

Infrastrukturplan for Randers Kommune



Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse	2
Forord	3
Indledning	5
Stor vækst i trafikken	5
En plan for fremtiden	6
Målsætninger	8
Borgerinddragelse i hele processen	9
Borgerinddragelsesprocessen	9
Borgermøder	9
Interessentgruppemøder	10
Resultater af borgerinddragelsen	11
Trafiksituationen i dag - og i fremtiden	13
Trafikbelastningen 2008	14
Trafikbelastningen 2035	16
Fremtidens vejnet	19
Vejprojekter uden for Randers	19
Infrastrukturplan for Randers	20
Mulighed for yderligere nyanlæg	21
Vejudvidelser	22
Generelle løbende forbedringsprojekter	24
Investeringsplan	25
Større vejprojekter i Randers	26
Generelle løbende forbedringsprojekter	29
Mulige vejprojekter uden for Randers	29
Mulige vejprojekter i Randers	29
Letbane i Randers Kommune	30
Parkeringsprincip	32
Stiplan	34

Forord

Der er trafiktrængsel i Randers Kommune. Især området omkring Randersbro skaber problemer, og fremtidsscenarier viser, at det går den forkerte vej flere steder i kommunen.

Udviklingen i de kommende år i Randers Kommune - både mht. erhverv og bosætning – stiller derfor krav om, at der gøres noget ved infrastrukturen både på det korte og på det lange sigt. I denne infrastrukturplan gives der et bud på, hvordan Randers Kommune vil imødegå denne udfordring.

Analysens resultat er blevet til på baggrund af to borgermøder, arbejde i fokusgrupper, samt ved anvendelse af trafikmodeller og faglig ekspertise både udefra og fra forvaltningen.

I den kommende tid vil der blive fremlagt planer for den kollektive trafik og sti-planlægningen i kommunen. Det er med andre ord store udspil, der er på vej. De enkelte planer kan ikke stå alene, men skal ses i sammenhæng. En kommende letbane i Østjylland er også et vigtigt element i den fremtidige infrastrukturplanlægning. Alle områder kan give deres bidrag til løsning af trængselsproblemerne; løsningerne er som forbundne kar.

Når der skal laves planer for infrastruktur, er der mange hensyn at tage, bl.a. økonomiske, erhvervsmæssige og miljømæssige hensyn. Vedtagelsen af planerne på vej- og trafikområdet har alle et overordnet formål. Det handler om at gøre Randers Kommune så attraktiv som mulig at bo og leve i.

Tak til de borgere, der har bidraget ved møder og med forslag. Det er opløftende for mig at jeg gang på gang kan iagttage, at borgerne i den grad viser interesse for udviklingen i vores kommune.

Mogens Nyholm
Udvalgsformand for
Miljø og Teknik

Indledning

Randers Kommune er med ca. 93.000 indbyggere Danmarks 7. største kommune, og med en central placering i Østjylland spiller transport en stor rolle.

Mobilitet er blevet et nøgleord i det nutidige samfund, og muligheden for at kunne transportere sig frit døgnet rundt er blevet en del af vores hverdag. Det stiller krav til vores transportsystemer – både de kollektive og de individuelle.

Næsten alle har daglig kontakt med transportsystemerne, som derfor har stor indflydelse på vores valg af bopæl, arbejdsplads, indkøbssteder og fritidsaktiviteter. Ligeledes placerer virksomhederne sig der, hvor både arbejdsstyrken og varetransporten er let tilgængelige.

Derfor er det vigtigt for Randers Kommune, at både borgerne og erhvervslivet kan tilbydes et attraktivt og velfungerende transportnet.

Stor vækst i trafikken

Siden den sidste oliekrise i 1970'erne har der været konstant vækst i vejtrafikken. Dette betyder, at kapaciteten på vejnettet til tider er opbrugt. Resultatet er kødannelser, lange ventetider og en direkte påvirkning af samfundsøkonomien i form af tabt arbejdstid. I dag opleves dette også i Randers, hvor især krydsene omkring Randersbro og flere indfaldsveje dagligt overbelastes i spidstimerne.

Randersbro er knudepunktet, hvor trafikken fra flere indfaldsveje krydser Randers Fjord i centrum af Randers. Al intern trafik i Randers, som skal fra nord til syd eller omvendt, har kun mulighed for at krydse fjorden dette ene sted inde i byen. Alternativt er der mulighed for at anvende motorvejen til krydsning af Gudenåen.

I dag kører der i gennemsnit 44.000 biler i døgnet på Randersbro, mens tallet på motorvejen er ca. 40.000. Kapaciteten omkring Randersbro er i praksis opbrugt, og i fremtiden vil flere og flere anvende motorvejen til at krydse fjorden. Dermed tvinges trafikanter til at foretage en betragtelig omvejskørsel, selvom de kun har ærinde i Randers.

Dette problem er centralt i planlægningen af det fremtidige vejnet i Randers Kommune.

Fremkommelighedsproblemerne er koncentreret i og omkring Randers, mens der i flere mindre byer i kommunen er megen gennemkørende trafik, herunder også betydelige mængder tung trafik. De mindre byer belastes unødigt, og det er også vigtigt at tage højde for disse problemer i forbindelse med Randers Kommunes planlægning.



En plan for fremtiden

Randers Kommune har udarbejdet nærværende infrastrukturplan, som danner grundlaget for de næste mange års investeringer i vejinfrastrukturen i hele Randers Kommune – helt frem til 2035.

Investeringerne i denne plan omfatter primært udvidelse af eksisterende veje og anlæg af nye større trafikveje. Derudover skal der afsættes ressourcer til årlige investeringer i lokale kapacitetsforbedringer i vejkryds samt til trafiksikkerhedsarbejder, stianlæg, prioritering af den kollektive trafik m.m.

Både de konkrete vejinvesteringer og de løbende investeringer i lokale forbedringer er nødvendige for at afvikle trafikken i fremtiden.

Vejnettet i Randers Kommune består af ca. 90 km statsveje, 1.200 km kommuneveje og 300 km private fællesveje. Vejdirektoratet har ansvaret for statsvejene og Randers Kommune har ansvaret for kommunevejene. De private fællesveje drives og vedligeholdes typisk af de, der bor på vejene.

På lige fod med Randers Kommunes betydelige investeringer i infrastrukturen er det forventningen, at også staten vil investere i området omkring Randers, bl.a. ved anlæg af *Det nordlige hængsel*, en forbindelsesvej mellem Sdr. Borup og omfartsvejen omkring Assentoft. I forbindelse med Det nordlige hængsel er det også forventningen, at staten anlægger en ny fjordkrydsende forbindelse mellem Assentoft og Tjærby med en videre vejforbindelse til Hadsundvej.

Ligeledes forventes staten i henhold til infrastrukturplanens konklusioner at foretage de nødvendige investeringer i ud- og ombygninger af både vejkryds og strækninger på Viborgvej fra motorvejen til Vester Boulevard samt Vester Boulevard/Ringboulevarden frem til Hadsundvej.

Infrastrukturplanen fokuserer på vejanlæg, idet kollektiv trafik og cykeltrafik behandles i særskilte planer. I løsningerne inddrages både den kollektive trafik og cykeltrafikken imidlertid for at sikre gode vilkår for disse.





Randers Kommune med angivelse af statsvejnettet.

Målsætninger

Infrastrukturplanens investeringer har baggrund i en række målsætninger, som Randers byråd har vedtaget forud for planens udarbejdelse.

Målsætninger for vejtrafikken i Randers Kommune

- Infrastrukturplanen skal skabe en sammenhængende trafikale infrastruktur, som sikrer god fremkommelighed.
- Der skal skabes god fremkommelighed for biltrafikken på tværs af Randers fjord.
- Der skal skabes god sammenhæng mellem den lokale og den regionale infrastruktur.
- Ved gennemførelse af infrastrukturprojekter skal der arbejdes målrettet med trafiksikkerhed.
- Bymidten i Randers skal fredeliggøres mest muligt for gennemkørende biltrafik.
- Der skal være gode parkeringsforhold omkring bymidten i Randers.
- Der skal skabes god fremkommelighed til/fra Randers bymidte og i byen som helhed.

Målsætningerne afspejler det ambitiøse stykke arbejde, som Randers Kommune vil gennemføre på infrastrukturområdet i fremtiden. Opfyldelsen af målsætningerne kommer til udtryk igennem de løsninger, som er foreslået i infrastrukturplanen.



Borgerinddragelse i hele processen

I Randers Kommune er der stor fokus på borgerinddragelse i forbindelse med udarbejdelse af planer og gennemførelse af projekter.

Forud for arbejdet med infrastrukturplanens løsninger er borgerne blevet hørt, både i forhold til deres erfaringer med trafikken i kommunen, men også i forhold til deres ønsker og forslag til løsninger og forbedringer af infrastrukturen.

Borgerne færdes dagligt på vejnettet overalt i kommunen, og det har derfor været et vigtigt led i processen at indsamle og benytte deres erfaringer for at belyse så mange problemer, løsningsforslag og øvrige gode idéer som muligt.

Borgerinddragelsesprocessen

Borgerinddragelsen har bestået af afholdelse af to borgermøder og to interessentgruppemøder.

Borgerinddragelse:

August 2007:	Interessentgruppemøde 1
August 2007:	Borgermøde 1
Oktober 2007:	Interessentgruppemøde 2
April 2008:	Borgermøde 2
Maj 2008:	Kommentarer til planforslaget fra offentligheden

Borgermøder

På det første borgermøde blev de trafikale problemstillinger i Randers Kommune præsenteret med fokus på fremkommelighedsproblemerne i Randers. Ca. 70 borgere mødte frem og deltog i en debat om problemer og mulige løsninger. Til sidst gennemførtes en workshop, hvor borgerne i grupper havde mulighed for at indtegne deres oplevede problemsteder og løsningsforslag på kort. Mange borgere tog kortene med hjem for at arbejde videre, ligesom alle kommunens borgere på kommunens hjemmeside havde mulighed for selv at hente kort for at arbejde selvstændigt med infrastrukturen. I tiden efter mødet modtog Randers Kommune en lang række forslag, som hvert især er blevet inddraget i den videre proces.

På det andet borgermøde præsenteredes et forslag til infrastrukturplanen, og der blev modtaget mange kommentarer fra de fremmødte.





Interessentgruppemøder

Interessentgruppen var inviteret for at bidrage med deres specifikke viden på infrastrukturområdet. Interessentgruppen var sammensat så bredt som muligt for at indsamle så mange synspunkter som muligt. På det første møde havde deltagerne mulighed for at præsentere de problemstillinger, som de oplevede i forhold til infrastrukturen i Randers.

Ligeledes præsenterede deltagerne deres forslag til løsninger på lige fod med de øvrige borgere. Interessentgruppens holdninger var med til at danne grundlaget for det første borgermøde, mens interessentgruppen på dennes andet møde kommenterede de forslag, som borgerne havde fremlagt i forbindelse med det første borgermøde.

Interessentgruppens deltagere:

- Miljø- og Teknikudvalget
- Østjyllands Politi
- Falck
- Busselskaber, der opererer i Randers
- Danske Fragtmænd
- Taxaselskaber, der opererer i Randers
- Erhvervsrådet
- Randers Storcenter
- Randers Cityforening
- Randers Turistbureau
- Randers Havn
- Friluftsrådet
- Randers Erhvervs- og udviklingsråd
- Danmarks Naturfredningsforening
- Vejdirektoratet
- Dansk Cyklistforbund
- Marsvejområdet
- FDM



Resultater af borgerinddragelsen

Den brede borgerinddragelse har været meget positiv, og mange kreative og spændende løsningsforslag er blevet bragt frem i lyset. Generelt har både problemsteder og løsningsforslag været lokaliseret i Randers, og hovedparten af problemstillingerne koncentrerede sig om fremkommelighedsproblemer omkring Randersbro og på indfaldsvejene.

Alle de modtagne løsningsforslag er blevet behandlet og vurderet individuelt. Forslagene er blevet grupperet, og flere forslag er undersøgt dyberegående for at belyse deres konsekvenser. Borgernes input har derfor været en stor del af det grundlag, som de endelige løsninger er valgt ud fra.

Sammenfatning af forslag fra borgerne

- Alle forslagene omhandler Randers
- Hovedparten af forslagene er omkring Randersbro/krydsning af fjorden
- Trafikproblemer ved Paderup
- Etablering af en nordlig Ringforbindelse
- Fremkommelighedsproblemer i forskellige kryds i byen
- Forbedring af stianlæg og etablering af sammenhængene stiforbindelser
- Etablering af ringforbindelser generelt
- Friholdelse af bymidten for biltrafik
- Rundkørsler ved Randersbro
- Forbedring af den kollektive trafik

Efter præsentation af forslaget til infrastrukturplan på borgermøde d. 16. april 2008 modtog Randers Kommune mange kommentarer og spørgsmål til forslaget, både fra borgere og virksomheder. Kommentarerne har ført til præciseringer af planens indhold, men har ikke ændret på forslagets overordnede retningslinjer for udbygning af infrastrukturen.





Trafiksituationen i dag - og i fremtiden

For at identificere de løsninger, der bedst tilgodeser infrastrukturplanens målsætninger, er der anvendt en trafikmodel for Randers Kommune. I modellen er gennemført et stort antal beregninger, hvor forskellige løsninger sammen og hver for sig er vurderet i forhold til trafikens fordeling på vejnettet.

Beregningerne bygger på en række forudsætninger for, hvordan byerne og trafikken udvikler sig frem mod år 2035.

Forudsætninger for trafikmodellen

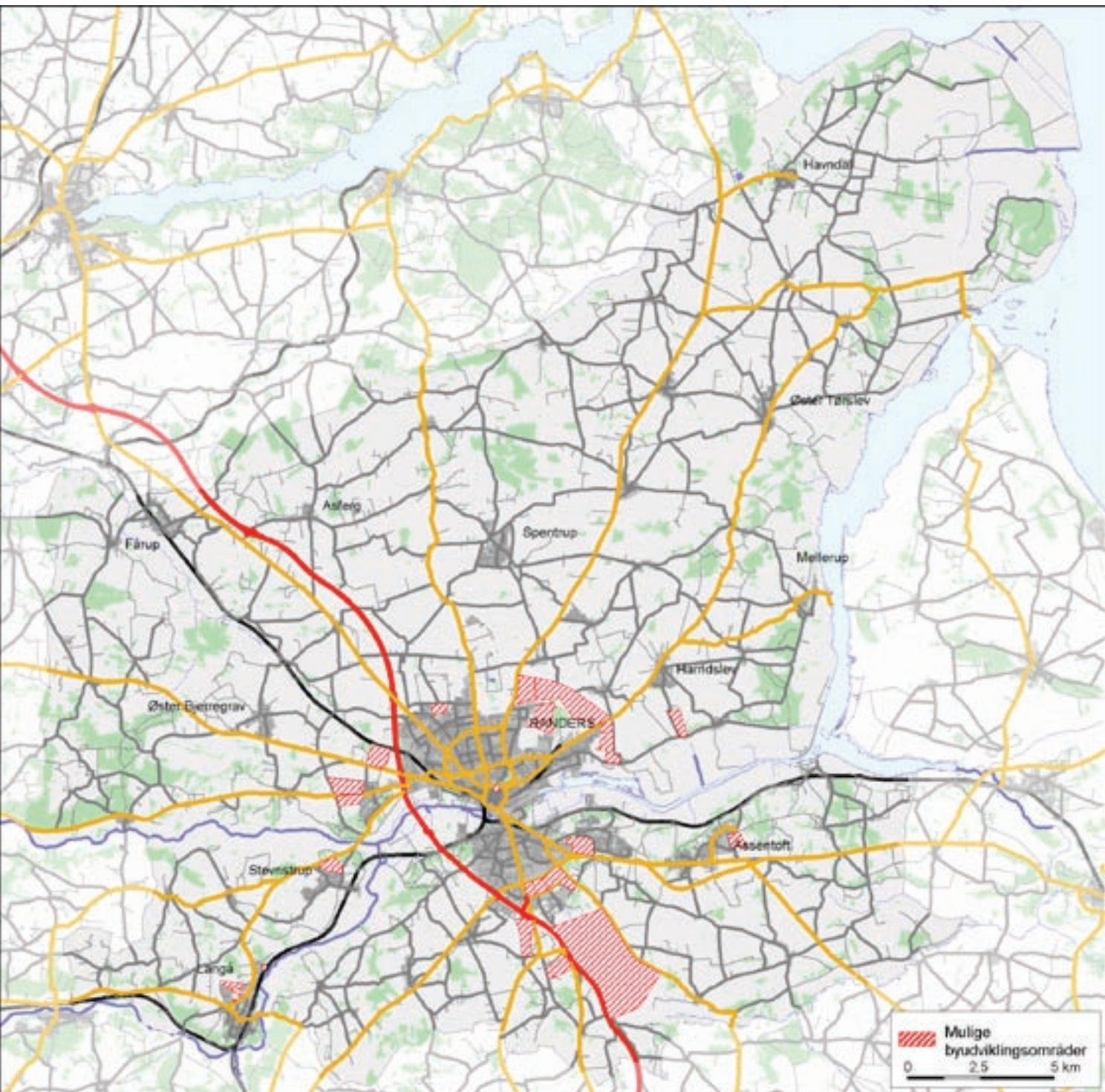
- Eksisterende trafikmængder på vejnettet
- Viden om hvor trafikken har mål i dag
- Planlagte fremtidige byudviklingsområder
- Fremskrivningsprognoser for biltrafikken

Igennem målinger af de nuværende trafikmængder er trafikmodellen justeret, så den afspejler virkeligheden så godt som muligt. Dernæst er der foretaget en vurdering af den forventede vækst i trafikken i de kommende år, blandt andet med baggrund i Vejdirektoratets tilsvarende forventninger.

En afgørende forudsætning for beregningerne er den planlagte byudvikling i Randers Kommune, hvor det er forudsat, at byudviklingen sker løbende frem til 2035 indenfor nogle afgrænsede områder, som derved bidrager med en stigende mængde trafik i perioden. Byudviklingsområderne er primært placeret i og omkring Randers og de øvrige større byer i kommunen. Områderne består både af boligområder, erhvervsområder, detailhandelsområder og forskellige sammensætninger af disse.

Der er i beregningerne taget udgangspunkt i, at den eksisterende Randers Havn gradvist udflyttes til en østligere placering fra år 2015. De gamle, bynære havnearealer anvendes i takt med udflytningen til byudvikling i Randers centrum.

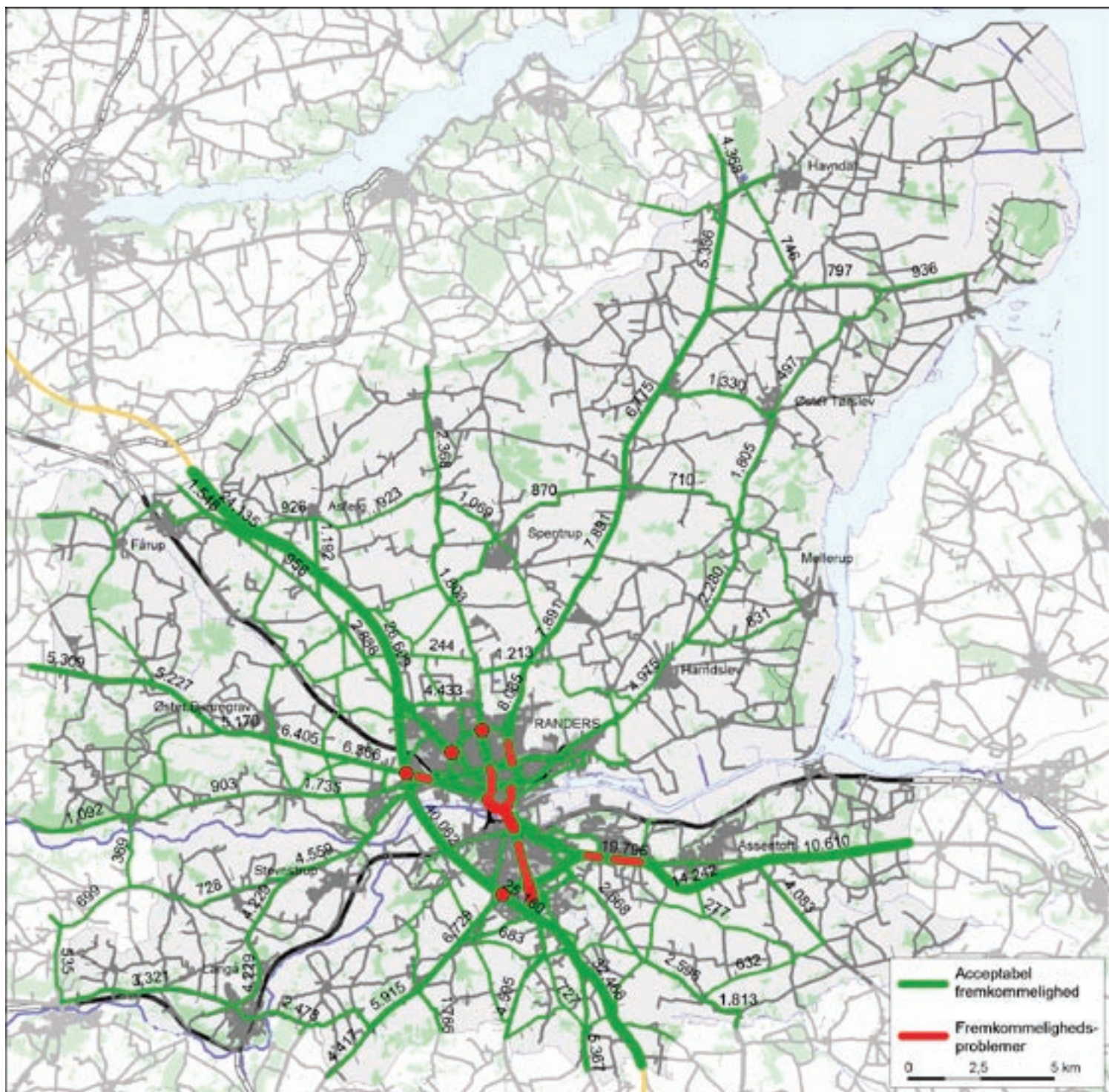




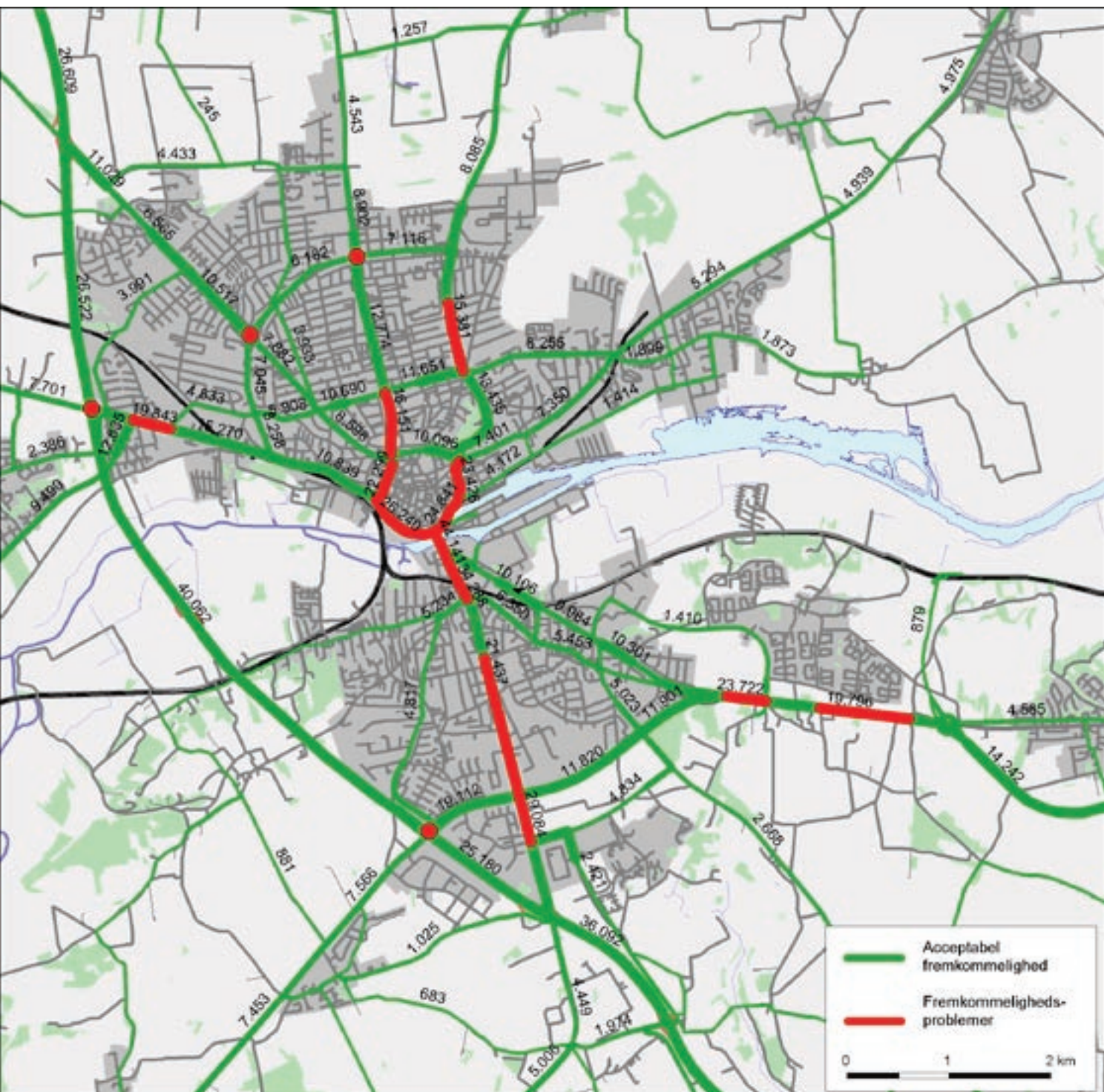
Mulige byudviklingsområder i Randers Kommune.

Trafikbelastningen 2008

Belastningen af vejnettet i Randers Kommune er i dag meget forskellig, alt efter hvor i kommunen man befinder sig. På vejnettet uden for Randers er der ikke problemer med fremkommeligheden, mens der i spidstimerne er store problemer i Randers, hvor især Randersbro, dele af Centerringen, Århusvej, Viborgvej, Grenåvej og Hadsundvej er hårdt belastet.



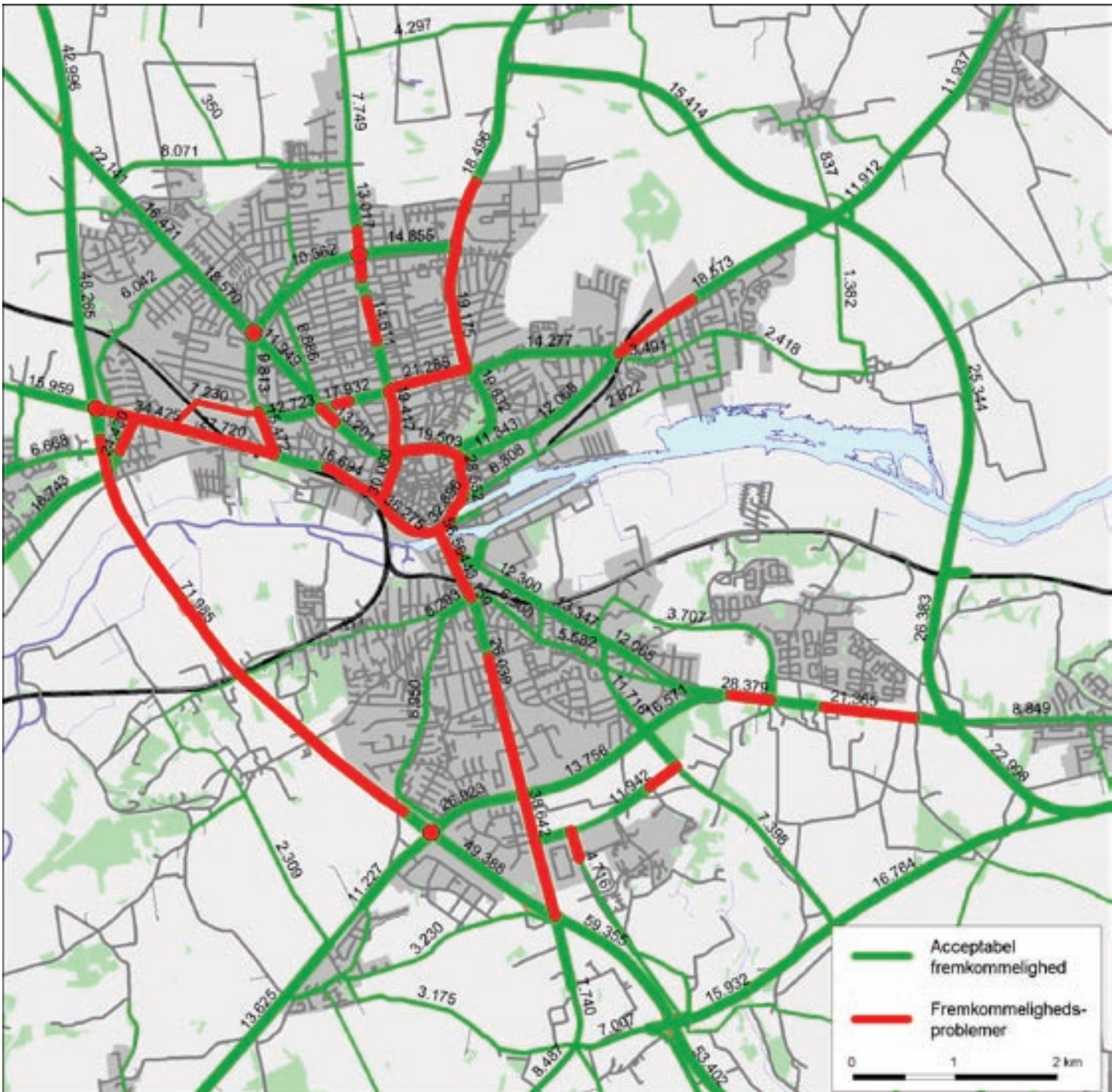
Døgnetrafiktal for de overordnede veje i Randers Kommune i 2008.



Døgntrafiktal for de overordnede veje i Randers i 2008.

Trafikbelastningen 2035

Hvis der ikke foretages udvidelser af eksisterende veje og anlæg af nye veje, vil trafikken være brudt sammen på store dele af vejnettet i Randers i 2035. Dette er forventningen, selvom Det nordlige hængsel anlægges sammen med en ny fjordkrydsende forbindelse mellem Assentoft og Tjørby med en videre vejforbindelse til Hadsundvej.



Døgnetrafik for de overordnede veje i Randers i 2035, inklusive etablering af det nordlige hængsel og en ny fjordkrydsende forbindelse øst for Randers.

Der vil være store fremkommelighedsproblemer på indfaldsvejene og på Centerringen, ligesom motorvejen vil være overbelastet. Det er derfor nødvendigt, at der i perioden frem til 2035 gennemføres en række tiltag for dels at tilgodese den byudvikling, som forventes og dels at håndtere den forventede trafikvækst på de eksisterende veje.



Fremtidens vejnet

Fremtidens vejnet skal leve op til de vedtagne målsætninger. Det betyder, at der skal være god fremkommelighed på indfaldsvejene, på ringvejene og på tværs af fjorden. Den gode fremkommelighed er en forudsætning for at fastholde den vækst, som Randers Kommune har præsteret over de sidste 5-10 år.

Samtidig skal vejnettet skabe gode forbindelser både regionalt og lokalt, og i løsninger er der lagt vægt på, at vejnettet har en god sammenhæng, både internt imellem de forskellige byer i kommunen, men også eksternt med det statslige vejnet – og dermed byerne udenfor kommunen.

Med nærværende infrastrukturplan kan fremtidens vejnet understøtte den udvikling, som forventes at foregå i Randers Kommune i fremtiden.

Vejprojekter uden for Randers

Foruden gode vejforbindelser imellem byerne bør den gennemkørende trafik begrænses i størst muligt omfang for at skabe grundlag for sikre lokale bymiljøer. Dernæst skal byvæksten i alle byer i kommunen understøttes af vejanlæg.

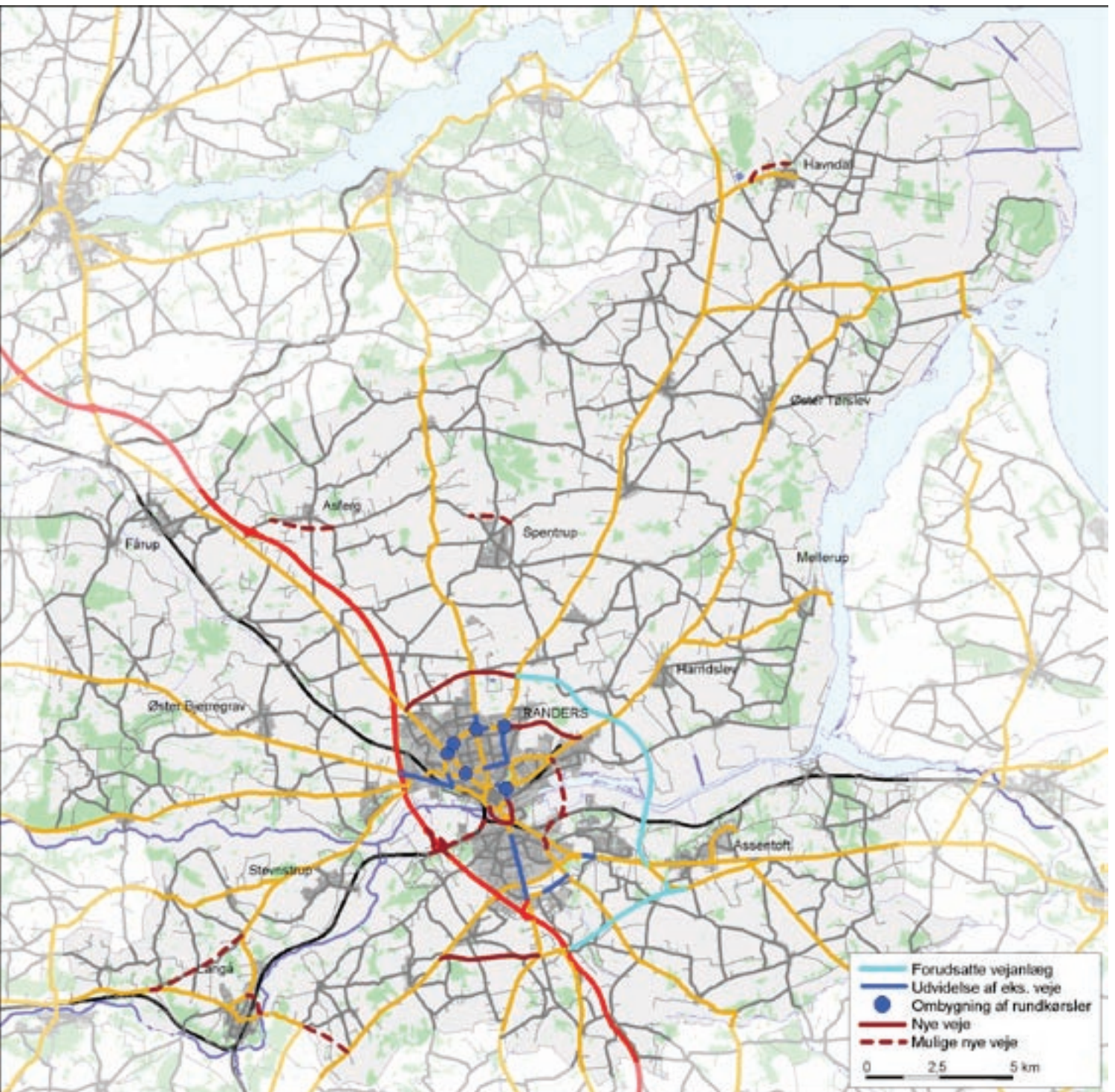
Derfor er der uden for Randers foreslået gennemførelse af en række vejprojekter, som hovedsageligt består af omfartsveje. Projekterne er placeret omkring Langå, Spentrup, Asferg og Havndal.

I Langå foreslås anlæg af én omfartsvej øst om byen og én nordvest om byen. Disse skal medvirke til at flytte gennemkørende trafik væk fra bycentrum. Endvidere foreslås en forlængning af Væthvej, så denne føres direkte til Hammelvej, hvorved Jebjerg helt fredes for gennemkørende trafik.

I Asferg og Havndal foreslås anlæg af omfartsveje, der skal lede gennemkørende og tung trafik uden om byerne.

I Spentrup foreslås færdiggørelse af en østlig omfartsvej, som skal understøtte den byudvikling, der foregår i udkanten af byen.





Det fremtidige vejnet i Randers Kommune.

Infrastrukturplan for Randers

I Randers foreslås, at der skabes god fremkommelighed på tværs af Randers Fjord ved at etablere en ny vej krydsning af fjorden, som placeres øst for Randersbro. Derudover åbnes mulighed for at etablere en broforbindelse vest for Randersbro og en yderligere broforbindelse øst for Randersbro.

Den nye broforbindelse, *Bolværkslinien*, placeres på tværs af havnepieren, ca. 400 m øst for Randersbro. I nord forbindes til krydset mellem Toldbodgade og Rosenørnsgade, mens forbindelsen i syd kobles til både Grenåvej og Århusvej. Med åbning af forbindelsen lukkes Havnegade for alt andet end gående, cyklister og kollektiv trafik, mens den inderste del af Grenåvej forventes helt at kunne lukkes for trafik. Forslaget ændrer Centerringen, så både Randersbro og Bolværkslinien bliver en del af Centerringen.

Udvidelsen af Centerringen tillader, at der kan skabes en betydeligt bedre adgang fra centrum af Randers til havnearealerne – både nord og syd for fjorden. Arealerne omkring havnen kan dermed inddrages som en del af centrum.

Der foreslås etablering af en *ydre ring i nord*, som forbinder Hadsundvej, Mariagervej og motorvejen, således at trafik til og fra Mariagervej og Hadsundvej ledes uden om Randers. Den ydre ring i nord foreslås endvidere tilsluttet den nye fjordkrydsende forbindelse mellem Assentoft og Tjærby i dennes tilslutning ved Hadsundvej.

Der foreslås desuden etablering af en *ydre ring i syd* mellem Sdr. Borup og Hammelvej udenom Haslund. Vejen fjerner gennemkørende trafik fra Haslund og giver en bedre tilkobling til motorvejen for de trafikanter, der kører ad Hammelvej.

Som det sidste nye vejanlæg i Randers foreslås etablering af Ringboulevardens forlængelse mellem Hadsundvej og Udbyhøjvej. Forbindelsen vil aflaste Hadsundvej, Dronningborg Boulevard og Nørre Boulevard, så markant udbygning af disse undgås. Endvidere vil Ringboulevardens forlængelse tjene som adgangsvej til de byudviklingsområder, der forventes udbygget nord for vejen.

Mulighed for yderligere nyanlæg

I tillæg til de trafikalt nødvendige nyanlæg foreslås endnu en mulighed for at udvide Centerringen ved at anlægge en bro, *Vestbroen*, ca. 300 m vest for Randersbro. Vælges denne løsning, lukkes Randersbro og Tørvebryggen for alt andet end gående, cyklister og kollektiv trafik, og bymidten vil kunne åbnes endnu mere mod fjorden og åen. Vestbroen har minimal trafikal betydning, og beslutning om etablering af Vestbroen handler derfor primært om, hvordan bymidten skal udvikles og fredeliggøres.

Den anden mulige broforbindelse øst for Randersbro foreslås placeret omtrentligt som *Den gamle østbro*, der blev skitseret første gang i 1970'erne. Med etablering af denne forbindelse kan en del af den fjordkrydsende trafik ledes uden om midtbyen. Forbindelsen vil samtidig fjerne noget af trafikken på den inderste del af de østlige indfaldsveje, hvorved udbygning af disse på sigt vil kunne undgås. Endvidere vil forbindelsen kunne betjene de sydlige havnearealer fra bagsiden, hvorved endnu mere af trafikken vil kunne fjernes fra centrum.

Når der i fremtiden anlægges en letbane på Århusvej, vil *Den gamle østbro* kunne håndtere en del af den eksisterende trafik på Århusvej, hvis dennes kapacitet falder i forbindelse med letbanen.



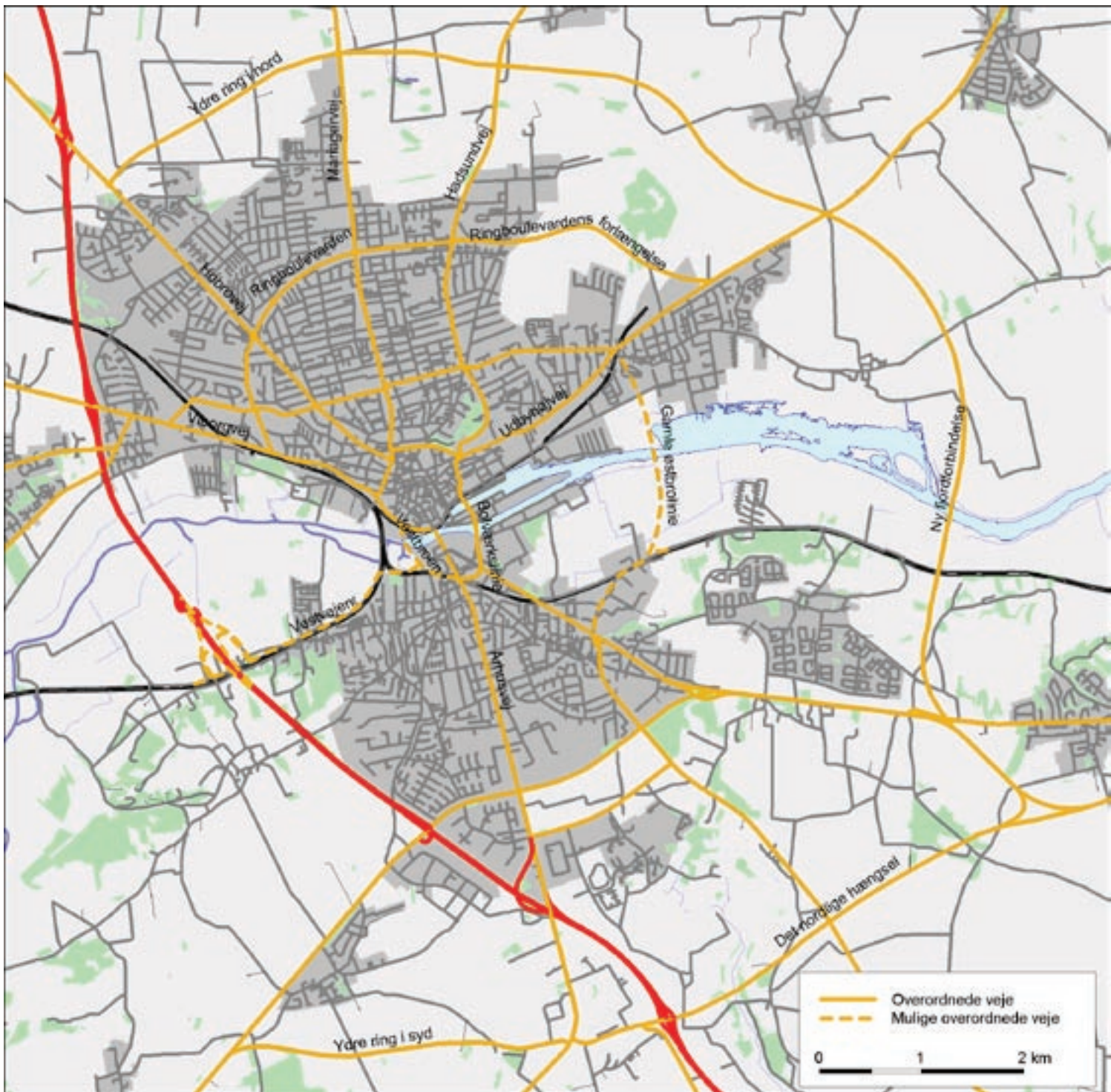
I tilknytning til Vestbroen foreslås desuden en mulighed for at etablere en ny forbindelsesvej, *Vestvejen*, langs jernbanen til motorvejen. Vestvejen er en attraktiv forbindelse mellem motorvejen og bymidten, men er ikke en nødvendighed for at kunne afvikle trafikken i Randers frem til 2035. Vestvejen vil kun aflaste Århusvej og Viborgvej marginalt, men til gengæld skabes et mindre følsomt vejnet, idet der med Vestvejen vil være tre forbindelser imellem Randers centrum og motorvejen.

Vejudvidelser

Foruden anlæg af de beskrevne nye veje foreslås udvidelser af eksisterende veje i Randers. Vejudvidelserne skal foretages på dele af Centerringen, Århusvej, Viborgvej, Grenåvej, Vester Boulevard, Nørre Boulevard og Hadsundvej.

Ligeledes foreslås betydelige ombygninger af flere af de eksisterende kryds og rundkørsler. Især rundkørslerne på Ringboulevarden og rundkørslen på Udbyhøjvej er i fokus, idet disse skal ombygges til signalregulerede kryds. Dernæst skal motorvejens tilslutning til Viborgvej og Hammelvej forbedres.





Det samlede fremtidige vejnet, med angivelse af vejnavne.

Generelle løbende forbedringsprojekter

Foruden etablering af nye veje og ombygning af eksisterede veje og kryds foreslås, at der afsættes ressourcer til løbende forbedringer. De løbende forbedringer skal sikre opmærksomhed på hele tiden at optimere det eksisterende trafiksystem til den aktuelle situation med fokus på sikkerhed og fremkommelighed.

Projekterne indeholder elementer som:

- Ombygninger af vigepligtsregulerede kryds.
- Optimering af eksisterende signalanlæg, herunder etablering og udbygning af intelligente trafikstyringssystemer.
- Trafiksikkerhedsarbejder, herunder sortpletbekæmpelse, kampagner mv.
- Udbygning af et sammenhængende stinet.
- Etablering og udbygning af prioriteringssystemer for den kollektive trafik.

Investeringsplan

Gennemførelse af de præsenterede forslag til udbygninger af vejnettet i Randers Kommune er nødvendig for at leve op til de politisk besluttede målsætninger. Derfor skal der frem til 2035 afsættes ressourcer for at sikre gennemførelsen af de enkelte tiltag.

For at skabe et overblik over investeringernes størrelse og tidsmæssige udstrækning, er der i investeringsplanen udregnet overslagspriser på de enkelte projekter indenfor følgende kategorier:

- Større projekter i Randers.
- Generelle løbende forbedringsprojekter.
- Mulige projekter uden for Randers.
- Mulige projekter i Randers.

Overslagsberegningerne inkluderer ikke samtlige udgifter til eventuel ekspropriation i forbindelse med alle de foreslåede projekter. Der henvises til projektoversigten (s. 28) for en beskrivelse af de inkluderede udgifter knyttet til hvert projekt.

De større projekter i Randers og de generelle løbende forbedringsprojekter betragtes som nødvendige for den fremtidige trafikafvikling, mens de mulige projekter i og uden for Randers ikke direkte er nødvendige som følge af trafikstigninger. I investeringsplanen skelnes derfor imellem disse.

Investeringsbehovet er fordelt på årene 2009-2035, og med baggrund i en gennemførelse af de trafikalt nødvendige projekter foreslås, at Randers Kommune hvert år i perioden investerer mellem 37 og 56 mio. kr. Hertil kommer, at flere af projekterne skal gennemføres på statsvejnettet, hvorved Vejdirektoratet foreslås at afsætte i alt 155 mio. kr. i hele perioden. Staten forudsættes desuden at anlægge både Det nordlige hængsel og en ny fjordkrydsende forbindelse mellem Assentoft og Tjærby med videre vejforbindelse til Hadsundvej.

Det tilsvarende investeringsbehov for de mulige projekter i og uden for Randers er i samme periode 17 mio. kr. pr. år.

Hvis alle forslag i infrastrukturplanen gennemføres, skal der i alt afsættes mellem 1.460 og 1.973 mio. kr. i hele perioden for både Staten og Randers Kommune til sammen.

Kategori	Investerings- sum	Årlig investering
Større projekter i Randers	648	24
Generelle løbende forbedringsprojekter	351-864	13-32
I alt	999-1.512	37-56
Mulige projekter uden for Randers	103	4
Mulige projekter i Randers	358	13
I alt	461	17
Total (kommuneveje)	1.305-1.818	48-67
Statsvejsprojekter i Randers	155	6

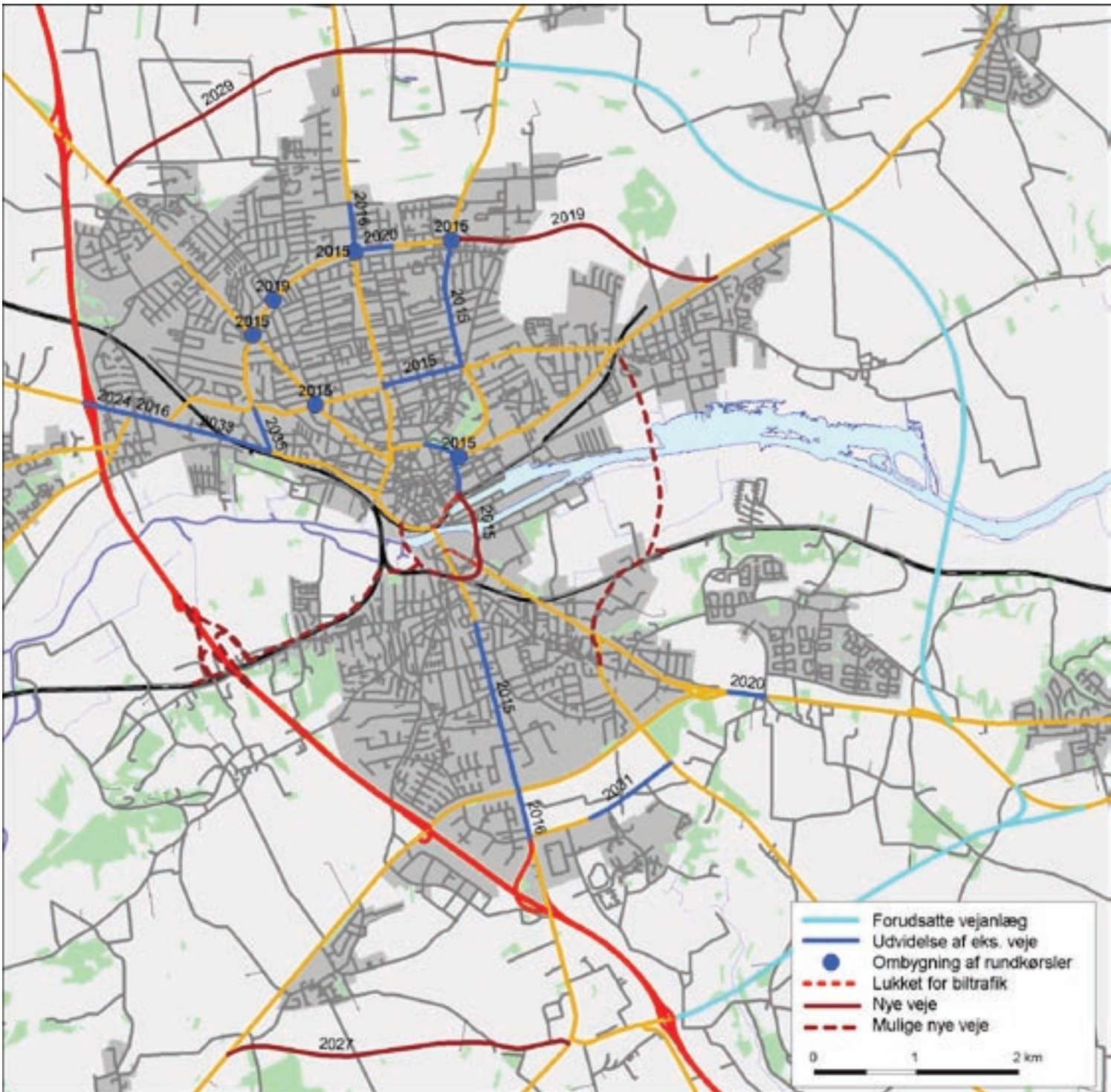
Investeringer i perioden 2009-2035 (mio. kr.) Statens investeringer er eksklusive Det nordlige hængsel og den nye fjordforbindelse ved Assentoft - Tjærby.

Større vejprojekter i Randers

For vejprojekterne i Randers er der foretaget en beregning af, hvornår det enkelte projekt af trafikale årsager senest skal gennemføres. I beregningen er taget hensyn til projekternes indbyrdes påvirkning af hinanden for at sikre den mest optimale udbygningsrækkefølge.

I perioden frem til 2015 er en række større projekter samlet, idet disse allerede er nødvendige at gennemføre med det nuværende trafikniveau. Perioden 2016-2035 er opdelt pr. år. I alt skal der investeres 648 mio. kr. i de større vejprojekter i Randers frem til 2035. Heraf er 493 mio. kr. kommunale investeringer, mens 155 mio. kr. er statslige investeringer.





Det fremtidige vejnet i Randers, med angivelse af nye vejanlæg og vejudvidelser. Årstallene angiver det forventede udbygningsår.

Investeringsplan

År	Projekt	Kategori	Mio. kr.
Før 2015	Bolværkslinjen fra Århusvej til Udbyhøjvej. Ny 4-sporet vej. Nødvendigt på nuværende tidspunkt.	2	146
Før 2015	Århusvej. Udbygning til 4 spor fra Hammelvej til Hans Bojes Alle. Nødvendigt på nuværende tidspunkt, men Bolværkslinjen skal etableres først.	1	116
Før 2015	Dragonvej. Udbygning med cykelstier og adgangsbe- grænsning. Nødvendigt af trafikikkerhedsmæssige hensyn. Ellers, når trafikken når 16.000 ÅDT.	3	5
Før 2015	Rundkørslen mellem Hobrovej og Rådmands Boulevard. Ombygning til signalkryds. Nødvendigt på nuværende tidspunkt.	3	7
Før 2015	Rundkørslen mellem Dragonvej/ Udbyhøjvej/ Østervangsvej. Ombygning til signalkryds. Nødvendigt på nuværende tidspunkt, men senest, når Bolværkslinjen etableres.	3	19
Før 2015	Nørre Boulevard (Mariagervej - Hadsundvej). Ombygning med adgangsbe- grænsning. Nødvendigt af trafikikkerhedsmæssige hensyn. Ellers, når trafikken når 16.000 ÅDT.	3	13
Før 2015	Hadsundvej (Nr. Boulevard - Ringboulevarden). Ombygning med adgangsbe- grænsning. Nødvendigt af trafikikkerhedsmæssige hensyn. Ellers, når trafikken når 16.000 ÅDT.	3	16
Før 2015	Rundkørslen mellem Ringboulevarden og Hobrovej. Ombygning til signalkryds. Nødvendigt på nuværende tidspunkt.	3	10
Før 2015	Rundkørslen mellem Ringboulevarden og Mariagervej. Ombygning til signalkryds. Inkl. 0,5 km af Mariagervej. Nødvendigt på nuværende tidspunkt.	3	14
Før 2015	Rundkørslen mellem Ringboulevarden og Hadsundvej. Ombygning til signalkryds. Nødvendigt på nuværende tidspunkt.	3	10
2016	Viborgvej fra Fladbrovej til Parkboulevarden. Udbygning til 4 spor. Senest når trafikken når 22.400 ÅDT.	1	13
2016	Århusvej fra Paderup Boulevard til Hammelvej. Udbygning til 6 spor. Senest når trafikken når 36.800 ÅDT.	3	11
2019	Ringboulevarden fra Hadsundvej til Udbyhøjvej. Ny 2-sporet vej. Anlægges i takt med byggemodning. Senest når trafikken på Hadsundvej når 20.000 ÅDT nord for Nørre Boulevard.	3	42
2019	Rundkørslen mellem Ringboulevarden og Gl. Hobrovej. Ombygning til signalkryds. Ombygges for at etablere grøn bølge på Ringboulevarden sammen med andre kryds.	3	10
2020	Grenåvej fra Hammelvejs udfletning til Romalt Boulevard. Udbygning til 4 spor. Senest når trafikken når 22.400 ÅDT.	3	11
2020	Ringboulevarden fra Mariagervej til Hadsundvej. Udbygning til 4 spor. Senest når trafikken når 22.400 ÅDT.	3	22
2024	Viborgvej fra motorvejen til Fladbrovej. Udbygning til 4 spor. Senest når trafikken når 22.400 ÅDT.	1	21
2027	Ydre Ring i Syd mellem Hammelvej og Hadstelvej. Ny 2-sporet vej. Anlægges for at fredeliggøre Haslund. Etableres i forbindelse med udvikling omkring Sdr. Borup.	3	39
2029	Ydre Ring i Nord mellem Hobrovej, Mariagervej og Hadsundvej. Ny 2-sporet vej. Senest når trafikken på Ringboulevarden (Hobrovej - Mariagervej) når 22.400 ÅDT.	3	54
2031	Paderup Boulevard mellem Minervavej og Clausholmvej. Senest når trafikken når 16.000 ÅDT.	3	25
2033	Viborgvej fra Parkboulevarden til Vester Boulevard. Udbygning til 4 spor. Senest når trafikken når 22.400 ÅDT.	1	39
2035	Vester Boulevard mellem Viborgvej og Parkboulevarden. Ombygning med adgangsbe- grænsning. Senest når trafikken når 16.000 ÅDT.	3	5
I alt			648

Større vejprojekter i Randers (mio. kr. i alt). De grå bjælker markerer statsvejsprojekter.
 Kategori 1: Overslag er inklusive ekspropriation og nedrivning.
 Kategori 2: Overslag er inklusive ekspropriation, men eksklusive nedrivninger samt flytning af svajebassin.
 Kategori 3: Overslag er inklusive ekspropriation. Der forventes ikke foretaget nedrivning.

Generelle løbende forbedringsprojekter

De løbende forbedringsprojekter er vurderet i forhold til, at investeringerne i denne kategori skal muliggøre en understøtning af infrastrukturplanens store vejinvesteringer. En konkretisering af projekterne vil dels foregå i en kommende udbygningsstrategi for signalanlæg, en stiplan, en trafiksikkerhedsplan og en kollektiv trafikplan og dels i forbindelse med de byudviklingsprojekter, der forløber i perioden. Projekterne dækker hele Randers Kommune.

Projekt	Mio. kr.
Løbende udbygning af kryds	5-10
Trafiksikkerhed	4-8
Stianlæg	3-9
Fremkommelighedsprojekter for bustrafikken	1-5
I alt pr. år	13-32

Generelle forbedringsprojekter i Randers Kommune (mio. kr. årligt, alt inklusive).

Mulige vejprojekter uden for Randers

Vejprojekter uden for Randers er vurderet at koste 103 mio. kr. Der er ikke angivet et investeringsår for de enkelte projekter, idet projekterne ikke er skabt af fremkommelighedsproblemer. Derimod er der andre forhold (trafiksikkerhed, fredeliggørelse mv.), der taler for, at projekterne gennemføres, og disse bør være styrende i forhold til beslutning om gennemførelse af det enkelte projekt.

Projekt	Mio. kr.
Omfartsvej øst om Langå. Ny 2-sporet vej	12
Omfartsvej ved Spentrup. Ny 2-sporet vej	14
Nordvestlig omfartsvej ved Langå. Ny 2-sporet vej	29
Væthsvej forlængelse til Hammelvej. Ny 2-sporet vej	14
Omfartsvej ved Asferg. Ny 2-sporet vej	21
Omfartsvej ved Havndal. Ny 2-sporet vej	13
I alt	103

Mulige vejprojekter uden for Randers (mio. kr. i alt, alt inklusive).

Mulige vejprojekter i Randers

I Randers er Vestbroen, Vestvejen og Den gamle østbro projekter, som ikke er nødvendige at gennemføre af hensyn til fremkommeligheden, men som har andre positive effekter. Vestbroen kan medvirke til at skabe bedre sammenhæng i bymidten, mens Vestvejen kan fungere som en tredje adgang til centrum fra Motorvejen. Den gamle østbro kan aflaste bymidten, når der etableres en letbane.

Projekt	Mio. kr.
Vestbroen. Ny 4-sporet vej	107
Vestvejen. Ny 2-sporet vej	72
Den gamle østbro. Ny 4-sporet vej	179
I alt	358

Mulige vejprojekter i Randers (mio. kr. i alt, inklusive ekspropriation, eksklusive nedrivninger).



Letbane i Randers Kommune

Randers Kommune arbejder for etablering af en letbane mellem Randers og Århus. Letbanen skal integreres som en del af det kollektive transporttilbud, og letbanen forventes dels at hæve serviceniveauet for den kollektive trafik i Randers og dels at blive en højklasset forbindelse mellem Århus og Randers.

Etablering af en letbane har ikke indflydelse på den overordnede vejstruktur i infrastrukturplanen.

Letbanen vil som alternativ til bilen forbedre adgangen til midtbyen, og muligheden for at fredeliggøre midtbyen for biltrafik vil kunne understøttes yderligere. Endvidere vil letbanen skabe yderligere sammenhæng mellem den lokale og regionale trafikstruktur, hvor der opereres med mange stop i Randers, mens rejsehastigheden mellem Randers og Århus er sammenlignelig med bil. Herved forventes letbanen at blive et reelt alternativ til bilpendling imellem Randers og Århus.

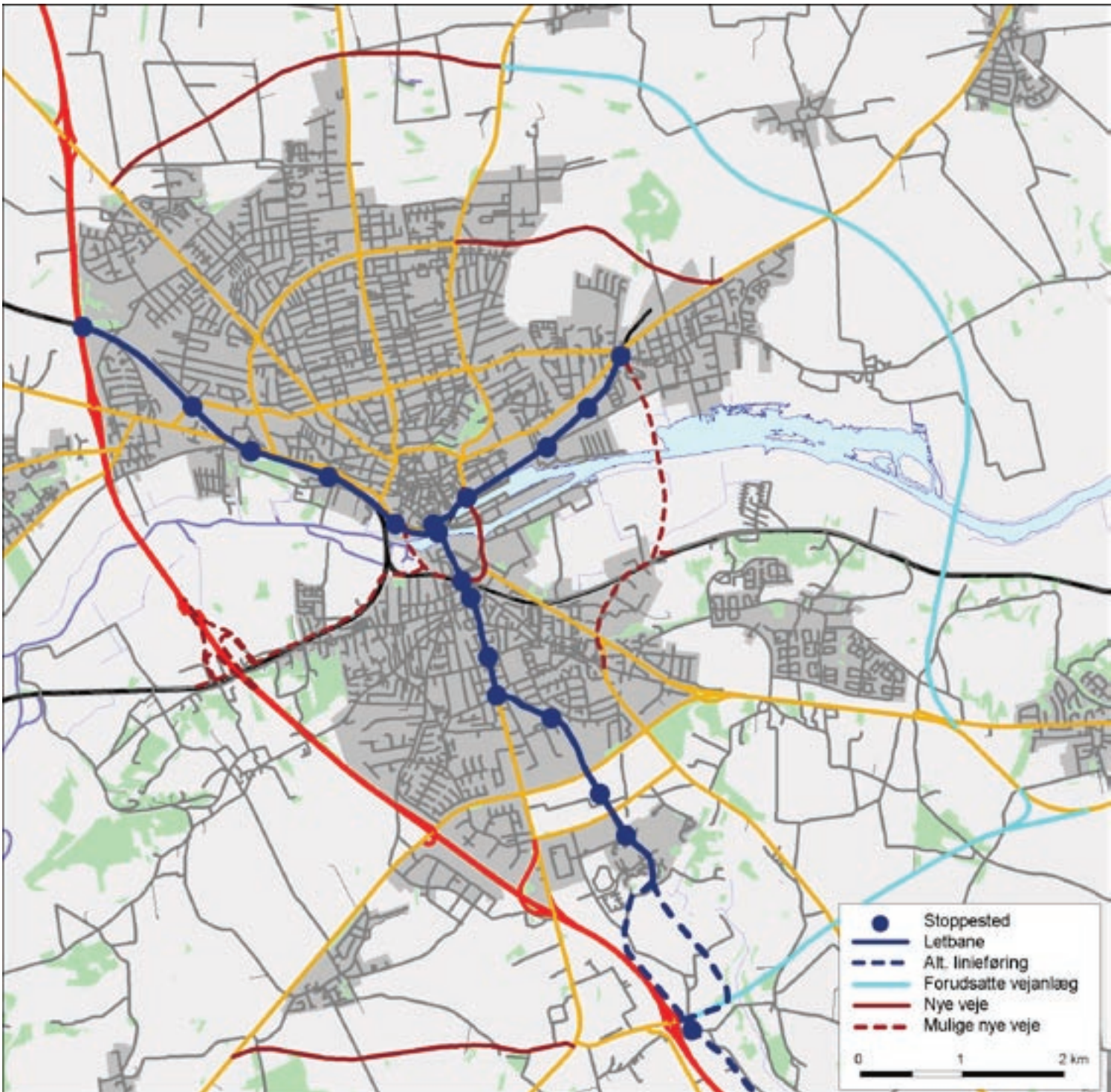
Letbanen er en type sporvogn, der dels kører sammen med almindelig biltrafik på almindelige veje og dels kører i eget tracé udenfor eksisterende vejanlæg. Letbanen adskiller sig fra en almindelig jernbane ved, at den ikke har samme barriereeffekt. Letbanespolet kan integreres i det omgivende miljø, og sporet opleves kun som en barriere, når der passerer tog. De steder, hvor letbanen kører sammen med almindelig trafik, optager den et kørespor i hver retning.

På nordsiden af fjorden vil letbanen forløbe på det eksisterende skinnenet med sandsynlige endepunkter ved Helsted i vest, og Udbyhøjvej i Øst. Banen vil have stop ved bl.a. Essex Park, Banegården, Regnskoven og Midtbyen på nordsiden af fjorden, ligesom potentielle byomdannelsesområder på havnen og i Dronningborg kan betjenes på længere sigt.

På sydsiden af fjorden forløber banen på almindelig vej over Randersbro og videre ad Århusvej frem til Vennelystvej. Letbanen vil derfor optage et spor i hver retning på Randersbro og Århusvej, hvilket med fordel kan kombineres med busbaner, så den øvrige kollektive trafik også kan tilgodeses. Fra Vennelystvej forventes letbanen at forløbe i eget tracé mod Kristrup og videre til Paderup og Randers storcenter, hvor der vil være flere stop i det samlede centerområde. Fra centerområdet er der to alternative linieføringer mod syd, som begge vil kunne understøtte den byudvikling, som forventes i området omkring Munkdrup.

Den øvrige kollektive trafik bliver behandlet i en særskilt plan.





Letbanens tracé gennem Randers.

Parkeringsprincip

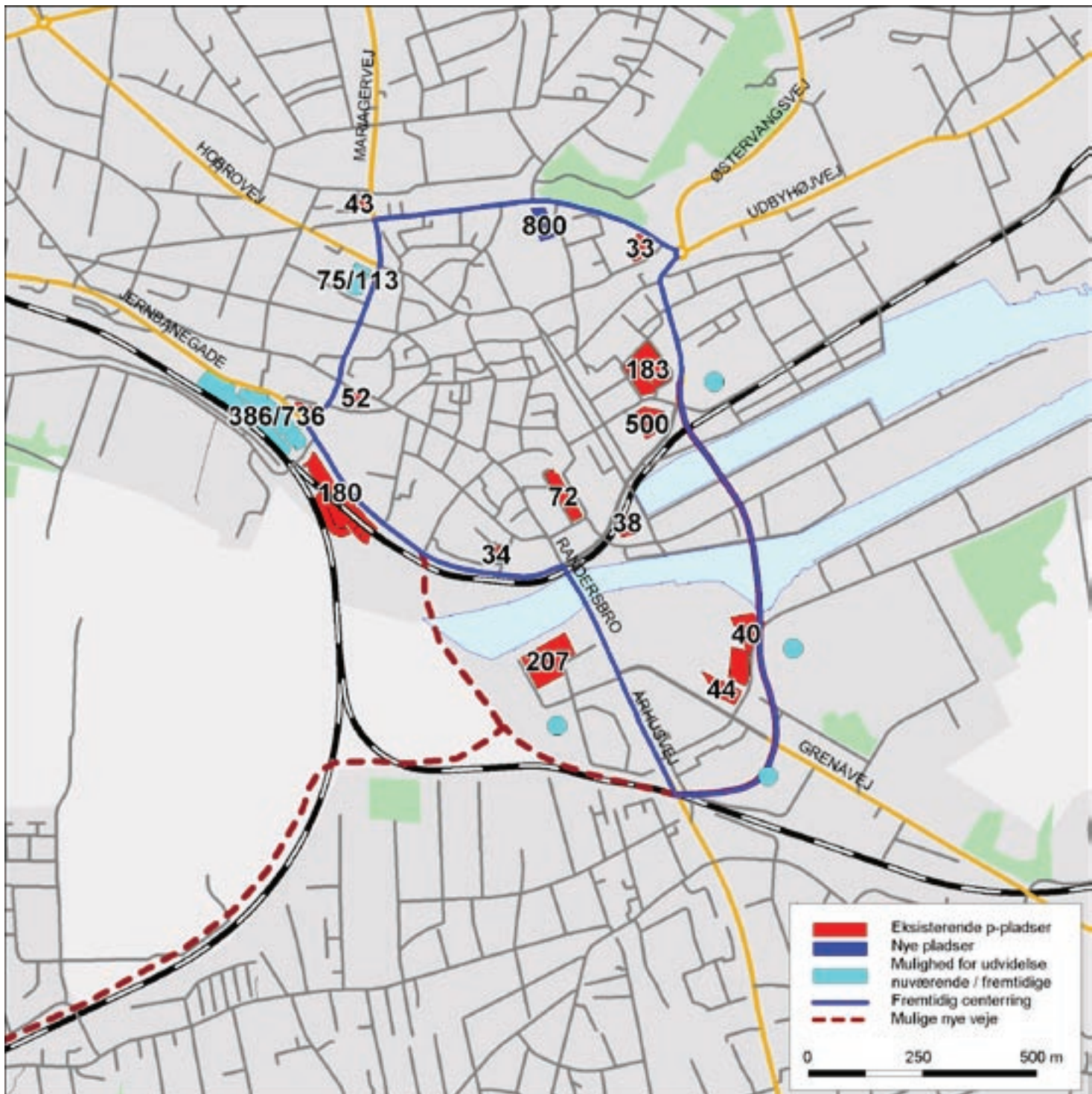
Den foreslåede vejstruktur omkring Randers centrum muliggør en videre udbygning af det princip for placering af større P-anlæg, som Randers Kommune har anvendt igennem en årrække.

Nye P-anlæg skal placeres i direkte forbindelse med Centerringen, for at tilgodese behovet for at parkere tæt på centrum samtidig med at målsætningen om at fredeliggøre bymidten kan opfyldes.

Alle nye, større P-anlæg inkluderes i Randers Kommunes elektroniske parkeringshenvielse, så brugerne får informationer om, hvor de kan finde ledige parkeringspladser. Herigennem kan mængden af parkeringssøgende trafik mindskes.

Parkeringsprincippet kan i fremtiden effektivt understøttes af den kollektive trafikstruktur, som i samspil kan medvirke til en fredeliggørelse af Randers indenfor Centerringen.





Større parkeringsanlæg som der er umiddelbar adgang til fra den indre ring.



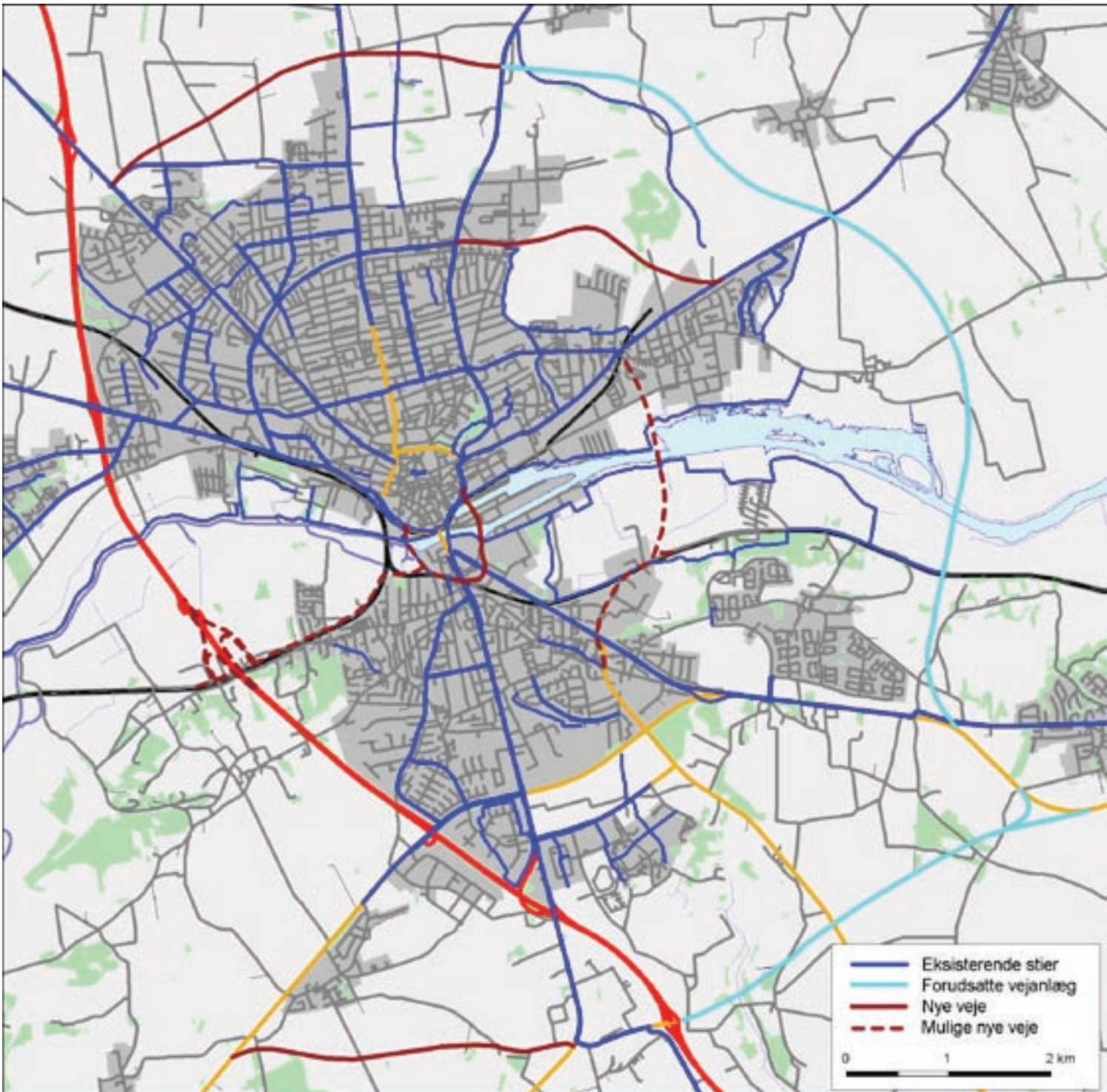
Stiplan

Målsætningen om sammenhængende infrastruktur og god fremkommelighed på vejnettet generelt gælder også for de lette trafikanter – fodgængere, cyklister og knallertførere. Derfor er det en vigtig del af en god infrastruktur, at det er muligt at færdes på et sammenhængende og sikkert stinet.

Et godt og sammenhængende stinet kan også være medvirkende til at flere vil benytte cyklen og lade bilen stå på de kortere ture, som eksempelvis shoppingture til midtbyen. Derved vil midtbyen blive aflastet for biltrafik.

For at leve op til målsætningerne og optimere tilbuddet til de lette trafikanter har Randers Kommune vedtaget at udarbejde en stiplan for hele kommunen. I stiplanen vil fremgå det fremtidige hovedstinet og hvilke projekter, som skal til for at sikre et trafiksikkert og sammenhængende stinet, som giver adgang til de vigtigste turmål i kommunen.





Eksisterende stier i Randers.