

Lovforslag nr. L 146. Fremsat den 18. januar 1995 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

## Forslag

til

### Lov om visse hovedlandeveisstrækninger

(Ringboulevarden i Randers)

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at lade anlægge en ny hovedlandevej i Randers (Ringboulevarden) i forlængelse af landevej 532, Vester Boulevard, mod nordøst fra landevej 505, Randers-Hobro, frem til hovedlandevej 462, Randers-Hadsund.

§ 2. Ministeren bemyndiges til at optage landevej 532, Vester Boulevard i Randers, som

hovedlandevej i forlængelse af den i § 1 nævnte nye hovedlandevej.

§ 3. Ministeren bemyndiges til at nedlægge hovedlandevej 462, Randers-Hadsund, som hovedlandevej for så vidt angår strækningen fra landevej 532, Vester Boulevard i Randers, til endepunktet af den i § 1 nævnte hovedlandevej.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

I henhold til § 14, stk. 1, i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 532 af 20. juni 1994, bestemmes det ved særlig lov, hvilke offentlige veje der skal være hovedlandeveje, og hvilke nye hovedlandeveje, der skal anlægges. Nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje sker ligeledes ved lov.

### 1. Indledning

Regeringen vedtog i 1993 en beskæftigelsespakke, der på vejområdet giver mulighed for at sætte projekter i gang, der sanerer trafikbelastede byer samt gavner miljø og trafikikkerhed.

Blandt disse projekter er Ringboulevarden i Randers.

Ringboulevarden i Randers har været planlagt siden 1930'erne med henblik på at forbedre de trafikale og miljømæssige forhold i Randers, og linieføringen er i overensstemmelse med kommuneplanen beliggende inden for den ca. 50 m brede korridor, der siden da har været reserveret til vejprojektet.

Der har gennem årene været udarbejdet en del skitseprojekter, trafikberegninger m.m. for Ringboulevarden. Senest er i 1987 og 1993 udarbejdet rapporter med skitseprojekt og trafikale og økonomiske beregninger.

I slutningen af 1993 og begyndelsen af 1994 er gennemført miljøundersøgelser for at vurdere projektets virkninger på miljøet. Undersøgelserne har også omfattet to hovedalternativer for linieføringen, benævnt alternativ A og alternativ B, nord for byen og har medført visse justeringer af projektet i Ringboulevardlinien.

Der er desuden foretaget trafik- og effektberegninger af Ringboulevarden samt af de to alternative linieføringer under forskellige forudsætninger om trafiksanering af det kommunale vejnet i nordbyen.

I tilknytning til lovforslaget er udarbejdet følgende rapporter vedrørende Ringboulevarden i Randers: »Miljøvurdering«, Vejdirektoratet 1994, »Visualisering og æstetisk vurdering«, Vejdirektoratet 1994, »Trafik- og effektberegninger«, Vejdirektoratet 1994, »Vejteknisk beskrivelse«, Vejdirektoratet og Århus Amt 1994, og »Kommuneplan og trafiksanering«, Randers Kommune 1994, samt en sammen-

fattende ikke-teknisk beskrivelse: »VVM-redegørelse, Sammenfattende rapport«, Vejdirektoratet 1994.

Disse rapporter har været fremlagt for offentligheden, og der har i tilknytning hertil været afholdt et borgermøde i Randers.

Randers Byråd har efterfølgende indstillet, at Ringboulevarden anlægges i den hidtil planlagte linieføring. I den forbindelse har kommunen givet tilsagn om at gennemføre nogle moderate trafiksaneringsforanstaltninger, der medvirker til at flytte trafik fra de hårdt belastede boligområder i nordbyen ud på Ringboulevarden.

Århus Amtsråd har peget på, at der snarest bør findes en løsning på trafikproblemerne i det nordlige Randers.

Herudover er fremkommet en række henvendelser fra lokale foreninger, grupper og enkeltpersoner i Randers. De fremførte synspunkter er indbyrdes modstridende med hensyn til valg af løsning. Især beboere langs korridoren til Ringboulevarden protesterer mod anlægget, mens andre ønsker Ringboulevarden anlagt. Der peges på alternativ A eller alternativ B i stedet for Ringboulevarden. Samtidig findes også protester mod disse alternativer.

Forsvarsministeriet har meddelt ikke at kunne acceptere alternativ A, der vil reducere anvendeligheden af et øvelsesområde i tilknytning til Randers Kaserne.

Forsvarsministeriet har endvidere meddelt, at det ikke på det foreliggende grundlag er muligt at afgøre, om alternativ B i givet fald vil være foreneligt med forsvarets aktiviteter, idet denne vejlinie passerer gennem Randers skydebaners risikoområde.

Forsvarsministeriet kan derfor heller ikke umiddelbart acceptere alternativ B.

Vedrørende de i projektet for Ringboulevarden foreslåede ændrede adgangsforhold til kasernen henvises til afsnit 4.3.

### 2. Beskrivelse af vejanlægget (jf. Bilag 1)

Projektet omfatter en 2,3 km lang hovedlandeveisstrækning i Randers – benævnt Ringboulevarden – i forlængelse af Vester Boulevard (landevej 532) fra

## F. t. l. om visse hovedlandeveisstrækninger

Hobrovej (landevej 505) til Hadsundvej (hovedlandevej 462).

Vejen er beliggende inden for et areal, der ejes af Randers Kommune, og som siden 1930'erne har været reserveret til dette vejformål. Arealet udgør en korridor på ca. 50 m bredde og fremtræder i dag som et grønt bælte mellem bolig- og erhvervsområder. Arealet støder desuden op til Randers kaserne.

Ringboulevarden anlægges som en 2-sporet vej. Herudover anlægges cykel- og gangstier og der etableres støjafskærmning. Selve vejanlægget optager således kun en del af det grønne areal. Herudover medfører projektet kun ekspropriationer i meget begrænset omfang.

Ved vejanlæggets gennemførelse forlægges den nuværende hovedlandevej 462 gennem Randers by til Ringboulevarden.

### 3. Nuværende vejforhold

Hovedlandevej 462, Randers-Hadsund, er en del af rute 507 mellem Randers og Aalborg med forbindelse til Den Jyske Motorvej via hovedlandevej 416 (mod Viborg).

Hovedlandevej 462, Randers-Hadsund, forløber i dag gennem Randers by ad gader med bebyggelse med direkte adgang til hovedlandevejen. På strækningen er en del kryds med betydelig sidevejstrafik, og sammenblandingen af gennemkørende og lokal trafik giver en utilfredsstillende trafikafvikling og miljømæssige gener i byen. Dette forstærkes af, at en del af den gennemkørende trafik i stedet benytter nordbyens villa- og boligveje.

Trafikbelastningen på den overvejende del af hovedlandevejen gennem Randers by varierede på de enkelte delstrækninger fra 6.200 til 13.500 biler i døgnet i 1993.

### 4. Projektets udformning

#### 4.1. Tværprofil

Den nye hovedlandevej anlægges som facadeløs 2-sporet vej med 7,0 m bred kørebane. Der anlægges samtidig cykel- og gangstier langs vejen.

Ved tilsluttende veje udføres kanaliseringer eller rundkørsler.

Der udføres støjafskærmning langs vejen.

#### 4.2. Linieføring

Linieføringen er fastlagt, således at vejen forløber inden for den korridor, der er reserveret til formålet. Arealerne på begge sider af korridoren er bebyggede.

Længdeprofilen sænkes mellem krydsene for at opnå forbedret støjafskærmning.

#### 4.3. Tilslutninger

Der etableres tilslutning til det eksisterende vejnet ved Hobrovej (landevej 505), Gl. Hobrovej, Mariagervej (landevej 504), Gl. Jennumvej og Hadsundvej (hovedlandevej 462).

I projektet for Ringboulevarden er forudsat, at Randers Kasernes hovedindgang flyttes fra Ryttervej til Langvangen, således at der ikke bliver direkte adgang til Ringboulevarden, som på den aktuelle strækning bliver sammenfaldende med Ryttervej.

Forsvarsministeriet har meddelt, ikke at have indvendinger mod det foreslåede projekt under forudsætning af, at forsvarer ikke skal afholde udgifterne til etablering af en ny hovedvagt.

Forsvarsministeriet gør samtidig opmærksom på, at der herved vil ske en forøgelse af trafikken på Langvangen. Det vil derfor blive undersøgt, hvorvidt der bør træffes særlige foranstaltninger til afvikling af trafikken ved krydset Mariagervej-Langvangen.

#### 4.4. Stier

Der etableres to stikrydsninger ude af niveau for bl.a. at sikre skolevejene. Desuden etableres cykel- og gangstier langs vejen.

### 5. Trafikale og miljømæssige konsekvenser

Den forventede trafik på Ringboulevarden afhænger af, i hvilken grad man trafiksanerer på det øvrige vejnet i nordbyen. Randers Kommune har udarbejdet en trafiksaneringsplan, som omfatter en moderat sanering i nordbyen. Denne plan er anvendt som forudsætning i trafikberegninger.

Den forventede årsdøgntrafik på Ringboulevarden er beregnet til 6.000-7.000 biler i 1996-niveau, på en delstrækning dog til godt 11.000 biler.

Samtidig aflastes den nuværende hovedlandevej (Boulevardlinien) gennem byen. Rådmands Boulevard og Nørre Boulevard forventes således at blive aflastet med 2.000-3.000 biler pr. døgn.

Boligvarteret i nordbyen vil ligeledes blive aflastet, mens Vester Boulevard vil få en forøget trafik på ca. 3.000 biler pr. døgn.

Radialerne Hobrovej og Hadsundvej får forøget trafik, mens Mariagervej aflastes.

Endelig vil trafikken over Randersbro blive reduceret med ca. 1.000 biler pr. døgn, idet den gennemkørende trafik mellem Århus og Hadsund/Mariager nu vil benytte Motorvejen/Viborgvej/Ringboulevarden i stedet for at køre over Randersbro og Bycentrum.

Ringboulevarden forventes at mindske bilisternes køretid med ca. 44.000 timer om året. Samtidig vil antal kørte km forøges med ca. 1,4 mio. km årligt.

Antal personskadeuheld er beregnet til at falde med 0,3 årligt.

Luftforureningen i Randers by vil blive forsøgt minimalt ved etablering af Ringboulevarden. På visse veje vil emissionerne stige og på andre falde som følge af omfordeling af trafikken.

Samlet vil  $\text{NO}_x$ -emissionen stige med ca. 4 tons pr. år, og emissionen af partikler vil stige med 0,1 ton pr. år, mens HC-emissionen vil falde med ca. 1 ton pr. år.

Emissionen af  $\text{CO}_2$  og CO forbliver uændret.

De samlede støjgener samt barrierevirkning og oplevelse af risiko i byen vil blive mindsket.

Lokalt i bygader vil der dog være strækninger, som vil få en forøget støjbelastning som følge af omfordeling i trafikken, ligesom andre gader vil få en formindsket støjbelastning.

Miljøstyrelsen anbefaler en øvre grænseværdi på 55 dB(A) for det udendørs støjniveau ved boliger. Hvis Ringboulevarden ikke bygges og nordbyen ikke trafiksaneres, vil 1.814 boliger udsættes for mere end 55 dB(A) støj fra vejtrafikken. Dette antal vil blive reduceret til 1.437 boliger, hvis Ringboulevarden bygges i kombination med moderat trafiksanering i nordbyen.

Støjvoldene og støjskærmene, der indgår i projektet, medfører at støjbelastningen for alle parceller langs Ringboulevarden bliver under 55 dB(A).

I etagebebyggelserne langs Ringboulevarden vil omkring 30-40 boliger i 1.-3. sals højde blive udsat for en støjbelastning på over 55 dB(A). De fleste af disse boliger vil blive belastet under 60 dB(A), men ganske få beregnes at få en belastning op til 64 dB(A). Støjbelastningen søges her reduceret ved facadeisolering, således at det indendørs støjniveau i beboelsesrum ikke overstiger 30 dB(A).

## 6. Konsekvenser for landskab og natur

Ringboulevarden vil ikke medføre væsentlige ulemper for natur, landskab og kulturminde. På den vestlige del af strækningen vil Ringboulevarden dog skære gennem et område med selvsået bevoksning af græsser, urter og buske. Området, der har betydning som levested for dyr og planter i et ellers bebygget område, vil få en forringet økologisk værdi ved etablering af Ringboulevarden.

## 7. Rekreative forhold

Det meste af det reserverede areal, hvori Ringboulevarden skal forløbe, har i dag en nærrøkrektiv værdi for områdets beboere. Friarealerne bliver reduceret ved anlæg af Ringboulevarden. Det er der dog delvist kompenseret for i projektet, idet der ved pla-

ceringen af vejen i den 50 m brede korridor er tilstræbt størst mulige sammenhængende restarealer.

## 8. Overfladevand og grundvand

Der forventes ikke væsentlige problemer med hensyn til grundvand og overfladevand.

## 9. Affaldsdepoter

Der er i området kendskab til en tidligere affaldsplads uden kemikalieaffald og nogle forurenede grunde, som imidlertid ligger i en sådan afstand fra vej anlægget, at det ikke har indflydelse på projektet.

I den vestlige del af det reserverede areal er der betydelige ujævnheder i terrænet. Her kan have været gravet eller fyldt op. Ved Mariagervej 175 ligger en aflang bunke jord af ukendt oprindelse. Muligheden for jordforurening på disse to steder kan ikke udelukkes helt. I forbindelse med anlæg af vejen undersøges disse områder nærmere for jordforurening.

## 10. Ressourceforbrug ved anlæg

Forbruget af grusmaterialer til vejens opbygning forventes at blive ca. 25.000 m<sup>3</sup>, der kan hentes i nærliggende grusgrave.

Forbruget af asfalt forventes at blive ca. 20.000 t.

## 11. Økonomi, anlægsprogram og beskæftigelse

De samlede omkostninger ved anlægget er inklusive projektering og administration skønnet til 39 mio. kr. (prisniveau 1995 eksklusive moms).

Det er aftalt med Randers Kommune, at de kommunalt ejede arealer, som anlægget omfatter, stilles vederlagsfrit til rådighed.

Udgiften forventes at fordele sig således:

1995:	14 mio. kr.
1996:	25 mio. kr.

Anlægget af Ringboulevarden forventes at give en direkte og indirekte beskæftigelse i anlægsfasen på ca. 100 mandår.

## 12. Alternativer (jf. Bilag 1)

Der er undersøgt to alternative linieføringer, der begge ligger nordligere end Ringboulevarden. Ingen af disse linier indgår i kommunens planlægning.

Alternativ A, der er ca. 3,3 km lang, går nord om og tættest på byen fra Hobrovej ved Helsted til Had-sundvej.

Den vestlige del af alternativ A kan eventuelt flyttes yderligere mod nord, således at tilslutningen til Hobrovej i stedet sker tæt på Borup Kirkevejs tilslutning til Hobrovej. Denne variant af alternativ A vil

herefter følge Skelvangsvej til Nordskellet. Heller ikke denne variant indgår i kommunes planlægning.

Alternativ B, der er ca. 4,5 km lang, går nord om byen fra Hobrovej ved tilslutningsanlægget til Den Jyske Motorvej til Hadsundvej ved Mosholt.

### 12.1. Trafikale konsekvenser

Trafikberegningerne er også i dette tilfælde foretaget med forudsætning om, at der gennemføres en moderat trafiksanering i nordbyen.

Ved alternativ A vil trafikken på den nye strækning blive ca. 2.500, mens den i alternativ B vil blive ca. 3.000 biler pr. døgn (1996).

Alternativ A vil aflaste Rådmands Boulevard og Nørre Boulevard med omkring 1.000 biler pr. døgn (henholdsvis 1/2 og 1/3 af Ringboulevardens effekt), mens alternativ B kun vil aflaste disse veje med 300-900 biler i døgnet.

Den omtalte variant af alternativ A vil trafikalt virke nogenlunde som alternativ A, dog vil den være lidt mere attraktiv for den gennemkørende trafik.

Mens alternativ A vil aflaste nordbyens boligkvarterer, omend mindre end Ringboulevarden, vil alternativ B ikke aflaste trafikken i nordbyen.

Alternativ B vil flytte en del af den gennemkørende trafik, knap 2.000 biler pr. døgn, fra Randersbro-Hadsund linien til motorvejen, mens alternativ A vil flytte ca. 600.

Alternativ B vil således i højere grad end alternativ A aflaste trafikken over Randersbro. Derimod vil alternativ B kun i beskedent omfang aflaste trafikken i den eksisterende boulevardlinie.

Tidsbesparelserne for alternativerne A og B er beregnet til en fjerdedel henholdsvis en trediedel af tidsbesparelserne for Ringboulevarden.

Forøgelsen i antal kørte km bliver for alternativ B dobbelt så stort som for Ringboulevarden, mens forøgelsen for alternativ A bliver nogenlunde som for Ringboulevarden.

### 12.2. Natur, landskab og kulturminder

Hverken alternativ A eller alternativ B vil medføre væsentlige ulemper for natur, landskab og kulturminder.

Alternativ A vil på den vestlige strækning skære gennem et lille skovparti og et vådområde. På den østlige del passerer gennem kasernens øvelsesområde. Linien følger i øvrigt Oust Møllebæk, der må omlægges.

Varianten af alternativ A vil på den vestlige delstrækning i stedet passere gennem et landbrugsområde i udkanten af et skovrejsningsområde. Samtidig undgås det, at omlægge Oust Møllebæk.

Alternativ B gennemskærer et gammelt, fredet jorddige og passerer i øvrigt gennem et skovrejsningsområde på en ca. 1,5 km lang strækning.

### 12.3. Rekreative forhold

På den vestligste strækning skærer alternativ A gennem det delvist anlagte parkanlæg ved Oust Møllebæk og fritidsinstitutionen Fiskergårds udendørs areal. Dette område er i kommuneplanen udlagt til rekreative formål.

Konflikten med de nævnte rekreative interesser kan afværges ved at vælge varianten af alternativ A i stedet for alternativ A.

Denne løsning har færre negative konsekvenser både set ud fra en rekreativ og en økologisk synsvinkel.

Som tidligere nævnt gennemskærer alternativ B et skovrejsningsområde.

### 12.4. Øvrige miljøforhold

De samlede emissioner vil kun forøges minimalt, uanset hvilket linieføringsforslag der vælges.

Alternativ A vil medføre en stigning i NO<sub>x</sub>-emissionen på ca. 5 tons pr. år, en stigning i CO-emissionen på ca. 10 tons pr. år og en stigning i partikel-emissionen på ca. 0,2 tons pr. år. Emissionen af CO<sub>2</sub> og HC vil forblive uændret.

Alternativ B vil medføre en stigning i NO<sub>x</sub>-emissionen på ca. 10 tons pr. år, en stigning i CO-emissionen på ca. 20 tons pr. år, en stigning i CO<sub>2</sub>-emissionen på ca. 1 ton pr. år og en stigning i partikel-emissionen på ca. 0,3 tons pr. år. Emissionen af HC forbliver uændret.

For begge alternativer vil den samlede støjbelastning blive reduceret, dog med en mindre reduktion end Ringboulevarden vil medføre.

### 12.5. Økonomi

De samlede omkostninger ved gennemførelse af alternativ A inklusive projektering og administration er skønnet til 45 mio. kr. (prisniveau 1995 eksklusive moms), mens omkostningerne for alternativ B tilsvarende er skønnet til 27 mio. kr.

## 13. Opklassificering af eksisterende vejstrækninger til hovedlandeveje

I tilknytning til bestemmelserne i lovforslagets § 1 nr. 1 vedrørende anlæg af Ringboulevarden i Randers er i lovforslagets § 2 medtaget bestemmelser om opklassificering af landevej 532, Vester Boulevard i Randers, til hovedlandevej, således at denne vejstrækning kan indgå i den nye hovedlandeveisforbindelse (Ringboulevarden) gennem Randers.

**14. Nedklassificering af nuværende hovedlandeveisstrækninger**

Som en konsekvens af bestemmelserne i lovforslagets § 1 er i lovforslagets § 3 medtaget bestemmelser om nedklassificering af en hovedlandeveisstrækning, der afløses af den i § 1 og § 2 foreslåede nye hovedlandeveisstrækning.

**15. Høring over lovforslaget**

Lovforslaget er forelagt:

Århus Amtsråd og Randers Byråd.

Miljø- og energiministeriet, Landbrugs- og fiskeriministeriet og Forsvarsministeriet.

Udtalelserne foreligger ikke endnu.