

En ny bro fordrer en trafikplan for hele Randers.

Der er brug for at tænke på en trafikal løsning for hele Randers i forbindelse med et så stort projekt som Klimabroen.

For den nordlige del vil det nok betyde at man skal lave en ringvej der kan forbinde Randers øst og vest med Klimabroen, uden at lede trafikken ind i beboelsesområder og skoleveje. Det betyder måske lidt længere transportvej men giver også nye muligheder for byudvikling. I oplægget fra kommunen er der kun fokus på området lige omkring Klimabroen og Flodbyen. Det er et projekt man laver for at trafikken ikke skal sande til ved Randersbro samt at det skal være attraktivt at bygge og bo i Flodbyen. Ved kun at fokusere på Flodbyen overser man hvordan et så stort projekt påvirker resten af Randers udenfor Flodbyen. Dette medfører stor risiko for at trafik problemer blot flyttes til Krstrup og Dronningborg samt at det bliver mindre attraktivt at bo og bygge i disse bydele. Hvad har vi så opnået?

Den eneste "plan" jeg kunne finde på kommunens websider var fra 2015 hvor der var flere bro-forbindelser i spil. Her findes en skitse hvor man anvender bækkestien som forbindelse mellem bro og Ringboulevarden. (ref <https://www.randers.dk/media/5047/forundersoegelse-af-byen-til-vandet.pdf>).

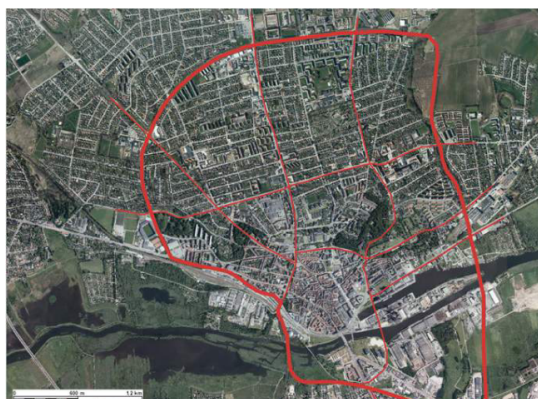
arealer. Mindre støjbelastning i byrum og de bynære rekreative arealer kan være en vigtig gevinst ved, at større trafikstrømme flyttes væk fra bymidten.

VURDERING AF SCENARIERNES TRAFIKALE POTENTIALE

Der er gennemført en kvalitativ vurdering af de trafikale løsninger og forbindelser i hvert af de seks scenarier. Udgangspunktet for vurderingen er, at der skal skabes synergi og merværdi, når der investeres i infrastruktur. Hvert scenarie har en forskellig tilknyttet infrastrukturløsning, og hvert scenarie har som følge heraf forskellige muligheder og udfordringer. Vurderingen baseres på løsninger for både biltrafikken, de lette trafikanter og den kollektive trafik.

I ratingen af scenarierne vægter det positivt, at der er potentiale for (i tilfældig rækkefølge):

- Muligheder for tilkobling til den overordnede infrastruktur
- Et overordnet vejnet som begrænser omvejskørslen for biltrafikken
- Muligheder for udvikling af den kollektive trafik og forhold for bløde trafikanter
- Reducering af støjbelastningen på centralt beliggende byudviklingsområder
- Infrastruktur der løser trafikbelastningen på Tørvebyggen og/eller Havnegade
- Muligheder for at sammenbinde byudviklingsområderne med trafikstrøg for de lette trafikanter



TRAFIKALE TILKOBLINGER TIL DEN EKSISTERENDE INFRASTRUKTUR

Ved etableringen af nye forbindelser over Gudenåen og Randers Fjord aflastes flere af byens veje betragteligt, afhængigt af scenarievalg, og der vil kunne løses flere trængselsmæssige problemer i og omkring midtbyen. Men der vil også være udfordringer i at finde løsninger på broforbindelsers tilkoblinger til den eksisterende infrastruktur i de enkelte scenarier.

Det skal derfor undersøges nærmere, hvordan de nye vejanlæg og broer kan tilkøbes de eksisterende veje, herunder skal bl.a. trafikafvikling, vejhøjder i

forhold til det eksisterende terræn og støjforanstaltninger særligt i forhold til bolig- og naturområder belyses nærmere. Dette vil yderligere kunne konkretiseres i efterfølgende VVM, miljøvurdering og planlægning.

Ved etableringen af Klimabroen skal det særligt undersøges, hvordan tilkoblingen af vejføring nord for fjorden kan etableres, herunder tilkoblinger til Toldbodgade og Udbyhøjvej samt videre nord herfor - f.eks. ad P. Knudsensvej eller i den grønne kile langs Bækkelundstien. I dette scenarie vil Rosenørmsgade og Østervangsvej blive

aflastet, mens trafikken ad Klimabroen vil fordele sig dels mod midtbyen, Dronningborg, nordbyen og sygehuset. Scenariet vil således medføre øget trafik på visse vejstrækninger og mindre trafik på andre vejstrækninger.

Ved etableringen af en vestlig engbro skal det særligt undersøges, hvordan tilkoblingen til Vestervold og eventuelt den eksisterende jernbanebro kan etableres, herunder hvordan koblingen til det reserverede vejareal til E45 samt koblingen øst over langs den nedlagte jernbanestrækning kan ske.

Ved en senere undesøgelse i 2016, hvor man mere specifikt behandler Klimabroen, er eneste forslag en mulig forlængelse af bækkestien (ref <https://publikation.randers.dk/RandersKommune/byen-til-vandet/byen-til-vandet-undersogelse-af-konsekvenser-af-nye-veje-og-broer-i-randers-midby/>)

| 3.2.2 TRAFIK OG ANLÆG / De forskellige anlæg / Klimabroen

KLIMABROEN

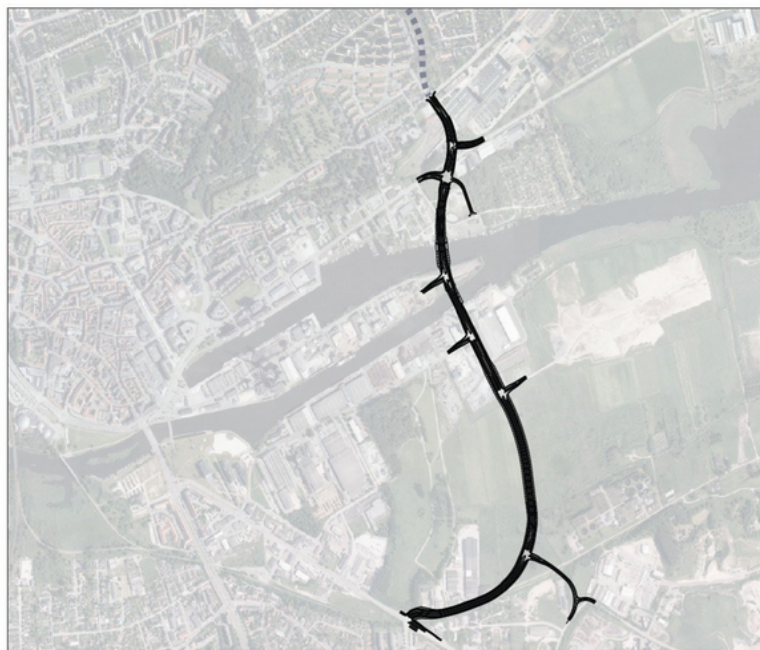
Klimabroen er en ny 4-sporet vej, der går fra Kristrup Engvej og drejer mod nord op gennem det nye havneområde, krydser det sydlige havnebassin, pieren og det nordlige havnebassin og ender ved Udbyhøjvej. Den nye strækning er 2300 meter lang.

Over det sydlige havnebassin etableres en klapbro med et 15 m bredt gennemsejlingsfag. Der etableres afværge bygværker ved den sydlige bro for at begrænse påsejling.

Over det nordlige havnebassin etableres en dæmning med en 15 m bred gennemsejlingsåbning med en vanddybde på 3 m udformet til småbåde. Der etableres en sluseport i denne gennemsejlingsåbning. Sluseporten kan forhindre høj vandstand i fjorden op til kote 3 m i at løbe ind i det nordlige havnebassin og skal indgå i klimasikringsprojektet.

Syd for fjorden tilsluttes en vejforbindelse til Ørneborgvej/Romalt Boulevard og Tronholmen tilsluttes. Der etableres et kryds på pieren. Nord for havnen tilsluttes Toldbodgade. Der er mulighed for forlængelse nordpå langs Ladegårdsbækken. Alle kryds udformes som signalregulerede kryds indrettet til den trafik som kører på vejen i det aktuelle scenarie, hvor vejforbindelsen indgår.

Der etableres cykelsti og fortov på hele strækningen fra Tronholmen tværs over fjorden til Udbyhøjvej. Fra Grenaavej til Tronholmen etableres enkeltrettede fællestier i begge sider.



FIGUR 3.3 / Klimabroen. Den stiplede linje viser den mulige forlængelse langs Ladegårdsbækken (ikke indregnet).

Bækkestien er ikke længere i spil, ingen ønsker længere at benytte den og en del af Bækkestien er nu blevet fredet. Der burde laves en undersøgelse for hvordan Klimabroen bedst forbindes med Ringboulevarden. Det kan ikke være nok bare at vurdere at trafikken kan afvikles af eksisterende veje. Det må være muligt at lave ny undersøgelse i 2024, hvor planerne er blevet langt mere konkrete end ved forundersøgelsen i 2015. Nogle af de samme spørgsmål kan dog fint genbruges:

- Muligheder for tilkobling til den overordnede infrastruktur
- Muligheder for udvikling af den kollektive trafik og forhold for bløde trafikanter
- Reducering af støjbelastningen generelt og især i beboelsesområder
- Infrastruktur der løser trafikbelastningen generelt og især i beboelsesområder
- Muligheder for at sammenbinde byudviklingsområderne med trafikstrøg for de lette trafikanter