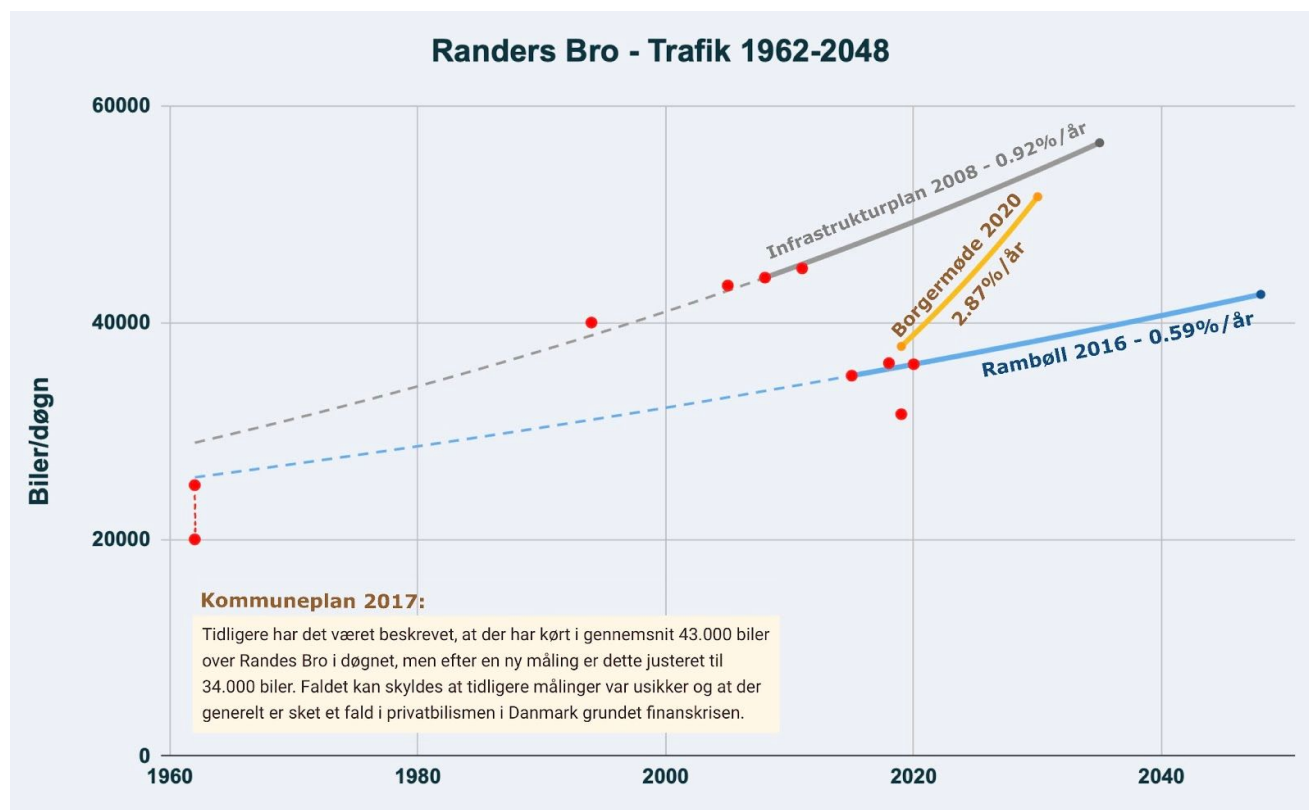


Hørings svar - Ny Havnevej:

Kraftig opskrivning af trafik prognose - en "brændende platform" for Klimabroen?

På borgermødet om Ny Havnegade, der blev afholdt via Facebook d. 19. maj (se link nedenfor), fremlagde Randers Kommune slides med estimer over trafikken på Randers Bro: I 2019 var der ifølge disse oplysninger således 37.800 biler/døgn, og uden etablering af en ny bro forventer man at tallet vil stige til 51.600 biler/døgn i 2030, svarende til en gennemsnitlig årlig vækst på 2.87%. En hurtig søgning på nettet viser også at denne prognose tidligere er blevet delt med Folketingets Trafikudvalg. På nedenstående grafik er disse oplysninger indtegnet som den orange "Borgermøde 2020" linie.

Disse trafiktal tegner et billede af at trafikken på Randers Bro i nær fremtid langt vil overgå hvad man hidtil har oplevet. Men den dystre trafikprognose er ikke det eneste, der er bemærkelsesværdigt ved de fremlagte tal: Det er også påfaldende, hvor meget prognosen afviger fra trenden i tidligere målinger og estimer, og hvor markant højere den årlige trafikvækst er sat til i forhold til tidligere analyser - uden at der gives nogen uddybende forklaring på dette.



Data fra diverse målinger/estimer fra 1962 og frem er vist med røde cirkler på ovenstående grafik. Trafikprognosen fra Infrastruktur 2008 rapporten (grå linie) med 0.92% årlig vækst stemmer godt overens med målinger og estimer fra hhv. 1994, 2005, 2008 og 2011.

Trafikprognosen som Rambøll lavede i 2016 (blå linie) med 0.59% årlig vækst stemmer fint overens med målinger i hhv. 2015, 2018 og 2020, mens 2019 målingen er lidt lavere. Her skal bemærkes at prognosen medtager indvirkning fra nye boliger og udstykninger, som var kendt på daværende tidspunkt.

Det er interessant at Rambøll prognosen fra 2016 viser både en del mindre trafik og lavere vækst i trafikken end hvad Infrastruktur 2008 prognosen viser. Randers Kommune omtaler dette i Kommuneplan 2017 og angiver der at et fald i målt trafik fra 43.000 til 34.000 kan skyldes usikkerheder i tidligere målinger og indflydelse fra finanskrisen. En alternativ og/eller medvirkende årsag kunne måske være at indvielsen af det nordlige hængsel i august 2014? Ifølge Danmarks Statistik voksede trafikken på E45 ved Randers i hvert fald kraftigt i samme periode.

På grafikken er der også "regnet baglæns" på prognoserne fra Rambøll og Infrastruktur 2008 rapporten - resultaterne af disse bagudrettede prognoser er vist med stiplede linier. Sådanne beregninger er naturligvis forbundet med store usikkerheder, da mange forhold har ændret sig i løbet af den lange årrække, som der beregnes over. Alligevel er det påfaldende at prognoserne ikke rammer helt skævt i forhold til 1962 vurderingen af, at der dagligt kørte mellem 20.000 og 25.000 biler over Randers Bro.

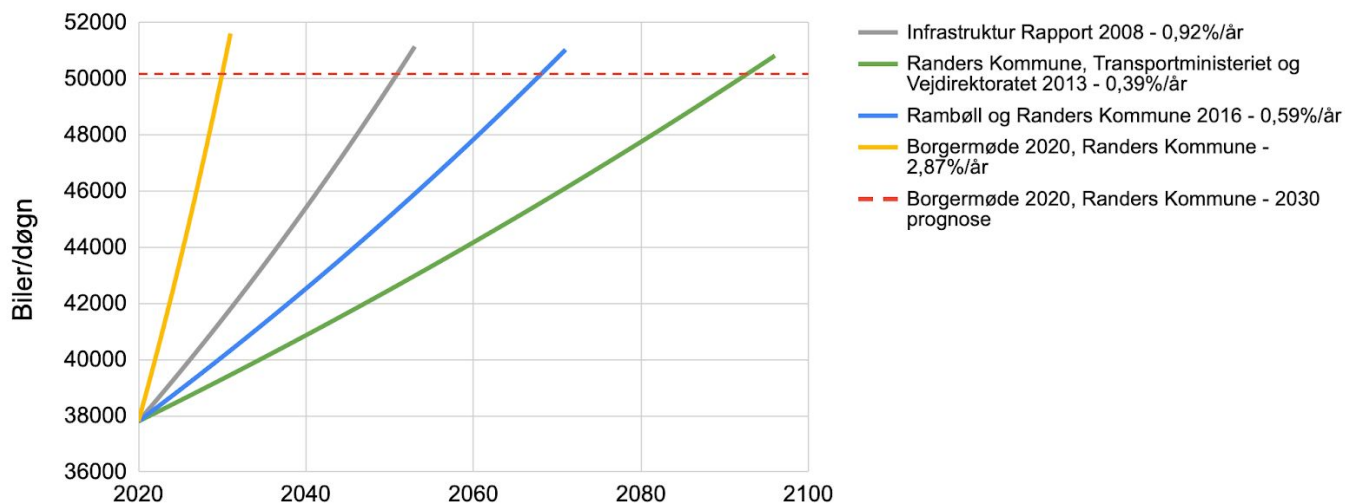
De historiske målinger og estimater stemmer således godt overens med hhv. "Infrastruktur 2008" og "Rambøll 2016" prognoserne. Selvom der er det ovennævnte spring imellem tallene i de to prognoser, så er begge prognoser baseret på moderate årlige vækstrater på hhv. 0.92% og 0.59%.

Det eneste, som der ikke synes at være en god forklaring på, er hvorfor Randers Kommune har skruet så markant op for trafikvæksten i prognosen, der er præsenteret på borgermødet d. 19. maj. En ændring fra at regne med 0.59% årlig vækst i Rambøll prognosen fra 2016 (som stemmer godt overens med senere trafikmålinger) til 2.87% årlig vækst forekommer meget drastisk.

For at illustrere, hvor store forskelle i fremtidig trafik de ændrede årlige vækstrater svarer til, er der på nedenstående grafik vist forskellen på, hvornår man vil ramme trafikniveauet, som forudsiges i Borgermøde 2020 prognosen, hvis man istedet for de 2.87%/år anvender vækstrater, som tidligere er blevet publiceret:

- Anvendes Infrastruktur 2008 prognosen vil man - med en vækstrate på 0.92%/år - passere 2030 niveauet fra Borgermøde 2020 prognosen omkring år 2051. 21 år senere end den reviderede prognose...
- Anvendes Rambøll 2016 prognosen vil man - med en vækstrate på 0.59%/år - passere 2030 niveauet fra Borgermøde 2020 prognosen omkring år 2068. 38 år senere end den reviderede prognose...

- Endeligt kan man også sammenligne med en vækstrate på 0.39%/år, som kommer fra en fælles analyse som i 2013 blev lavet i samarbejde mellem Trafikministeriet, Vejdirektoratet og Randers Kommune. Med denne vækstrate vil man passere 2030 niveauet fra Borgermøde 2020 prognosen omkring år 2093. 63 år senere end den reviderede prognose...



Ændringen i vækstraten udgør således en dramatisk fremrykning af trafikvæksten, uden historiske paralleller og uden at der anføres nogle særlige grunde til dette fra Randers Kommunes side.

Man nævnte ganske vist på borgermødet en vækst i antallet af Randrusianere, men imellem 2020 og 2030 vil antallet af borgere mellem 0-74 år i Randers Kommune være nærmest konstant, jf. nedenstående tabel som refererer tal fra Randers Kommunes egen befolkningsprognose.

Man nævnte også byudvikling på borgermødet, men f.eks. Rambøll 2016 prognosen har allerede indbygget de projekter, der var kendte på tidspunktet da den blev lavet - og dermed er det begrænset hvor meget ekstra byudvikling der skal lægges oveni. Og for de ekstra boliger, der evt. skal tages højde for, der gælder der ifølge Randers Kommunes egne oplysninger at kun 20% af de personer, der flytter ind i nye boliger i Randers, kommer fra en anden kommune eller udlandet (se side 11 i "Befolkningsudviklingen i Randers Kommune" fra april 2019).

Befolkningstal for Randers Kommune 2020-2030

Aldersgruppe	2020	2030	Gennemsnitlig årlig vækst [%]
0-16	18362	18273	-0.05
17-74 år	70350	70353	0.00
75-	9093	12139	2.93
Ialt	97805	100765	0.30

Kilde: <https://www.randers.dk/media/23607/bilag-2-aldersgrupper.pdf>

Man står med andre ord tilbage med hvad der ligner et godt gammeldags forklaringsproblem i forhold til, hvorfor man har lavet den voldsomme opskrivning af trafikprognosen.

Konkrete spørgsmål baseret på ovenstående analyse er:

- Hvilke facts er benyttet i Borgermøde 2020 prognosen, og hvordan er disse vægtet i forhold til tidligere data?
- Hvilke antagelser er der bag ved den voldsomme opskrivning af den gennemsnitlige årlige vækstrate i Borgermøde 2020 prognosen (sammenlignet med tidligere publicerede vækstrater
- På borgermødet d. 19. maj blev udtrykket "brændende platform" brugt om trafiksituationen på Randers Bro (ca. 25 min inde i videoen). Dette begreb virker ikke naturligt at anvende i forhold til situationen, men er til gengæld det måske mest anvendte begreb indenfor forandringsledelse. Mener Randers Kommune at forandringsledelse er et relevant og acceptabelt værktøj i forhold til at levere saglig information til borgerne i forbindelse med en høring?
- Har Randers Kommune planer om at lave en detaljeret og velbegrunnet analyse af trafikken på Randers Bro, som jo er så grundlæggende forudsætning for beslutningsgrundlaget omkring Klimabroen og tilhørende investeringer? Beregningerne af intern rente vil pr. definition afhænge kraftigt af trafikprognosen, idet tabt tid i trafikken værdiansættes i de økonomiske beregninger.
- Hvis trafiktal og beregner af intern rente evt. må revideres baseret på ovenstående eller anden feedback, vil man så give borgerne mulighed for at forholde sig til disse reviderede oplysninger i en ny høring?

Referencer til diverse talmateriale, som er anvendt i dette høringsvar, kan findes nederst i dette dokument.

Dette er et af flere høringsvar, som jeg har valgt at indsende hver for sig, idet de omhandler relativt uafhængige problemstillinger.

Med venlig hilsen

Peter Møller Kjeldsen

Bjellerup Alle 36

8930 Randers NØ

Tlf.: 29 89 11 19

E-mail: peter.kjeldsen.123@gmail.com

Referencer vedr. anvendt talmateriale:

1962 tal er fra "Forslag til Lov om anlæg af en omfartsvej vest om Randers", side 1362 i Folketingstidende for folketingsåret 1963-1964:

https://www.folketingstidende.dk/samling/19631/lovforslag/L90/19631_L90_som_fremsat.pdf

1994 tal er fra side 15 i "Ringboulevarden i Randers VVM redegørelse - Sammenfattende rapport" - udgivet af Vejdirektoratet i 1994:

<https://docplayer.dk/12526391-Vejdirektoratet-ringboulevarden-i-randers-vvm-redegoerelse-sammenfattende-rapport.html>

2005 tal er fra side 19 i Kommuneplan Randers 2005-2017:

<https://www.byplanlab.dk/plan09/www.plan09.dk/NR/rdonlyres/08C2E463-7DB3-4BFF-BF6B-F606087DF87D/0/RandersBykernen.pdf>

2008 tal er fra side 16-17 i Randers Kommunes Infrastrukturplan 2008:

<https://www.randers.dk/media/12274/infrastrukturplan-for-randers-kommune.pdf>. Dette er også referencen for tallene bag fremskrivningen "Infrastrukturplan 2008".

2011 tal er fra pressemeddelelse fra Realdania oktober 2011 (samarbejde med Randers Kommune):

<https://realdania.dk/nyheder/seneste-nyt/nyheder-uden-projekt-2011/randers-havn-101011>

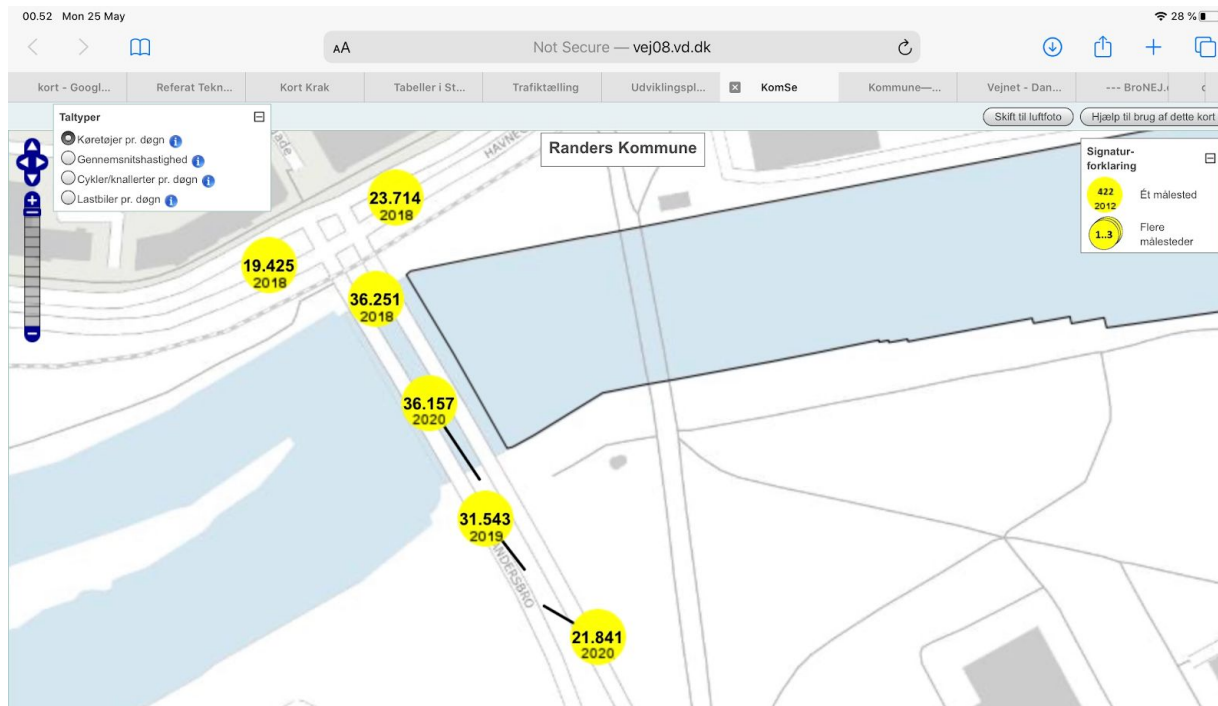
2013 tal fra side 13 i "Analyse af brugerfinansieringsperspektiverne for en Randers Fjord forbindelse, September 2013, Sammenfatning", udarbejdet af Transportministeriet, Vejdirektoratet og Randers Kommune:

<https://www.randers.dk/media/12282/oestlig-fjordforbindelse.pdf>

2016 tal er fra side 35 i Rambøll rapport tilgængelig i høringsmaterialet vedr. Flodbyen Randers: <http://publikation.randers.dk/RandersKommune/byen-til-vandet/byen-til-vandet-undersoegelse-af-konsekvenser-af-nye-veje-og-broer-i-randers-midtby/>. Dette er også referencen for tallene bag "Rambøll" fremskrivningen.

2018-2020 tal er fra interaktivt kort tilgængeligt i høringsmaterialet vedr. Flodbyen Randers:

<http://vej08.vd.dk/komse/nytui/komse/komSe.html?noegle=4780523458&log=0>



Tallene bag fremskrivningen "Borgermøde 2020" kommer fra side 8-9 på slides som Randers Kommune præsenterede i forbindelse med det borgermøde vedr. høringen om Ny Havnegade: <https://www.randers.dk/media/24001/borgermoede-havnevej-180520.pdf>. Samme info er også blevet fremlagt for Folketingets Trafikudvalg, hvor info dog på sidste "fakta" slide opsummeres til at "op mod 40.000 køretøjer bruger hver dag Randers Bro": <https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/TRU/bilag/252/2155063/index.htm>