



INFRA STRUKTUR PLAN 2020 RANDERS

Projektkatalog

Infrastrukturplan Randers er udarbejdet af Randers Kommune i samarbejde med COWI A/S
© Randers Kommune – juni 2020

Om projektkataloget

Dette projektkatalog indeholder en uddybende beskrivelse af de nye anlægsprojekter, som er indeholdt i Infrastrukturplanen for Randers Kommune. Bagest i projektkataloget fremgår oversigtskort, der viser den geografiske placering af de enkelte projekter.

Der er ved projekterne med en signatur angivet, hvilken projektpakke de indgår i:

- Den blå barriere for nord-sydgående trafik
- Øst-vestgående trafik
- Vejnet i landdistrikterne
- Cykelprojekter
- Kollektiv trafik
- Tværgående løsninger

Den blå barriere for nord-sydgående trafik

BIL-
TRAFIK

1.1 Udbygning af E45 til 6 spor

Vejdirektoratet har konstateret, at der på store dele af E45 motorvejen i dag er trængselsproblemer i myldretidsperioderne og omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser. Med den forventede trafikvækst fremover, vil E45 derfor mere og mere fremstå som en flaskehals med kritisk trængsel på store delstrækninger. En medvirkende årsag til trængselsproblemerne er den høje andel af lastbiler, der på grund af deres lavere hastighedsniveau nedsætter fremkommeligheden i perioder med tæt trafik.

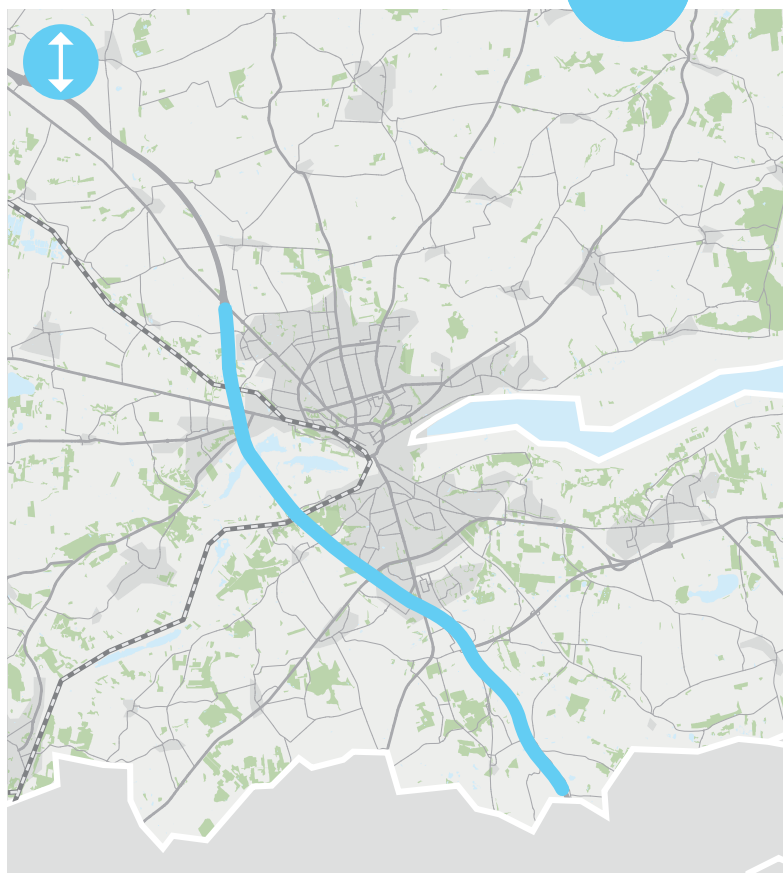
På strækningen mellem Aarhus og Randers er der stor trængsel i dag. Trafikken udgør i størrelsesordenen 41.000 biler pr døgn.

Projektet

Projektet omfatter en udvidelse af E45 til 6 spor på strækningen fra Randers N til Aarhus N. Hvordan projektet skal udformes er ved at blive afklaret som led i en VVM-undersøgelse af udbygningen.

Virkninger

Udbygningen af E45 til 6-spor vil gøre motorvejen mere robust ved hændelser på vejnettet, og reducere trængslen på strækningen.



1.2.1 Klimabroen incl. Havnevej

Udviklingsprojektet Flodby Randers har til formål gennem en bymæssig udvikling at skabe en god bymæssig og funktionel sammenhæng mellem Randers midtby og områderne ved Randers Fjord og Gudenåen. Klimabroen indgår i projektet som et nyt bindeled over fjorden samt som en klimasikring af Randers midtby.

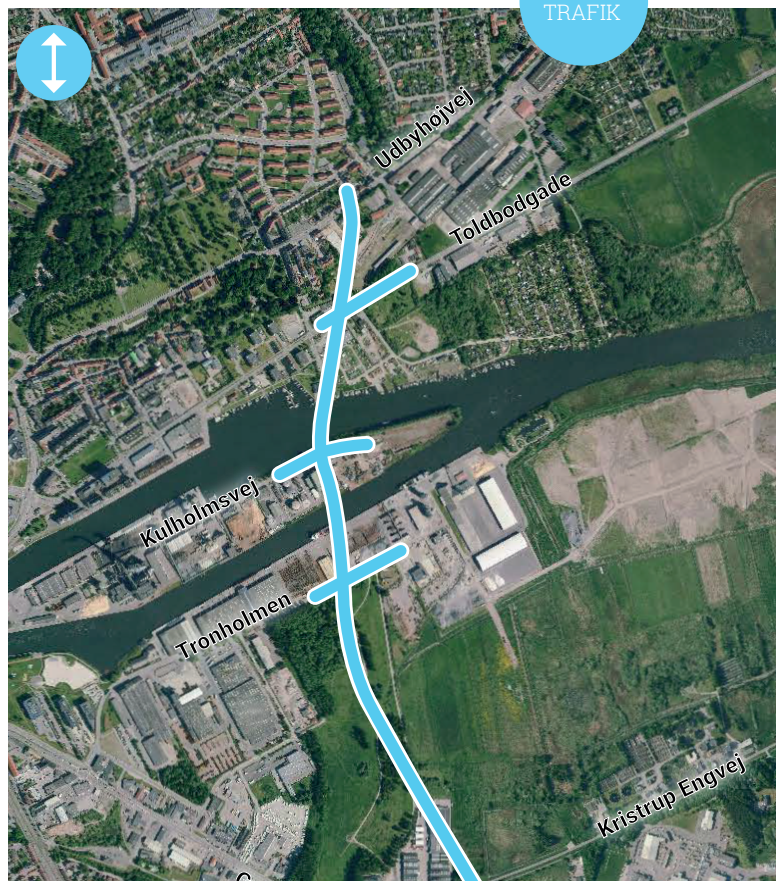
Projektet

Projektet omfatter en 4 sporet vejforbindelse mellem Udbyhøjvej i nord og Grenåvej i syd. På strækningen er der vejtilslutninger ved Toldbodgade, på pieren og umiddelbart syd for fjorden. Ved krydsningen af det nordlige havnebassin er der indarbejdet en sluse, der kan sikre midtbyen mod oversvømmelse, når der er højvande i fjorden.

Virkninger

Klimabroforbindelsen vil åbne mulighed for byudvikling omkring fjorden på eksisterende havnearealer. Modelberegninger for et 2030 scenario viser en trafik på Klimabroen på ca. 24.000 biler pr døgn. Vejen vil medføre en markant aflastning af centrale vejstrækninger især Havnegade, Randers Bro, Århusvej og Grenåvej.

BIL-
TRAFIK



Økonomi
552 mio. kr.

1.2.2 Signalanlæg, Dragonvej/Udbyhøjvej

Den eksisterende rundkørsel i krydset mellem Dragonvej og Udbyhøjvej er allerede i dag hårdt belastet med kødannelser i spidstimerne. Krydset er ligeledes uheldsbelastet. For at forbedre trafiksikkerheden og trafikafviklingen og samtidig forberede krydset for den ændring af trafikken, som Klimabroforbindelsen vil medføre, tænkes rundkørslen ombygget.

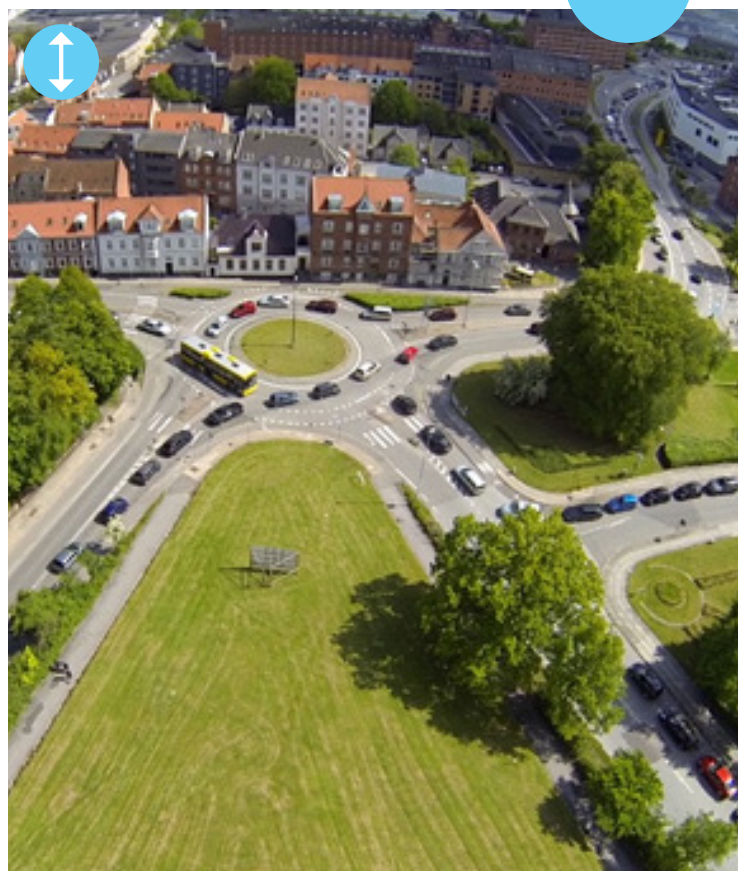
Projektet

Projektet omfatter etablering af et signalreguleret 4-benet kryds i rundkørslen.

Virkninger

Signalregulering af krydset vil gøre det muligt at prioritere trafikstrømmene i krydset, så hovedstrømmene ikke kommer til at blokere for afviklingen i de øvrige ben. Særlig benet fra Rosenørnsgade vil med ombygningen kunne opnå en væsentlig bedre trafikafvikling end i dag.

Økonomi
22 mio. kr.



1.2.3 Havnegade

Den 4-sporede havnegade udgør i dag en væsentlig barriere mellem Randers midtby og havneområdet ved fjorden, både på grund af vejens udformning og den trafik vejen bærer. Ønsket om at bringe Byen til Vandet nødvendiggør, at der sker en ændring af vejen.

Projektet

Projektet omfatter en nedbygning af Havnegade fra fire til to gennemgående spor på strækningen fra Dragonvej til Randers Bro. Nedbygningen kan ske, når Klimabroforbindelsen er taget i brug. Indretningen af vejen skal gøre det let at krydse vejen, så den ikke længere udgør en barriere. En hensigtsmæssig indretning af den ombyggede vej med en bred midterhelle mellem de modgående trafikstrømme vil kunne muliggøre diffus krydsning af vejen. En tilsvarende løsning er med succes anvendt ved Aalborgs Havnefront.

Virkninger

Ombygning af vejen vil reducere strækningens kapaciteten og dermed understøtte ønske om en lavere trafik på strækningen. Omprofileringen af Havnegade vil medvirke til at styrke sammenhængen mellem Randers Midtby og de nye byområder, der udvikles på havnearealerne.

Økonomi
12 mio. kr.



1.3.1 Udbygning af Århusvej fra Hans Bojes Allé til Hammelvej

Århusvej er i dag to-sporet syd for Hans Bojes Allé. Trafikken på strækningen udgør i dag op til ca. 21.000 biler pr døgn. Beregninger med Randers Kommunes trafikmodel viser en trafik på op til 33.000 biler pr døgn. Det er en meget stor vækst, og større end den vækst man generelt ser på vejnettet. Selvom væksten skulle vise sig at blive mindre end beregnet vil kapaciteten være udfordret.

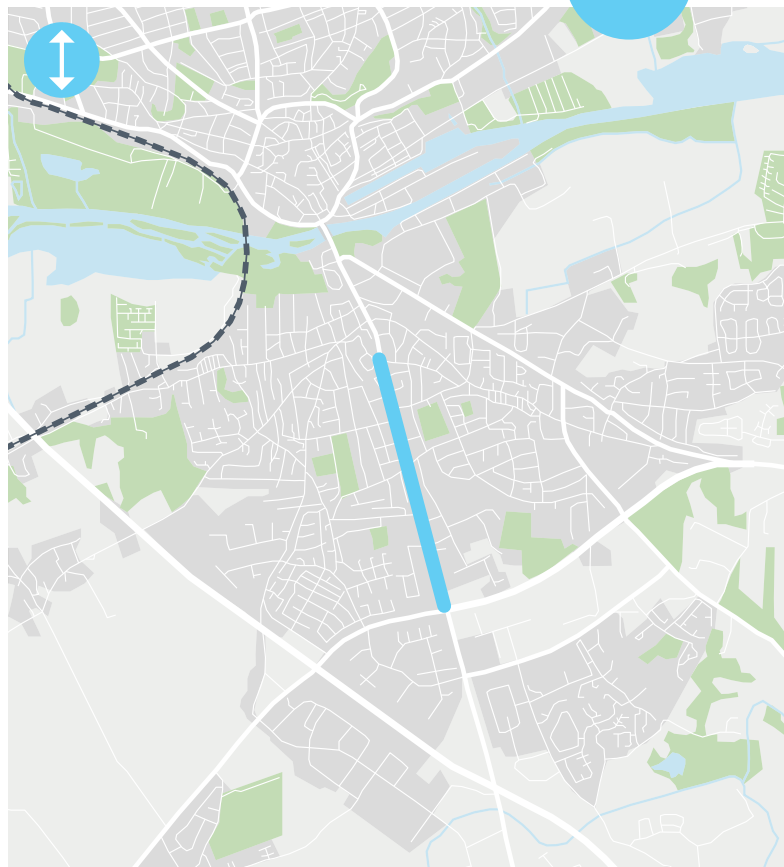
Projektet

Projektet omfatter udbygning af Århusvej til 4-spor. I forbindelse med projektet bør der foretages en adgangssanering på strækningen, så overkørsler og sideveje, der kan betjenes på anden vis lukkes. Med en 4-sporet vej bør venstresving kun være tilladt i de kryds, hvor der er plads til at separatregulere den venstresvingende trafik. Projektet kan evt. etapedeles, så krydsudvidelser gennemføres først, da det er i disse flaskehalsene først vil opstå.

Virkninger

Med udvidelsen og adgangssanering af Århusvej bør det være muligt at opnå en glidende afvikling af trafikken på strækningen mellem Hans Bojes Allé og Hammelvej uden større kødannelser,

Økonomi
187 mio. kr.



1.3.2 Udbygning af Århusvej fra Hammelvej til Paderup Boulevard

Trafikken på Århusvej syd for Hammelvej er i dag knap 18.500 biler pr døgn. Trafikken forventes i henhold til beregninger ned Randers Kommunes trafikmodel at blive øget til 26.500 frem mod år 2030. Århusvej har i dag på strækningen en lidt uklar afmærkning, hvor to-spor løber sammen samtidig med at et andet tilføjes.

Projektet

Projektet omfatter en udvidelse af Århusvej til 3 sydgående spor fra umiddelbart syd for Hammelvej frem til krydset ved Paderup Boulevard. Projektet skal give en udformning med to gennemgående spor og en tydelig sportilføjelse.

Virkninger

Projektet forventes at give en mere jævn trafikafvikling på strækningen.

Økonomi
13 mio. kr.



1.4.1. Østforbindelsen - etape 1

1. etape af en egentlig ringforbindelse omkring Randers skaber forbindelse mellem tilslutningsanlægget til E45 via Randers N og Hadsundvej.

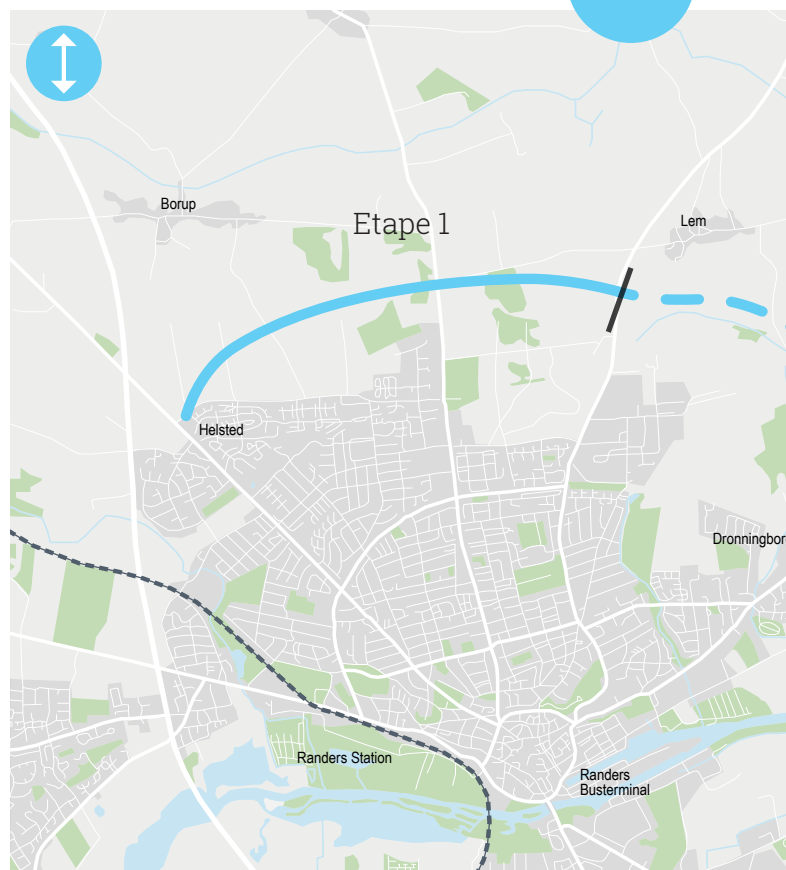
Projektet

Projektet omfatter en 2 sporet vejforbindelse med cykelsti fra Hobrovej ved E45 mod øst til Hadsundvej. Der anlægges en ny vej mellem Hobrovej og Mariager i forlængelse af Højsletvej og videre mod øst til Hadsundvej. Dette kan enten være som en udvidet Højsletvej på hele strækningen eller med en forlægning af Højsletvej mod syd på det østligste stykke. 1. etape vil have en samlet længde på ca. 4 km

Virkninger

Etape 1 af Østforbindelsen vil skabe bedre vejforbindelser i statsvejnettet – mellem E45 og Hadsundvej. Forbindelsen vil aflaste de mere bynære ringforbindelser for gennemkørende trafik mellem den nordøstlige del af kommunen og E45. Dermed vil Ringboulevarden og Nordskellet blive aflastet for gennemkørende trafik. Når alle 3 etaper af Østbroforbindelsen er etableret viser beregninger med trafikmodellen at der vil være en trafik på 1. etape der svarer til ca. ca. 8000 biler /døgn.

Økonomi
100 mio. kr.



1.4.2. Østforbindelsen - etape 2

2. etape af ringforbindelsen omkring Randers skaber forbindelse mellem Hadsundvej og Udbyhøjvej, og giver god adgang fra Dronningborg til E45 via Randers N.

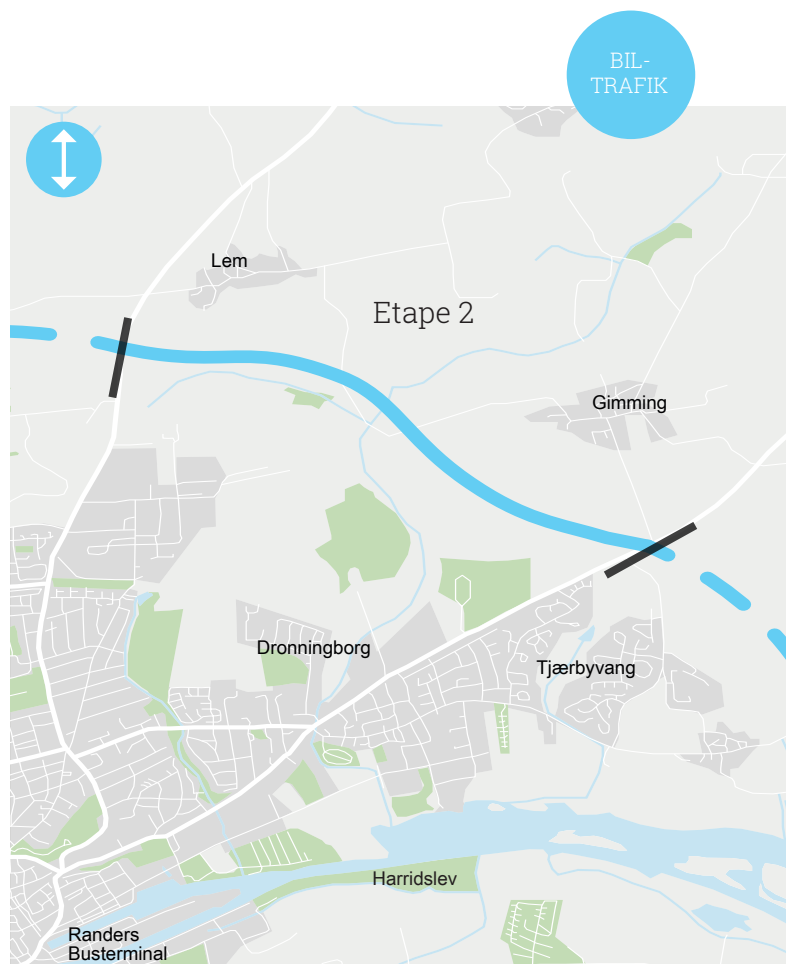
Projektet

Projektet omfatter en 2 sporet vejforbindelse med cykelsti fra Hadsundvej og Udbyhøjvej. 2. etape af Østforbindelsen vil have en samlet længde på ca. 4 km.

Virkninger

Etape 2 vil sammen med etape 1 af Østforbindelsen vil give mulighed for at trafikbetjene nye byudviklingsområder i den nordøstlige del af kommunen, og skabe en god direkte adgang til E45 fra bysamfundene i den østlige del. Når alle etaper af Østbroforbindelsen viser beregninger af den fremtidige trafik at der vil være en trafikmængde på strækningen mellem Hadsundvej og Udbyhøjvej på ca. 10.000 biler/døgn.

Økonomi
100 mio. kr.



1.4.3. Østforbindelsen - etape 3

3 etape af ringforbindelsen omkring Randers slutter ringen og omfatter strækningen mellem Udbyhøjvej og Grenåvej i syd incl. en fjordkrydsning.

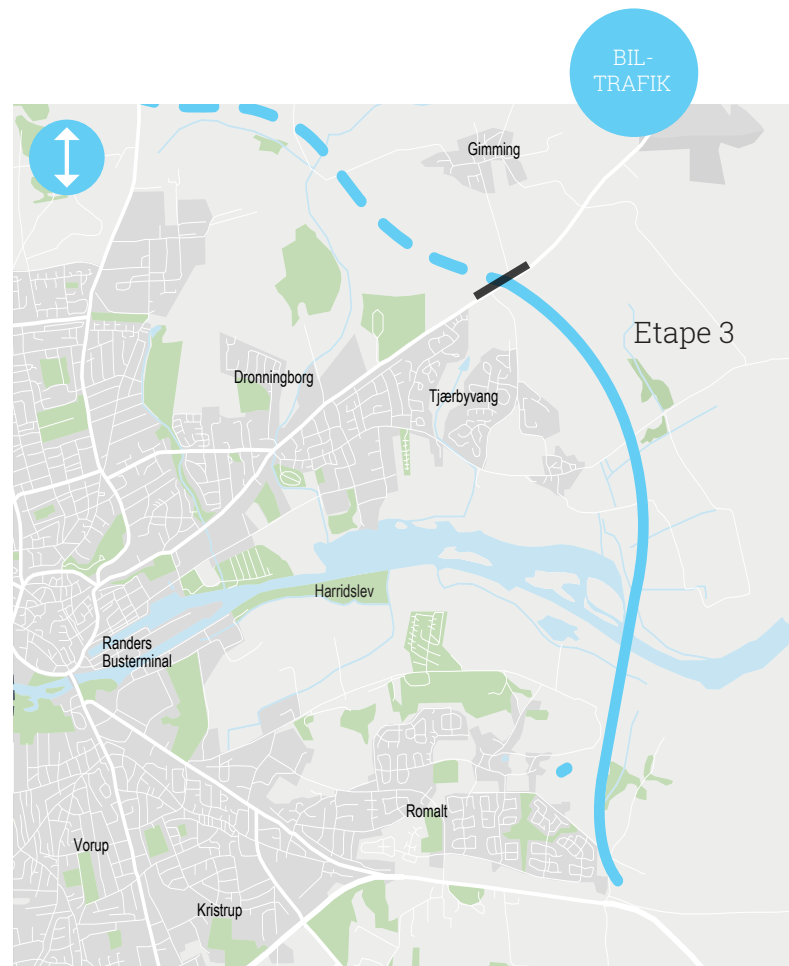
Projektet

Projektet omfatter en 2 sporet vejforbindelse uden cykelstier der føres over Randers Fjord på en brokonstruktion med en klap der giver mulighed for at skibstrafik på Randers Fjord kan komme til Randers Havn.

Virksomheder

Etape 3 vil sammen med de 2 øvrige etaper af østforbindelsen fuldende den østlige omfartsvej omkring Randers for biltrafik. Trafikmodellen viser at der vil være en trafik på etape 3 på ca. 12.000 biler/døgn.

Økonomi
800 mio. kr.



Øst-vestgående trafik

2.1.1 Forlængelse af Ringboulevarden til Udbyhøjvej

Der er i kommuneplanen medtaget en reservation for en forlængelse af Ringboulevarden til Udbyhøjvej. Vejen skal muliggøre betjening af eksisterende og fremtidige byvækstområder i det nordøstlige Randers.

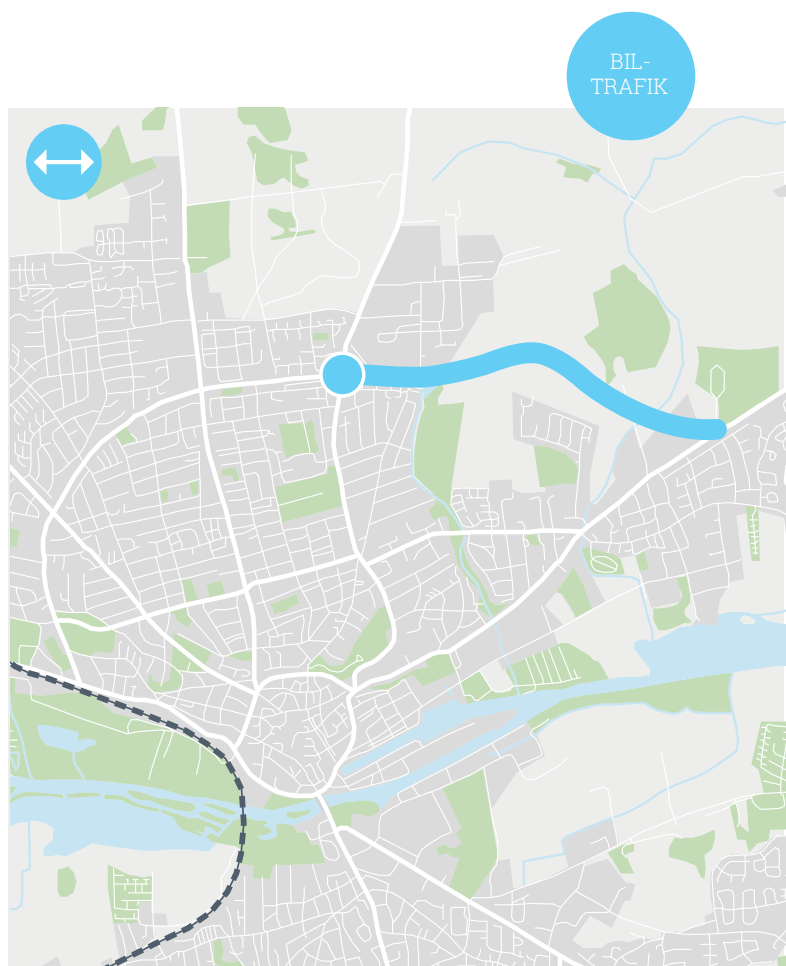
Projektet

Projektet omfatter en ombygning af krydset Hadsundvej-Ringboulevarden, samt forlængelse af Ringboulevarden mod øst fra krydset ved Hadsundvej til Udbyhøjvej, hvor den afsluttes i et nyt signalreguleret T-kryds. Midt på strækningen kan der skabes forbindelse mod nord til et byvækstområde syd for Lem.

Virkninger

Forlængelsen af Ringboulevarden vil give en bedre trafikbetjening af den nordøstlige del af Randers. Vejen vil medføre en aflastning af Dronningborg Boulevard og Udbyhøjvej. Det skønnes, at vejen vil kunne komme til at bære en trafik på i størrelsesordenen 3-5.000 køretøjer pr. døgn.

Økonomi
50 mio. kr.



2.1.2 Signalregulering af krydset Mariagervej-Ringboulevarden

Trafikafviklingen i krydset mellem kommunevejen Mariagervej og statsvejen Ringboulevarden er ikke god. Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af krydset, og Randers Kommune har som led i planer for udvikling i området i 2019 gennemført opdaterede trafiksimuleringer af trafikafviklingen i krydset. Undersøgelserne har vist et behov for at ombygge krydset

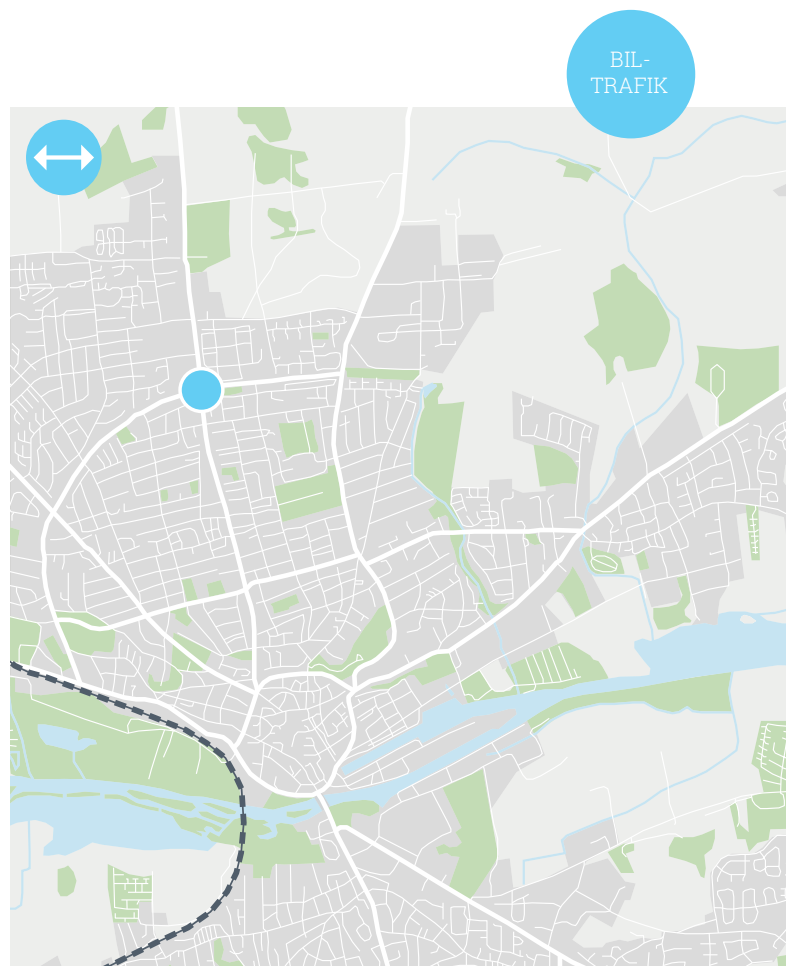
Projektet

Projektet omfatter en ombygning af den eksisterende rundkørsel til et signalreguleret kryds. Signalreguleringen af krydset gør det nødvendigt at foretage en sideudvidelse af de tilstødende veje for at opnå plads til den nødvendige kanalisering.

Virkninger

Med signalregulering af krydset vil det være muligt at detektere og foretage en prioritering af de enkelte trafikstrømme i krydset. Dette beregnes at resultere i et stort fald i de forsinkelser trafikanterne bliver påført når de passerer krydset i morgen og eftermiddagsspidsstimerne. Ombygningen beregnes også at kunne reducere antallet af ulykker i krydset - herunder give en mere sikker krydsningsmulighed for fodgængerne.

Økonomi
16 mio. kr.



Øst-vestgående trafik

2.1.3 Ombygning af to kryds på Ringboulevarden

Krydset ved Mariagervej er ikke det eneste kryds på Ringboulevarden, hvor trafikafviklingen ikke er optimal. Derfor forventes der på sigt et behov for, at alle de eksisterende rundkørsler ombygges. Krydsene ved Hobrovej og Hadsundvej bærer den største sidevejstrafik, så de bør umiddelbart prioriteres ombygget før krydset ved Gl. Hobrovej. Da Hadsundvej krydset udgør afsættet for en forlængelse af Ringboulevarden mod øst, kan det eventuelt påvirke, hvilken rækkefølge, der vil være den mest hensigtsmæssige.

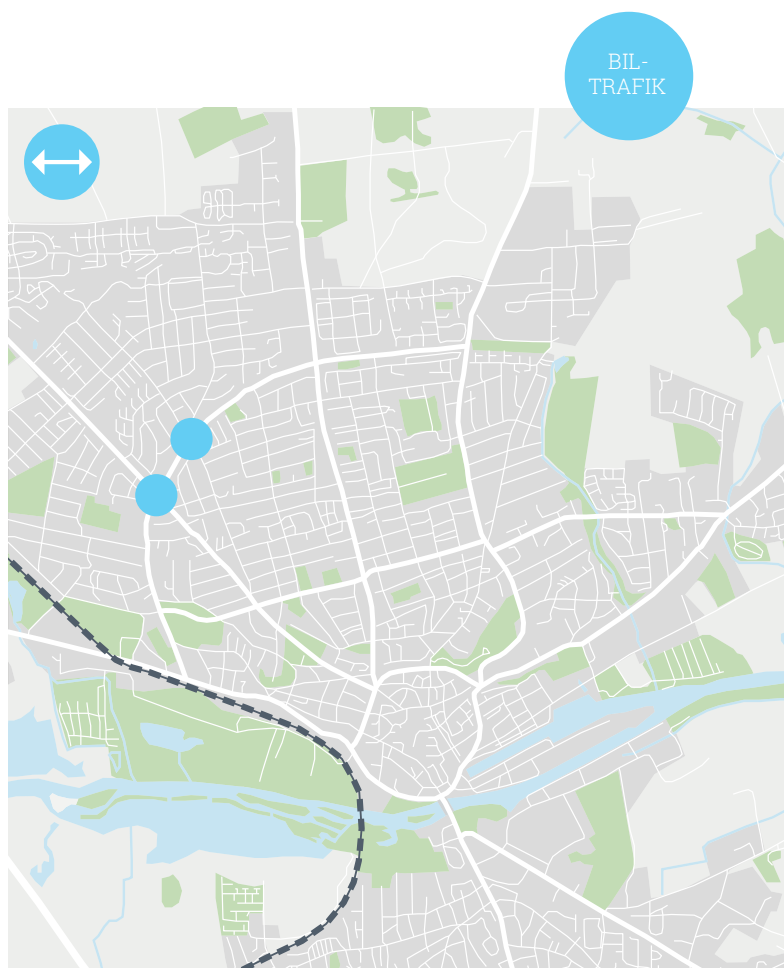
Projekterne

Hvert projekt omfatter en ombygning af den eksisterende rundkørsel til et signalreguleret kryds. Signalreguleringen gør det nødvendigt at foretage en sideudvidelse af de tilstødende veje for at opnå plads til den nødvendige kanalisering.

Virkninger

Med signalregulering i hvert af krydsene vil det være muligt at detektere og foretage en prioritering af de enkelte trafikstrømme i krydset. Dette vil resultere i et stort fald i de forsinkelser trafikantene bliver påført, når de passerer krydsene i morgen og eftermiddagsspidsstimerne. Ombygningerne vil også kunne reducere antallet af ulykker i krydsene og give en mere sikker krydsningsmulighed for fodgængerne.

Økonomi
2x12 mio. kr.



Øst-vestgående trafik

2.2.1 Sideudvidelse af Højsletvej

Højsletvej bærer i dag i størrelsesordenen 2.800 biler pr døgn. Der er kun få ejendomme langs vejen, og en stor del af trafikken er således gennemkørende trafik mellem Hadsundvej og Mariagervej. Vejen har i dag et godt forløb med gode oversigtsforhold, men den er visse steder kun 5 m bred. Med den nuværende indretning er den ikke egnet til at bære den gennemkørende trafik.

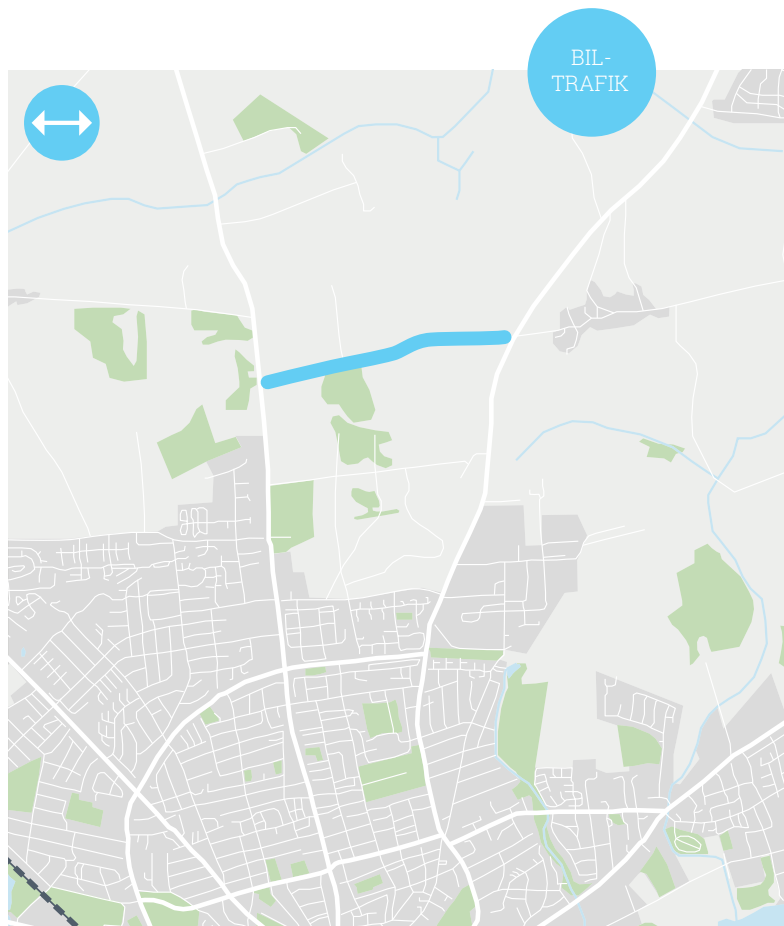
Projektet

Projektet skal ses i sammenhæng med projekt 1.4.1.1. etape af Østbroforbindelsen, og omfatter en opgradering af Højsletvej som tværforbinding mellem Hadsundvej og Mariagervej. Vejen foreslås sidudvidet, så det befæstede areal bliver 8 m bredt fordelt med 3,5 m brede kørebaner og 0,5 m kantbaner i hver vejside. Derved vil vejens tværsprofil komme til at svare til det anbefalede profil for en 80 km/t vej.

Virkninger

En udbygning af Højsletvej vil bringe udformningen af vejen i bedre overensstemmelse med dens reelle trafikale funktion. Vejen er i dag klassificeret som en mindre betydende trafikvej, men har reelt en rolle som trafikvej. Udvidelsen vil muliggøre en bedre afmærkning af vejen, som vil forbedre trafiksikkerheden.

Økonomi
5 mio. kr.



2.2.2 Signalregulering Mariagervej/Nordskellet

Nordskellet er i dag tilsluttet Mariagervej i et vigepligtsreguleret kryds, der desuden giver adgang til Langvang Idrætscenter. Krydset er i dag indrettet med separat venstresvingsspor på Nordskellet. Dette er en indretning som normalt ikke anbefales i vigepligtsregulerede kryds, da venstresvingende trafik vil tage oversigten for trafik, der skal ligeud eller mod højre. Kapacitetsmæssigt kan det ekstra spor dog ikke undværes.

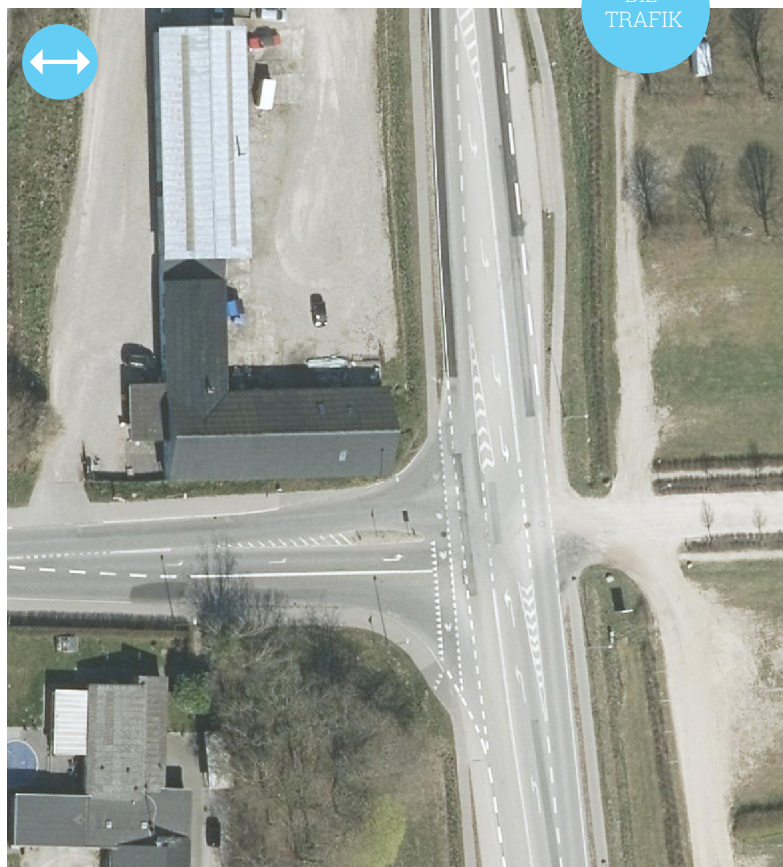
Projektet

Projektet omfatter signalregulering af krydset. Der skal etableres krydningsheller på Mariagervej, men derudover vil der ikke være et stort behov for fysiske ændringer af krydset, da det fornødne antal vognbaner allerede er til stede.

Virksomheder

Med signalregulering af krydset vil muligheden for og sikkerheden ved udkørsel fra Nordskellet i spidstimerne blive forbedret markant, og indtil 1. etape af Østforbindelsen er etableret vil Nordskellet være en attraktiv rute mellem E45 og Mariagervej

Økonomi
2 mio. kr.



Vejnet i landdistrikterne

3.1.1 Omfartsvej ved Asferg

Østergade og Vestergade gennem Asferg skaber forbindelse til tilslutningsanlæg 38 ved Purhus. Trafikken i Vestergade udgør ca. 2.200 biler pr døgn. Ved tilrettelæggelsen af bedre vejforbindelser til motorvej E45 i den nordlige del af kommunen bør Asferg friholdes fra den gennemkørende trafik.

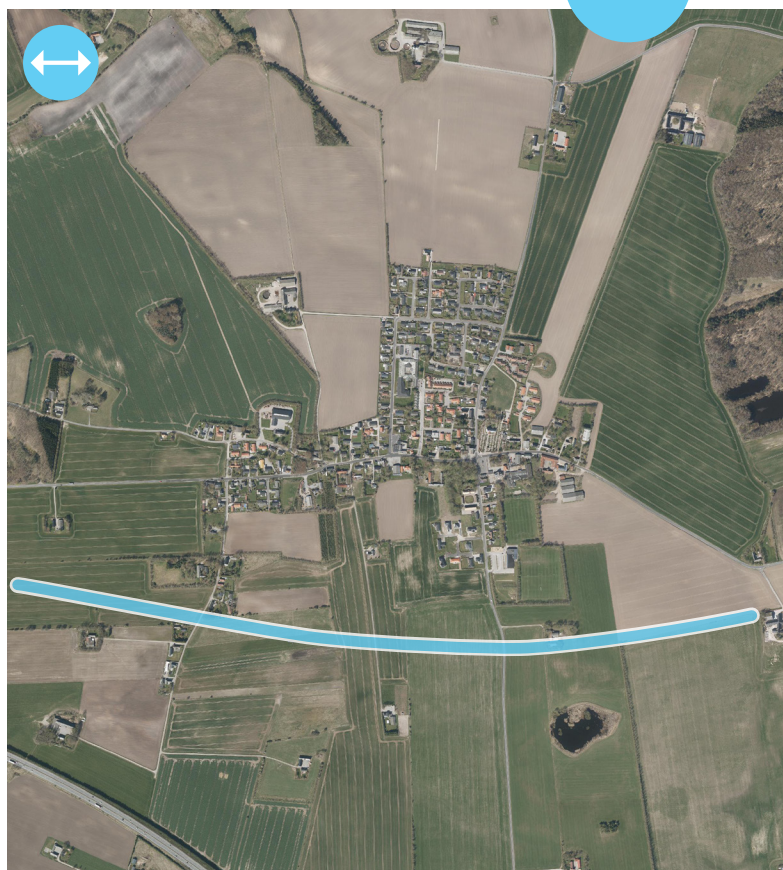
Projektet

Projektet omfatter en omfartsvej syd om Asferg, der forbinder Asfergvej med Vestergade. Omfartsvejen, der foreslås udformet som en 8 m bred tosporet vej afmærket med 3,5 m brede kørebaner, vil have en samlet længde på ca. 1,8 km

Virkninger

Det skønnes, at omfartsvejen vil kunne bidrage til en halvering af trafikken gennem Asferg. Med en forøgelse af den gennemkørende trafik mod Spentrup og Hald skønnes den samlede trafik på omfartsvejen at kunne nå op på 2.500-3.000 køretøjer pr døgn.

Økonomi
25 mio. kr.



3.1.2 Omfartsvej ved Spentrup

Birke Allé, der kunne fungerer som en østlig omfartsvej omkring Spentrup, er i dag ikke en attraktiv rute mellem Trehøjevej og Hvidstenvej. I stedet kører trafikken gennem byen ad Stationsvej. Trafikken ad Stationsvej udgør ca. 2.200 biler pr døgn. På Haldvej, der forbinder Birke Allé og Hvidstenvej kører der ca. 1.000 biler pr døgn.

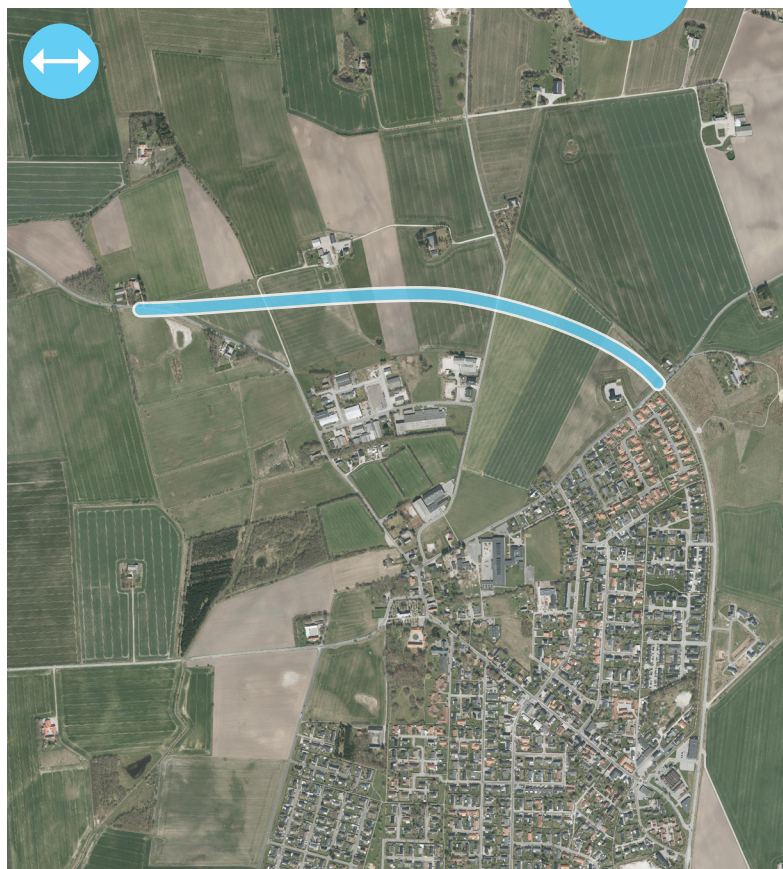
Projektet

For at styrke Birke Allé som omfartsvej og for at forbedre forbindelsen fra Hald mod E45 foreslås Birkevej forlænget nord om industriområdet til Hvidstenvej. Der vil være tale om ca. 1 km vej i en bredde af 8 m, svarende til udformningen af Birke Allé. Samtidig bør der etableres foranstaltninger på Stationsvej f.eks. ved indretning af en 40 km/t hastighedszone, for at understøtte rutevalget øst om Spentrup.

Virkninger

Det skønnes at den nye vejstrækning vil komme til at bære en samlet trafik på i størrelsesordenen 1.000-1.500 køretøjer pr døgn, hvoraf knap halvdelen skønnes at være trafik der flyttes fra Haldvej, mens den resterende del vil være trafik, der flyttes fra Stationsvej.

Økonomi
17 mio. kr.



Vejnet i landdistrikterne

BIL-
TRAFIK

3.1.3 Opgradering af Haldvej

Som en sidste etape i opgradering af forbindelsen mellem Hadsundvej ved Hald og E45 ved Purhus foreslås en opgradering af Haldvej-Spentrupvej mellem Spentrup og Hald. Det skønnes at trafikken på strækningen i dag er omkring 1.000 biler pr døgn. Vejen er i dag ned til ca. 4,5 m bred, hvor den er smallest, og der er derfor i dag udlagt kantforstærkning i et bredt bånd på begge sider af det befæstede areal.

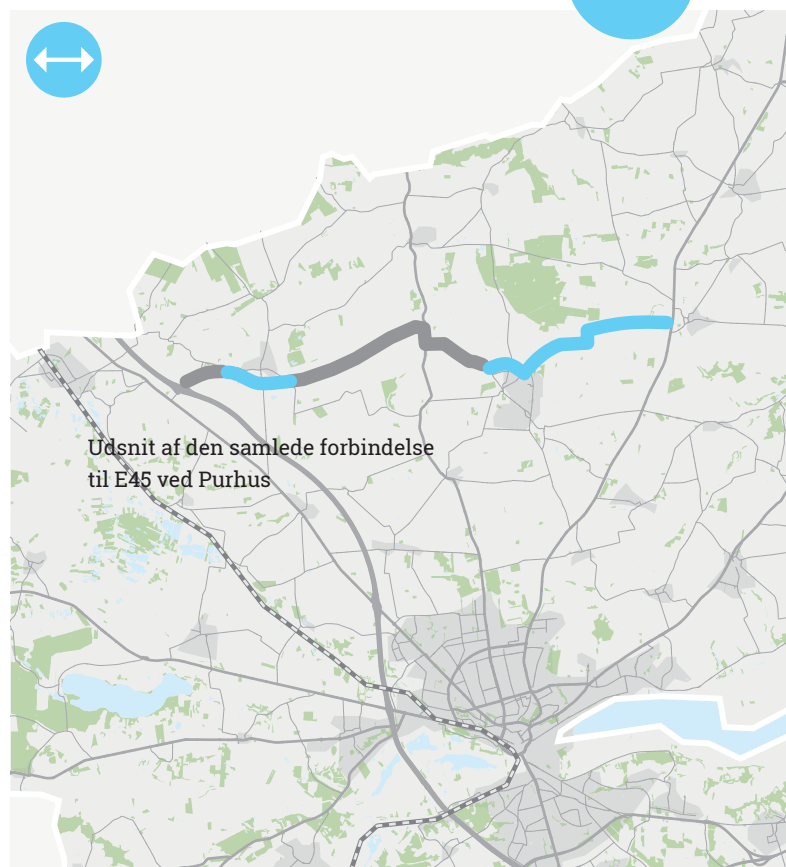
Projektet

Vejen foreslås udvidet til en bredde på 7,0 m. Dette vil muliggøre afmærkning med 3,25 m brede kørespor afgrænset af kant- og midterstriber. Alternativt kan der vælges en 2-1 afmærkning på hele strækningen. Dette vil dog indebære en reduktion af den skilte hastighed til 60 km/t. Hvor Haldvej går over i Spentrupvej, bør det i forbindelse med projektet overvejes at udrette den skarpe kurve.

Virkninger

Det skønnes, at opgraderingen af vejen vil medføre en forøgelse af trafikken på op til ca. 500 biler pr døgn. Trafikalt vejen vil således godt kunne fungere både som 2-1 vej og som almindelig to sporet vej.

Økonomi
10 mio. kr.



3.2 Pulje til sideudvidelser til smalle veje

En stor del af kommunevejnettet uden for de større byer i Randers Kommune består af relativt smalle veje. En konsekvens af den begrænsede bredde er, at rabatterne bliver opkørt, når større køretøjer skal passere hinanden. En stor del af kommunevejnettet uden for de større byer i Randers Kommune har en bredde på under 5,8 meter.

Projektet

Sideudvidelse af smalle mindre veje skal være så stor, at der som minimum er tilstrækkelig bredde til, at der må afmærkes med kantlinje. Det vil sige at minimumsbredden af vejene skal være 5,8 meter.

Virkninger

En generel større bredde af vejene i landdistriktet vil reducere udgifter til de nødvendige reparationer af rabatter, og til nødvendige reparationer af belægninger i yderkanterne. Når vejene er så brede, at det er tilladt at etablere kantlinjer, vil det hjælpe føreren med at holde vejbanen i mørke.

Økonomi
pulje til sideudvidelse: 4-6 mio. kr. pr. år.



Cykelprojekter

CYKEL-
TRAFIK

4.1 Sikre skolekorridorer

En skolekorridor er defineret som en rute, hvor der er faciliteter, som understøtter børn i at transportere sig selv fra hjem til skole. En skolekorridor vil ikke altid være den mest direkte vej, og der kan være steder, hvor det vil være nødvendigt, at eleven trækker med cyklen på fortov eller cykelsti på en kort strækning.

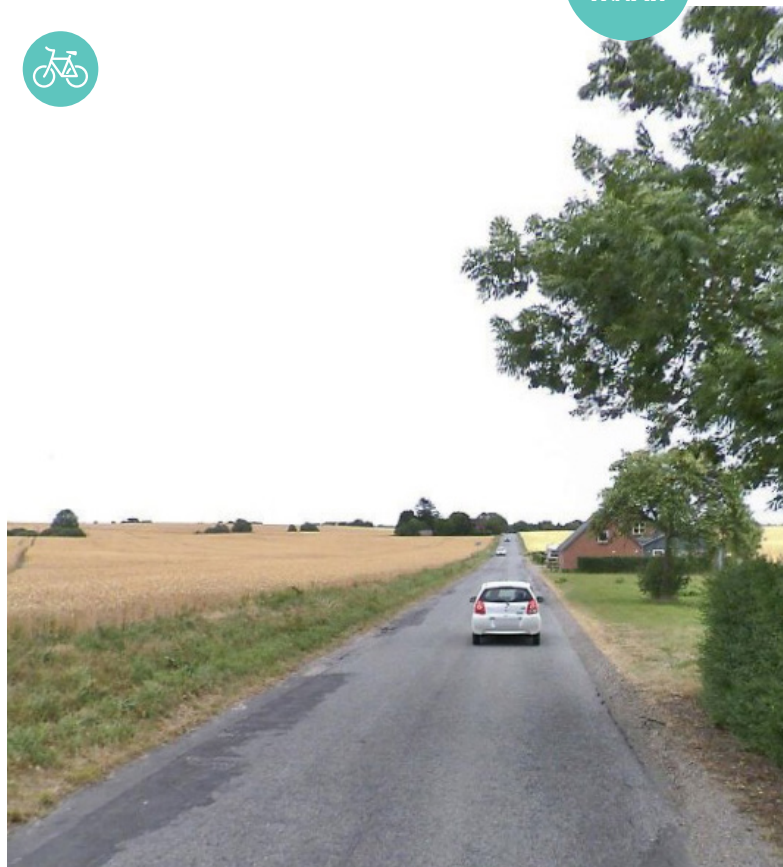
Projekter

De projekter, der gennemføres under denne tværgående indsats kan f.eks. omfatte indretning af 2-1 veje, etablering af cykelstier, etablering af sikre krydsningspunkter, fartdæmpere osv. der hver for sig og sammen kan medvirke til at skabe en sikker skolekorridor frem til kommunens skoler. Indretning af 2-1 vej mellem Gjerlev og Øster Tørslev, som dog forudsætter en sideudvidelse på dele af strækningen, kunne være eksempel på et sådan projekt.

Virkninger

Projekterne skal medvirke til at flere børn kan blive selvbeholdrede på vejen til skolen, og at de herved vænnes til at korte og lidt længere ture kan og bør foretages til fods eller på cykel. Projekterne skal sikre, at dette kan ske trygt og sikkert.

Økonomi
2-4 mio. kr/år



4.2.1 Cykelstier Rådmands Boulevard

Der er i dag cykelstier langs størstedelen af Rådmands Boulevard, men på en kort strækning nær det signalregulerede kryds ved Mariagervej mangler der stier. Der foreligger ikke tællinger af cykeltrafikken på strækningen, men med nærheden til Tradium, Randers Statsskole og Hobrovejens skole må der forventes at være en ikke ubetydelig cykeltrafik.

Projektet

Projektet omfatter etablering af enkeltrettede cykelstier i begge vejsider på en ca. 70 m lang strækning vest for Mariagervej. Etableringen af cykelstier vil nødvendiggøre nedlæggelse af eksisterende parkeringslommer langs vejen samt fjernelse af et træ.

Virkninger

Projektet vil medføre en forbedring af fremkommeligheden for både biler og cykler på strækningen og det vil skabe sammenhæng i stinettet. Samtidig fjernes en uheldig afslutning af cykelstien ved Sankt Peders Gade, som kan medføre trængning af cyklister.

Økonomi
0,8 mio. kr.



CYKEL-
TRAFIK



Cykelprojekter

4.2.2 Cykelsti Stålvej

Stålvej er i dag genvej for cykeltrafik fra den sydlige del af Vorup området mod Randers Storcenter. Biltrafikken på Stålvej udgør omkring 6.000 biler pr døgn

Projektet

Projektet omfatter etablering af enkeltrettede cykelstier i begge sider af Stålvej på den ca. 850 m lange strækning mellem Hammelvej og Århusvej.

Virkninger

Med projektet vil der være en direkte sammenhængende forbindelse mellem stinettet i Vorup og stierne langs Paderup Boulevard. Dermed bliver der en sammenhængende direkte stiforbindelse fra Vorup til uddannelsesinstitutionerne i Paderup. Cyklister vil spare ca. 150 m i forhold til ruten via Hammelvej og Århusvej.

Økonomi
2,2 mio. kr.



4.2.3 Cykelsti Markedsgade - Dragonvej

Markedsgade og Dragonvej udgør en del af den indre ring i Randers. Dragonvej, der på den sydøstligste strækning kun har fortov i én vejside, har en relativ bred kørebane (ca. 11 m) med et stort længdefald ned mod Udbyhøjvej rundkørslen. I Markedsgade er der randbebyggelse i begge vejsider. Der er her der ca. 14-16 m mellem facaderne. Årsdøgntrafikken i Markedsgade er ca. 4.000 biler/døgn. Den beregnes øget med 2-3.000 biler pr døgn frem mod år 2030.

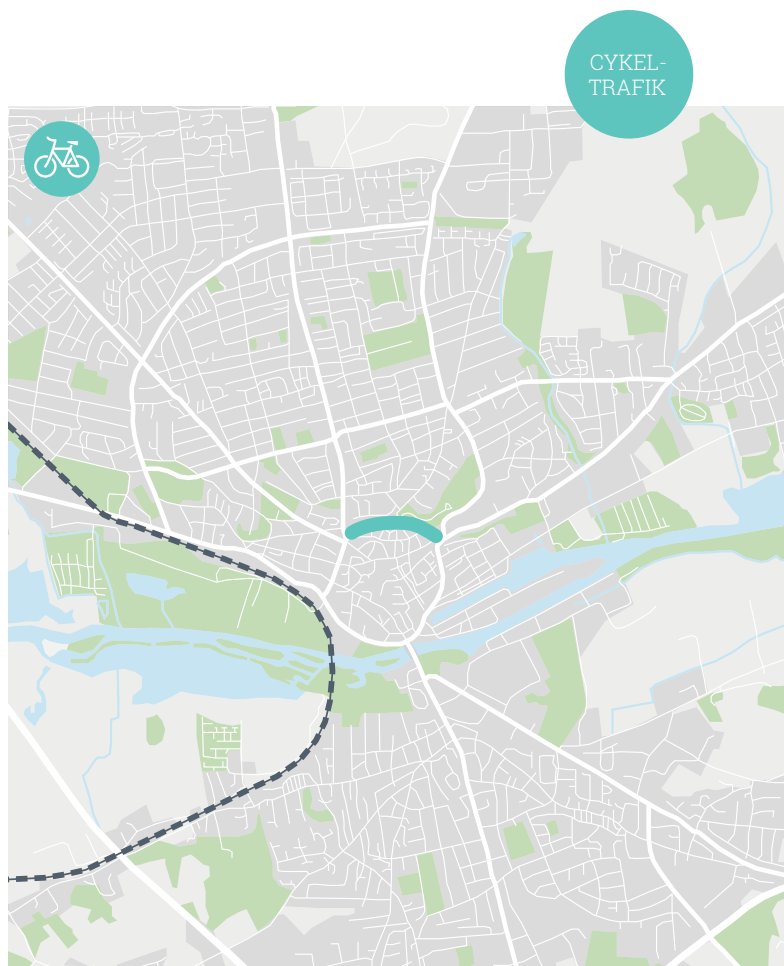
Projektet

Projektet omfatter etablering af cykelstier i begge vejsider. I Markedsgade vil det formentlig være nødvendigt at udføre fortov og cykelsti i samme niveau for at kompensere for pladsen på fortovet ved trappefremspring og lysskakter.

Virkninger

Projektet vil gøre det mere trygt at cykle langs Markedsgade og Dragonvej og skabe en stimæssig sammenhæng nord om bykernen. Kørebanebredden vil blive reduceret, hvilket alt andet lige vil gøre det lidt lettere for fodgængere at krydse vejen. Det kan eventuelt blive nødvendigt at indføre standsningsforbud i begge vejsider i Markedsgade.

Økonomi
3,6 mio. kr.



Cykelprojekter

4.3.1 Cykelsti langs Udbyhøjvej

Der er i dag cykelstier langs Udbyhøjvej frem til Harridslev. Strækningerne mellem Harridslev og Tvede og en kort strækning syd for Øster Tørslev indgår i de udpegede skolekorridorer. Derfor foreslås en udbygning af stierne langs Udbyhøjvej.

Projektet

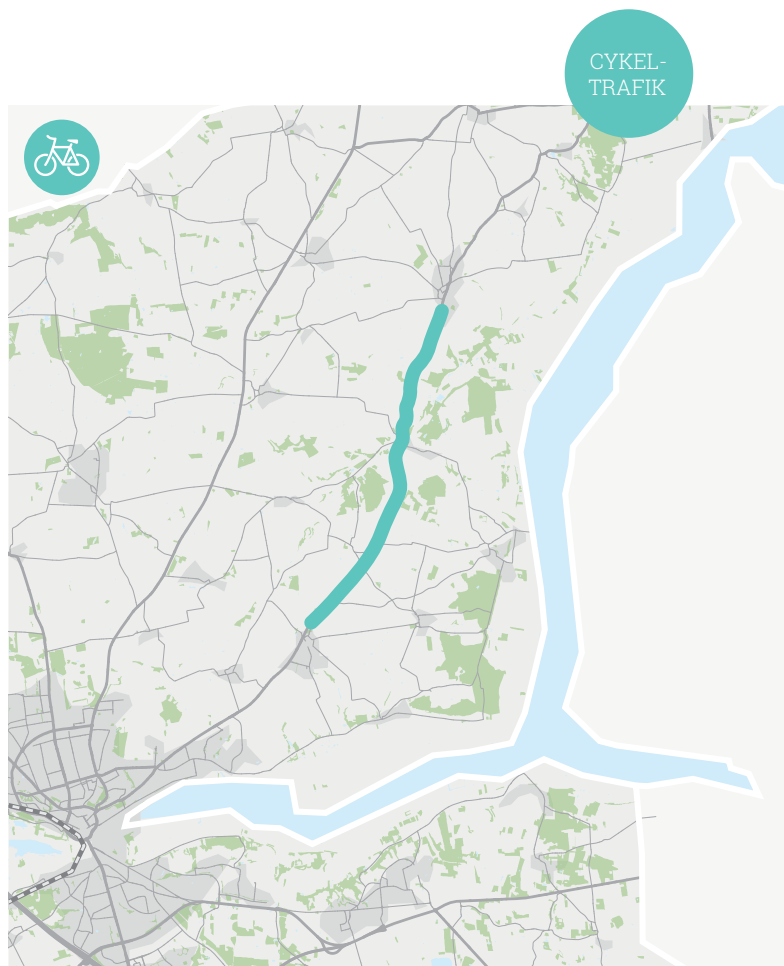
Projektet omfatter etablering af enkeltrettede cykelstier i begge vejsider langs Udbyhøjvej fra Harridslev til Øster Tørslev - en strækning på i alt 9,7 km. Projektet kan deles i to etaper. Første etape foreslås omfatte den ca. 5,2 km lange strækning mellem Harridslev og Tvede. Mellem cykelstierne og kørebanen etableres skillerabat i samme bredde som langs den øvrige del af Udbyhøjvej. Strækningen til Øster Tørslev kan være en senere etape.

Virkninger

Der vil med cykelstierne blive skabt en sikker cykelforbindelse mellem Tvede og Harridslev, hvilket vil muliggøre at flere skolebørn til Korshøjsskolen bliver selvbefordrede. På sigt vil der være en sammenhængende cykelsti langs de ca. 17 km vej fra Øster Tørslev til Randers.

Økonomi

11,5 mio. kr. - Udbyhøjvej – 1.etape: Harridslev - Tvede
30 mio. kr. - Udbyhøjvej – 2.etape: Tvede-Øster Tørslev



4.3.2 Hammelvej

Der er i dag cykelstier langs Hammelvej på strækningen fra Århusvej frem til Møllevangsvej ved Haslund. Sydvest for Haslund er der ikke stier langs vejen. Der er ikke brede kantbaner langs vejen og cyklister må derfor færdes sammen med biltrafikken og evt. tage en omvej ind gennem Haslund, hvor biltrafikken er mindre.

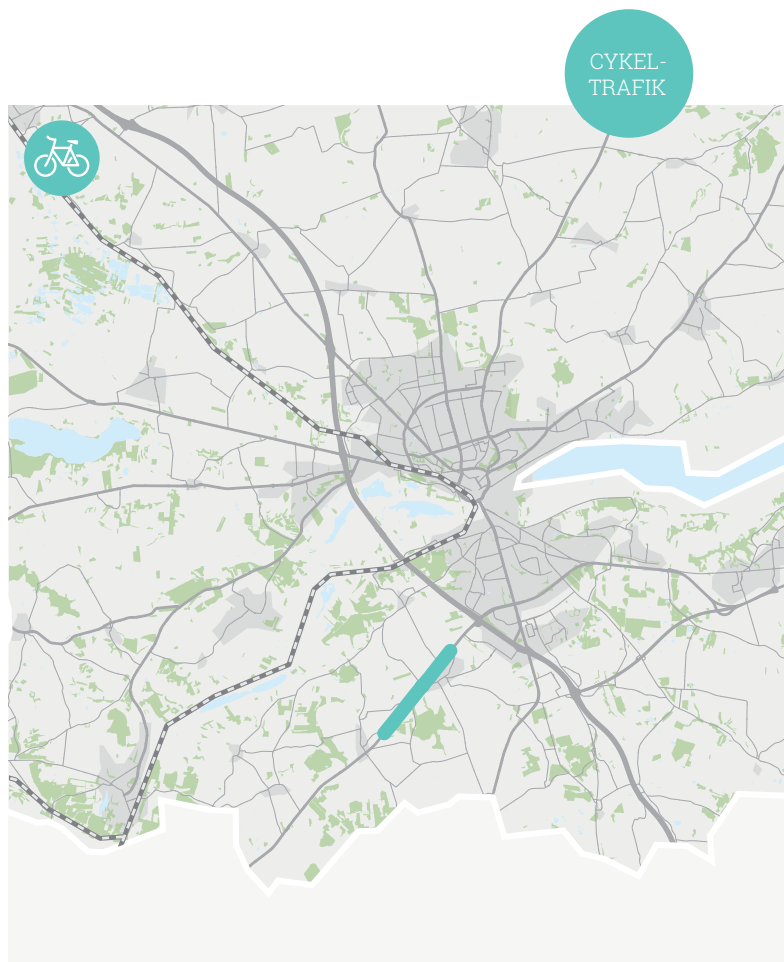
Projektet

Projektet omfatter fortsættelse af de enkeltrettede cykelstier langs Hammelvej på den ca. 1,7 km lange strækningen mellem Møllevangsvej og Kildingsvej.

Virkninger

Med forlængelsen af stierne frem til Kildingsvej vil Værum være forbundet stimæssigt med Randers. Med kun ca. 7 km til Tradium i Paderup og 9 km til Randers by er der et potentiale for brug af cykel på ture mellem Værum og Randers.

Økonomi
6 mio. kr.



Kollektiv trafik

KOLLEKTIV TRAFIK

5.1.1 Ny busterminal

Randers er knudepunkt for mange buslinjer. Den eksisterende busterminal har en god beliggenhed i forhold til midtbyen for både by- og regionalbusser. Placeringen og indretningen bidrager imidlertid til at adskille byen fra vandet og samtidig forekommer der u hensigtsmæssige bakkemanøvrer på terminalområdet. Derfor er der et ønske om at lave en ny indretning af terminalområdet.

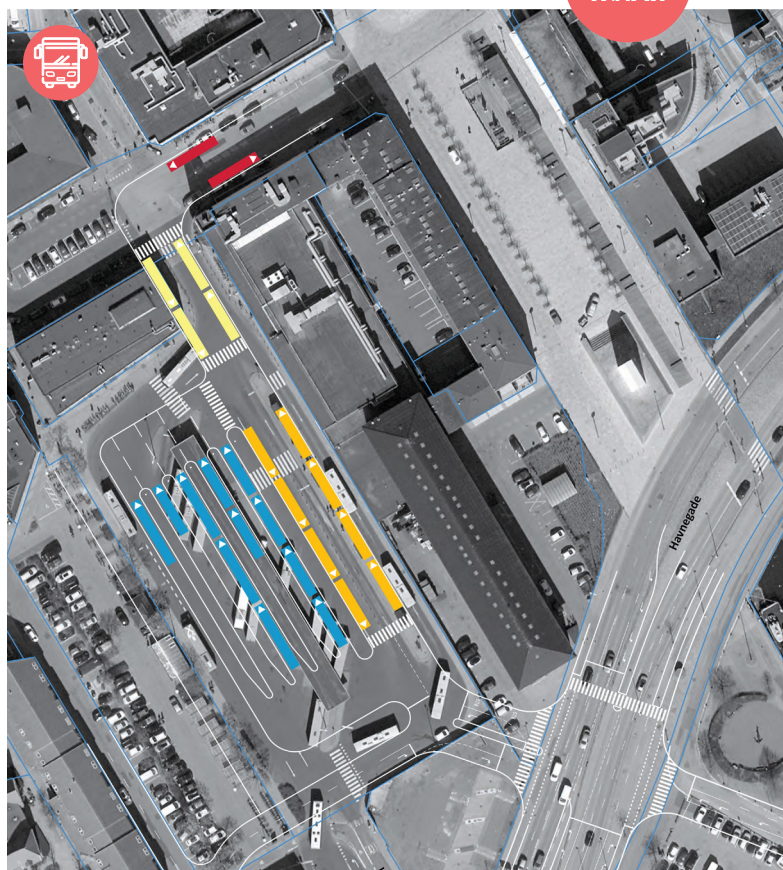
Projektet

Projektet omfatter en ny indretning af terminalområdet samt en ny vejadgang til Havnegade. Den eksisterende "dok-løsning" for regionalbusserne erstattes af en løsning, hvor regionalbusserne holder langs perronerne.

Virkninger

Den nye indretning af busterminalen vil indebære, at perronerne udnyttes mere fleksibelt. Flere busservil benytte samme perron og der kan derfor fra afgang til afgang være forskel på rækkefølgen af busser ved den enkelte perron. Der skabes et sammenhængende gangstrøg vest for terminalområdet, som bindeled mellem gågadeområdet og havneområdet.

Økonomi
20 mio. kr.



5.1.2 Nye stoppesteder og vendepladser

En af mulighederne for at strække rækkevidden af den kollektive trafikbetjening til at dække nye bydele er at etablere effektive vendemuligheder, så der ikke spildes køreplantiid på vending af busserne. Nye betjeningsprincipper i oplandsbyerne og ønske om at det kollektive trafik i højere grad kan indgå i et samspil med andre trafikformer.

Projektet

Projektet omfatter udpegning af op til 10 lokaliteter, hvor der skal skabes bedre stoppesteder med god adgang for gående og cyklister, gode læfaciliteter og cykelparkering. Projektet omfatter endvidere kortlægning af behov for og realisering af vendemuligheder for busser. Konkret skal der bl.a. findes plads til en vendeplads ved Tjærbyvangsvej.

Virkninger

Projektet skal dels facilitere tilpasninger af buslinjer og dels bidrage til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv for nuværende og potentielle fremtidige brugere.

Økonomi
2 mio. kr.



Kollektiv trafik

5.2 Fremkommelighed A-buslinjenettet

Dårlig busfremkommelighed medfører forsinkelser for passagerne og ekstra køreplamtid med heraf følgende omkostninger. Fremkommelighedsproblemerne kan være afledt af generelle fremkommelighedsproblemer på vejnettet men kan også skyldes stoppestedsplaceringen, den fysiske udformning af kryds og signalprogrammerne i krydsene.

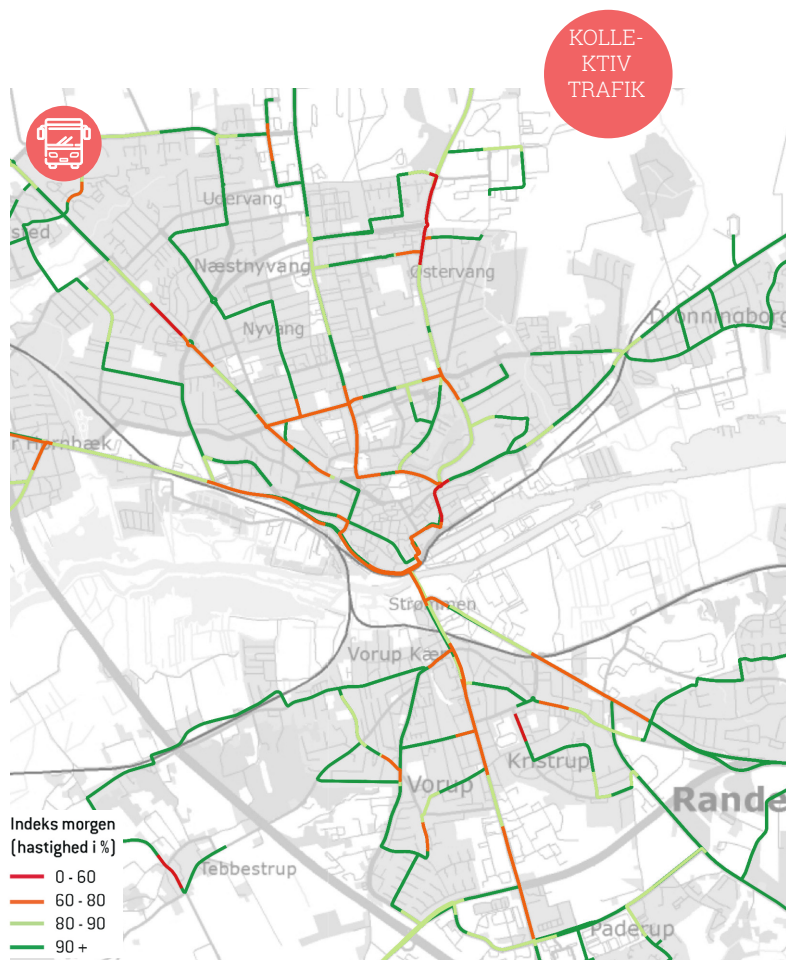
Projektet

Projektet omfatter en kortlægning af årsagerne til fremkommelighedsproblemer på A-buslinjenettet. På baggrund af kortlægningen fastlægges hvilke initiativer - fysiske eller signaltekniske, der kan medvirke til at forbedre fremkommeligheden og der opstilles et forslag til konkrete initiativer, hvoraf en eller flere lokaliteter udvælges til gennemførelse af et konkret projekt.

Virkninger

Projektet vil bidrage til en afklaring af potentialet for at forbedre busserne fremkommelighed samt bidrage med forbedringer på en eller flere lokaliteter.

Økonomi
1-2 mio. kr. pr. år.



KOLLEKTIV TRAFIK

5.3 BRT som forløber for letbane i Randers

Der arbejdes i disse år med etablering af højklassede kollektive trafikløsninger (letbane eller Bus Rapid Transit) i alle de større byer i Danmark. De højklassede kollektive trafikløsninger skal medvirke til at sikre en god tilgængelighed til centrale byfunktioner i en situation, hvor trængslen i biltrafikken bliver større. Med en høj komfort og en konkurrencedygtig rejsehastighed skal højklassede kollektive trafikløsninger medvirke til, at flere rejser vil foregå med kollektiv trafik til gavn for byerne og miljøet.

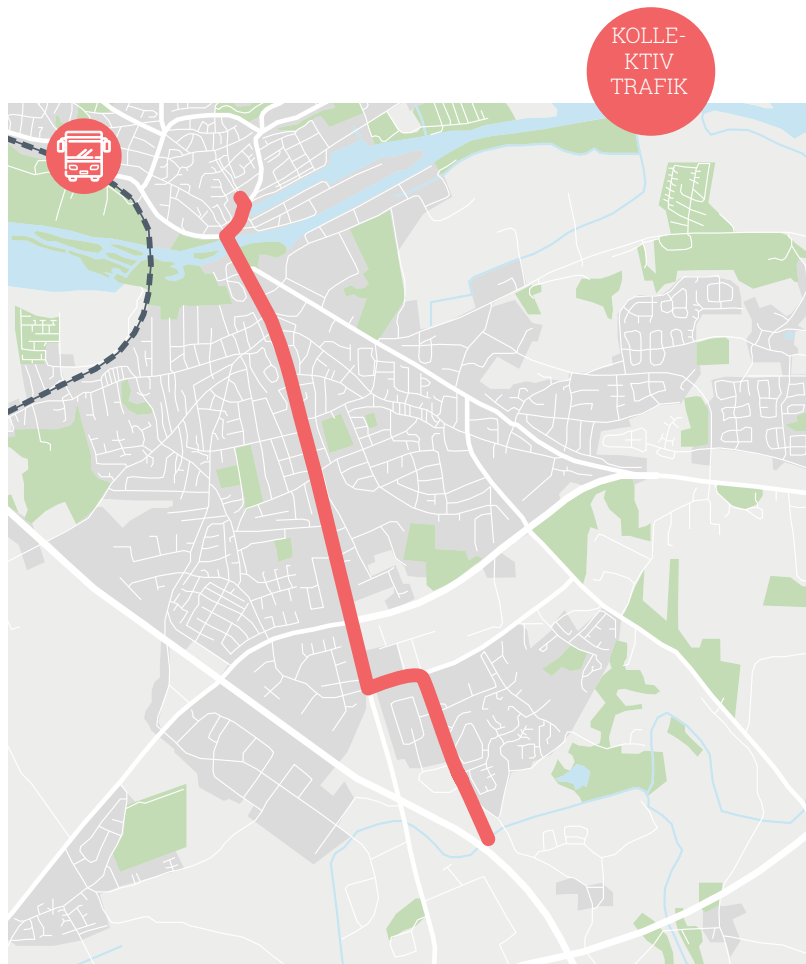
Projektet

Projektet omfatter indretning af en BRT løsning i Randers mellem busterminalen og Paderup med mulighed for videre forlængelse til byudviklingsområdet ved Munkdrup. Busserne tildeles egne kørespor og passagerkomforten forbedres, herunder ved at der på perronerne sikres en niveaufri indstigning til busserne. Ved stoppesteder indrettes cykelparkering mv. med henblik på at understøtte kombinationsrejser.

Virkninger

Erfaringerne fra gennemførte BRT projekter viser en passager-tilvækst på BRT-linjerne, og at nye kundegrupper tilvælger den kollektive trafik.

Økonomi
215 mio. kr.



KOLLEKTIV TRAFIK

Tværgående løsninger i uprioriteret rækkefølge

TVÆR-
GÅENDE

6.1 Klimatilpasning af veje og pladser

Klimaforandringerne fører til hyppigere og kraftige regnhændelser, hvor store mængder overfladevand skal håndteres. Kapaciteten af eksisterende ledningsnet er ikke alle steder tilstrækkelig, men det giver ikke nødvendigvis mening at udbygge kapaciteten.

Projekter

Projekter kan omfatte initiativer til lokal håndtering af regnvand - f.eks. regnbede, nedslivningsbassiner, områder til magasinering af vejvand i forbindelse med infrastrukturanlæg, som veje, stier og pladser. Sådanne projekter skal medvirke til at udvikle multifunktionelle løsninger, hvor de arealer, der indgår i vandhåndteringen i hverdagen også kan have andre funktioner (kørearealer, parkering, lege- og opholdsarealer osv.). Projekter kan også omfatte forebyggende eller afhjælpende tiltag, hvor f.eks. stigende grundvandsspejl eller vandstand i vandløb kan komme til at påvirke sammenhænge i vej- og stinettet.

Virkninger

Projekterne skal medvirke til at minimere de negative effekter som ekstreme regnhændelser kan medføre - f.eks. overløb fra kloakker, oversvømmelser, bortskylning af veje og stier osv.

Økonomi
1-3 mio. kr /år



6.2 Trafiksikkerhedsprojekter

Med 52 dræbte og tilskadekomne i trafikken i 2019 er Randers Kommune et godt stykke fra målsætningen om kun 29 dræbte og tilskadekomne i år 2020 - et mål der blev vedtaget med trafikikkerhedsplanen i 2014. Ud over de menneskelige omkostninger, så er trafikulykkerne også forbundet med kommunale omkostninger relateret til pleje, genoptræning mv. Derfor er en fortsat indsats påkrævet.

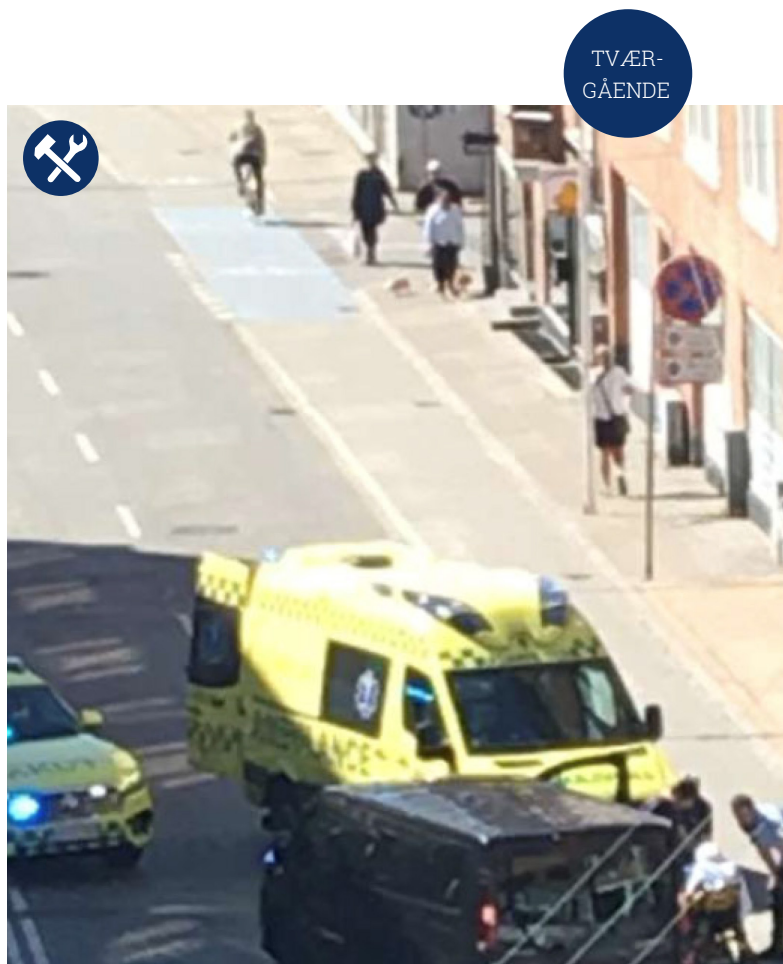
Projekter

Projekterne består af både kampagner, samarbejder, justering af signalprogrammer i kryds samt fysisk ombygning af veje og stier. For at nedbringe antallet af personskader er en fokus på de lokaliteter, hvor forekomsten af personskadeuheld og antallet af tilskadekomne er størst, helt afgørende. Det gælder blandt andet mange af de større kryds på indfalds- og ringvejsnettet i Randers by.

Virkninger

Indsatsen skal resultere i et fald i antallet af tilskadekomne i trafikken på vejnettet i Randers Kommune.

Økonomi
4-7 mio. kr/år



TVÆR-
GÅENDE

Tværgående løsninger uprioriteret rækkefølge

TVÆR-
GÅENDE

6.3 Intelligente Trafik Systemer (ITS)

Trafikanternes valg af transportmiddel, rutevalget, afviklingen af trafikken på vejnettet er alle forhold, der kan påvirkes af ITS. Det kan være gennem gps baseret information om rejsetider, information om ledig parkering, eller via styringen af signalanlæggene. ITS er en vigtig del af transportinfrastrukturen. Systemerne er ikke altid tidssvarende. Trafikken kan være forandret, datakilderne forstyrrede, og teknologien forældes. Vejdirektoratet opgjorde i 2012, at en øget fokus på signalanlæggene alene kunne spare det danske samfund 1,3 mia. kr pr år. Derfor er en kontinuert fokus på ITS vigtig for en velfungerende infrastruktur.

Projekter

Projekter kan eksempelvis omfatte en signalteknisk gennemgang af de signalregulerede kryds, hvor funktionen af detektorer, signalprogrammer og trafikgrundlag mv. undersøges med henblik på at optimere afviklingen. Projekter kan også omfatte anvendelsen af realtidsdata i den kollektive trafik - f.eks. som grundlag for bedre passagerinformation på en ombygget terminal. Tidsstyrede hastighedstavler ved skoler kan ligeledes være et indsatsområde.

Virkninger

ITS vil være med til at forbedre fremkommeligheden og derved forbedre kapaciteten på det overordnede vejnet i Randers Kommune.

Økonomi
2-4 mio. kr/år



6.4 El-køretøjer

Transportsektoren er i en omstillingsfase, hvor e-mobilitet får en stigende betydning, hvad enten det handler om eldrevne løbehjul og cykler, elbiler, elbusser og elkøretøjer til distribution af varer og gods.

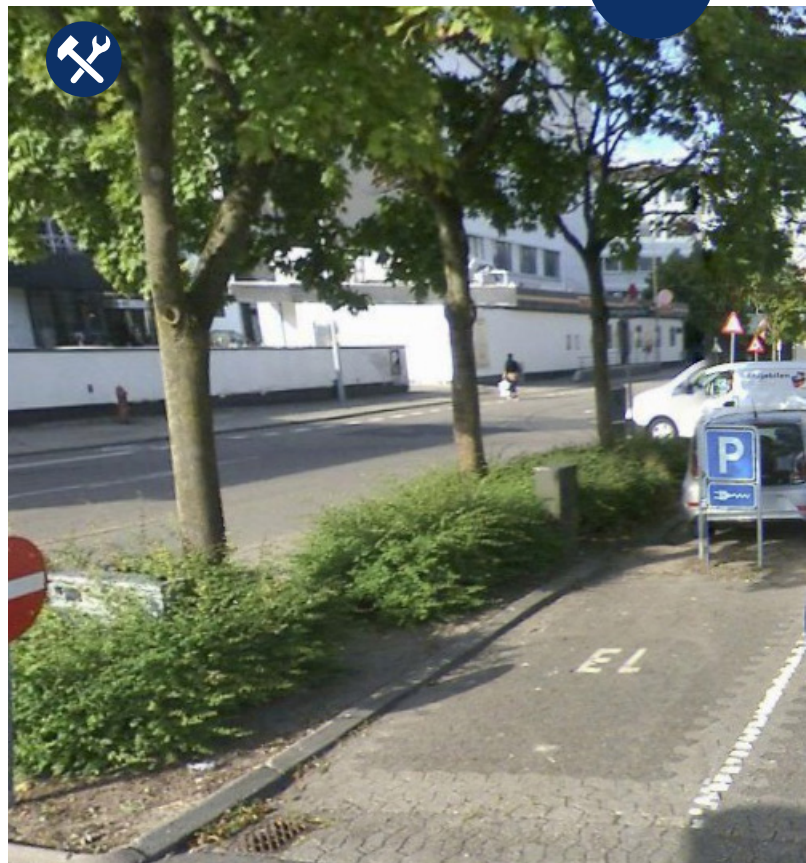
Projekter

Projektet foreslås omfatte udvikling og implementering af initiativer i en strategi for el- og alternative drivmidler - herunder en plan for udrulning af ladeinfrastruktur. Kommunens roller som flådejer, som transportkøber, som udbyder af kollektiv trafik, som udbyder af parkering, som vejmyndighed, som planmyndighed osv. skal indtænkes i strategien. Der udarbejdes en plan for opstilling af ladeinfrastruktur, der afklarer potentialer, kapacitet og ladeffekter samt fremtidige behov med udgangspunkt i socioøkonomiske, bolig- og befolkningsmæssige sammensætninger på relevante destinationer i by, oplandsbyer og på land.

Virkninger

Projektet skal medvirke til den grønne omstilling af trafikken i Randers Kommune, og sikre en balanceret udvikling på området, der afspejler de reelle behov og muligheder. Dette skal både sikres gennem planlægningen og gennem konkrete fysiske initiativer.

Økonomi
1-2 mio. kr/år



TVÆR-
GÅENDE

Oversigtskort

Signaturforklaring:

- = Vejprojekter
- = Cykelprojekter
- = Kollektiv trafik



Lokaliteter for infrastrukturplanens projekter i Randers by

Oversigtskort

Signaturforklaring:

- = Vejprojekter
- = Cykelprojekter



Lokaliteter for infrastrukturplanens projekter uden for Randers by

