbyen Randers, som nu er godkendt af byrådet. Nogle af oplysningerne og forudsætningerne i forundersøgelserne er ikke længere relevante/retvisende og indgår derfor ikke i det endelige projekt.”*

På baggrund af dette spørger Erik Bo Andersen i en mail til Randers Kommune fra d. 4/11-20 blandt om følgende:

*“Jeg vil på baggrund af ovenstående gerne have fuld aktindsigt i hvilke forundersøgelsesrapporter og oplysninger der ikke længere er relevante, retvisende eller gældende og ikke længere indgår i det endelige projekt. Herudover vil jeg gerne vide hvilke forudsætninger der løbende er justeret? Hvordan disse forudsætninger indgår i det fremlagte offentlige tilgængelige materiale? Og hvornår de ikke længere relevante, retvisende, justerede og ikke længere gældende oplysninger og forudsætninger er fremlagt Byrådet og offentligheden inden Byrådets endelige vedtagelse.”*

Jimmi Joensen svarer d. 11/11-20 på vegne af Randers Kommune Erik Bo Andersen, og i svaret står blandt andet:

*“Du beder os i din henvendelse om at bekræfte, at alle forundersøgelser, rapporter m.v. som er fremlagt i forbindelse med Byen til vandet/ Flodbyen Randers alle sammen fortsat er gældende. Hertil kan vi svare, at vi til enhver tid bruger de nyeste og mest retvisende oplysninger. Det betyder, at en række forundersøgelser og historiske rapporter indeholder oplysninger, som ikke længere er nyeste viden, og dermed ikke længere anvendes.*

*Randers Kommune har ikke udarbejdet en oversigt over, hvilke oplysninger fra tidligere undersøgelser som ikke længere anvendes, f.eks. fordi de er blevet ”overhalet” af nyere og mere gennemarbejdede oplysninger. Der kan derfor ikke udleveres en beskrivelse som ønsket.”*

**Dette efterlader et indtryk af komplet mangel på dokumentstyring - i “det største byudviklingsprojekt i byens historie”...!**

# DET NUVÆRENDE BESLUTNINGSGRUNDLAG

Rapporter for hhv. Østbro og Klimabro er udregnet på forskellige tidspunkter, med forskellige forudsætninger og metoder. Der mangler en simpel“æbler-til-æbler” sammenligning af to komplette løsninger (husk: Klimabroen er kun et delprojekt), beregnet med ensartede forudsætninger:

Randers, Syddjurs og Norddjurs Kommune

**Samfundsøkonomisk vurdering af forbindelse over eller under Randers Fjord**

Rapport

September 2008

Den samfundsøkonomiske analyse er gennemført i overensstemmelse med Transportministeriets retningslinjer for samfundsøkonomiske analyser (se Reference 1). Analysen er baseret på de senest opdaterede officielle enhedspriser for 2008 (Reference 3) og er desuden opbygget i Transportministeriets model til samfundsøkonomiske analyser den såkaldte TERESA-model (Reference 4).

Tabel 4.1 Grundlæggende metodemæssige principper

| Parameter                               | Antagelse/beskrivelse                                     |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Tilgang til analysen                    | Brug af markedspriser dvs. inkl. afgifter                 |
| Kalkulationsrente                       | 6 %                                                       |
| Skatteforvridningsfaktor                | 20 %                                                      |
| Tidshorisont                            | 50 år                                                     |
| Nettoafgiftsfaktor (NAF)                | 17 %                                                      |
| Fremskrivning af priser til 2008-niveau | Nettoprisindekset                                         |
| BNP-vækst                               | Det antages, at BNP vokser med 1,8 % p.a. i hele perioden |
| Prisniveau                              | Alle priser er angivet i faste 2008-priser                |
| Resultatår                              | 2008                                                      |
| Indsvingningsperiode                    | 100 % fra projektets åbningsår                            |

JANUAR 2017  
RANDERS KOMMUNE

## Samfundsøkonomisk analyse af en ny østlig Randers Fjord forbindelse

Der anvendes samme forudsætninger for anlægs- og driftsomkostninger som i notatet (SWECO, oktober 2016). Der forudsættes samme systemomkostninger for betalingsopkrævning som i notatet Østlig Randers Fjord forbindelse – Perspektiver i en brugerfinansieret løsning (SWECO, august 2016).

Derudover anvendes enhedsomkostninger og forudsætninger, som beskrevet i TERESA 4.04 (Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse) og Transportøkonomiske Enhedspriser 1.6, hvilket følger Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet (Transportministeriet, Marts 2015). Forudsætningerne for den samfundsøkonomiske analyse er yderligere beskrevet i afsnit 2.2.

Den samfundsøkonomiske analyse gennemføres i overensstemmelse med retningslinjerne i Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse og med brug af den tilhørende regnearksmodel TERESA.

Trafikberegningerne er foretaget med Jylland-Fyn modellen for det det berørte vejnet med/uden forbindelsen i 2030. Forudsætningerne for den trafikale analyse er yderligere beskrevet i afsnit 2.2.1.

Tabel 5: Generelle forudsætninger

|                                 | Værdi             |
|---------------------------------|-------------------|
| Prisniveau                      | 2015              |
| År for nutidsværdi              | 2017              |
| Kalkulationsperiode             | 2017-2069         |
| Projekterings- og anlægsperiode | 2017-2019 (3 år)  |
| Anvendelsesperiode              | 2020-2069 (50 år) |
| <b>Diskonteringsrente</b>       |                   |
| År 2017-2052                    | 4 %               |
| År 2053-2069                    | 3 %               |
| <b>Nettoafgiftsfaktor</b>       | <b>1,325</b>      |
| <b>Arbejdsudbudsforvridning</b> | <b>20 %</b>       |

Kilde: Forudsætninger følger vejledningen i Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet (Transportministeriet, Marts 2015) samt Vejledning i udarbejdelse af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger (Finansministeriet, November 1999) og dertilhørende opdateringer af vejledningen.

RANDERS KOMMUNE

## SAMFUNDSØKONOMISK VURDERING AF KLIMABROEN

OPDATERET NOTAT

| VERSION | UDGIVELSESDATO | BESKRIVELSE |
|---------|----------------|-------------|
| 4.0     | Januar 2020    | Notat       |

Den samfundsøkonomiske effekt af alternativerne vurderes ved hjælp af en forenklet version af Transportministeriets regnearksmodel TERESA, som COWI udviklede til analyser af Havnepakke III. Den forenklaede version stiller mindre krav til trafikdatainput og projektdata, end TERESA gør.

Tabel 2-4 Beregningstekniske antagelser

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| Kalkulationsrente        | 4 %       |
| Kalkulationsperiode (år) | 30        |
| Skatteforvridningstab    | 10 %      |
| Nettoafgifter            | 28 %      |
| Prisniveau               | 2019      |
| Anlægsår                 | 2028-2029 |

# TILBAGE PÅ SPORET - DET RIGTIGE BESLUTNINGSGRUNDLAG

Med linieføringen af Klimabroen og den firesporede trafikale blindgyde på broens nordside er det indlysende, at Klimabroen kun er første del af en samlet "ringgade" investering.

En korrekt sammenligning af udgifterne mellem Klimabroen og Østbroen bør derfor sammenligne totaludgifterne til en ringgade baseret på Klimabroen og en ringvej baseret på Østbroen. At sammenligne udgifterne til et delprojekt for en ringgade med totaludgifterne til en ringvej er misvisende - men det er det som Randers Kommune gør.

Man bør også se på udviklingspotentialet, som man opnår med hhv. et ringgade og et ringvejsprojekt - og man bør også inddrage værdien af at fjerne den tunge trafik fra midten af byen (hvilket en ringvej vil gøre, i modsætning til en ringgade).

Hertil kommer at sammenligningerne selvfølgelig skal laves på ensartede forudsætninger (trafiktal, befolkningsprognoser, rentesatser osv.), for objektivt at vurdere hvad der er den bedste løsning.

Og disse sammenligninger skal selvfølgelig fremlægges åbent for borgerne i forbindelse med offentlige høringer - så alle borgere har mulighed for at deltage i debatten på et oplyst grundlag.

---

Byen til Vandet og infrastrukturen i Randers er så vigtige beslutninger, at grundlaget for disse beslutninger skal være i orden. Dette gælder både de bagvedliggende analyser af trafik, økonomi osv., samt den demokratiske proces i forbindelse med høringer og borgermøder.

Med udgangspunkt i det vi har beskrevet ovenfor mener vi ikke at de aktuelle beslutninger om Klimabroen er truffet på det rigtige grundlag - hverken i forhold til analyser og proces. Der er stadigvæk tid til at rette op på dette, og vi håber derfor at politikerne i byrådet vil se på de oplysninger, som vi her har lagt frem.

Fra vores side af vil der blive klaget officielt over de helt uacceptable oplysninger, som kom frem på borgermødet d. 8. december 2020, vedrørende oplagt relevante og vigtige rapporter, som Randers Kommune har valgt ikke at fremlægge omkring de nu afsluttede høringer om "Ny Havnevej" og "Udviklingsplanen for Flodbyen Randers - Byen til Vandet". Samme oplysninger er først blevet tilgængelige ca. en måned inde i den igangværende høring om "Infrastrukturplan 2020", og burde have været fremlagt som en del af høringsmaterialet allerede fra starten af høringsfasen. Man har afholdt borgere fra indsigt i afgørende information i forhold til offentlige høringer, og det mener vi er helt uacceptabelt - specielt fordi man fra Randers Kommunes side gerne vil fremhæve borgernes involvering i processen. Her er der jo nærmere tale om borgerunddragelse end borgerinddragelse. Vi har også svært ved at forestille os, at dette er lovlig fremgangsmåde og/eller god forvaltningsskik for offentlige høringer.