

1. Geografi – overordnet og lokalt, land og by

Randers Kommune er målt på geografisk størrelse den 20. største kommune i Danmark. Den består af Randers by, der er hovedbyen i kommunen, hvor ca. 2/3 af kommunens befolkning bor. Udover hovedbyen er der i kommunen tre centerbyer: Assentoft, Langå og Spentrup. Det er byer, som er udpeget til at være vækstzoner med butikker, restauranter, klinikker, offentlige services og lignende. Hertil kommer en hel række større og mindre landsbyer.

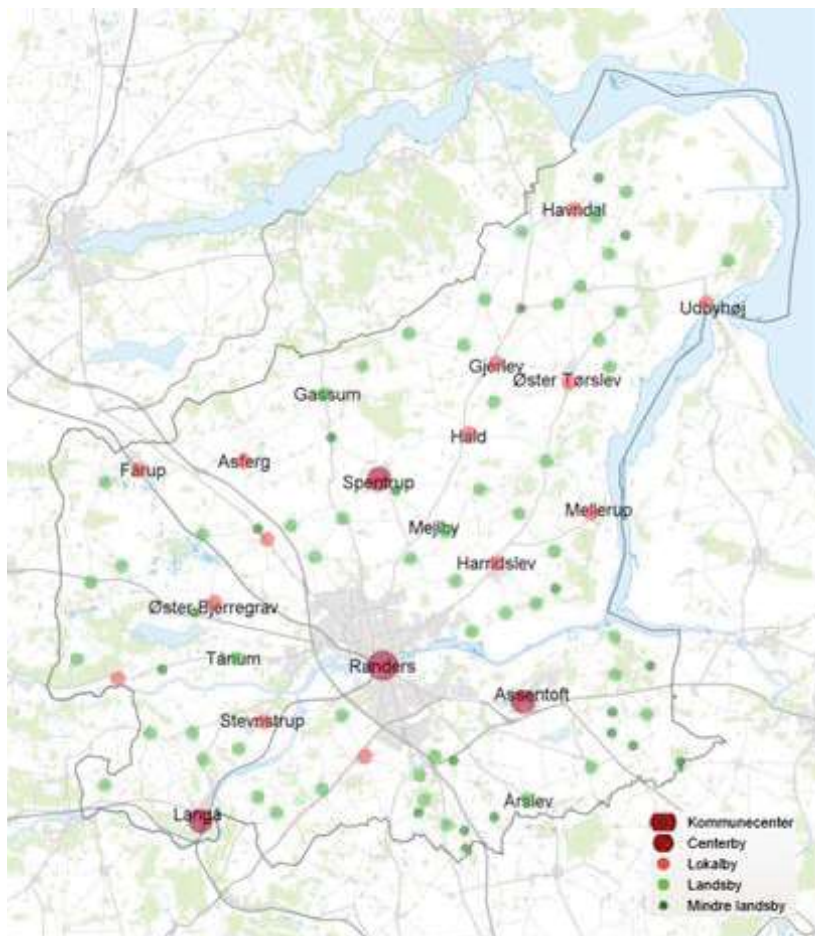
Randers Kommune er placeret midt imellem to universitetsbyer, Aarhus og Aalborg, ligesom der er kort transporttid til Viborg og Grenå. Der er både en motorvej og togforbindelse fra Randers by til resten af landet. Randers er dermed placeret lidt i et smørhul med meget arbejdskraft og mange arbejdspladser inden for en relativt kort transporttid.

Randers er samtidigt en del af "Den Østjyske Millionby", som strækker sig fra Haderslev i syd til Randers i nord. Dette giver nogle muligheder, men kan også indebære nogle udkantsproblemstillinger, da den nordlige del af kommunen placerer sig i udkanten af Den Østjyske Millionby.

1.1 Kommunens geografiske opbygning

Kort. 1.1 viser placeringen af både hovedbyen, centerbyerne og de større og mindre landsbyer. Det ses, at der er byer i varierende størrelse i stort set hele kommunen, ligesom de tre centerbyer alle er spredt ud i kommunen. De fleste landsbyer har derfor begrænset afstand til nærmeste centerby.

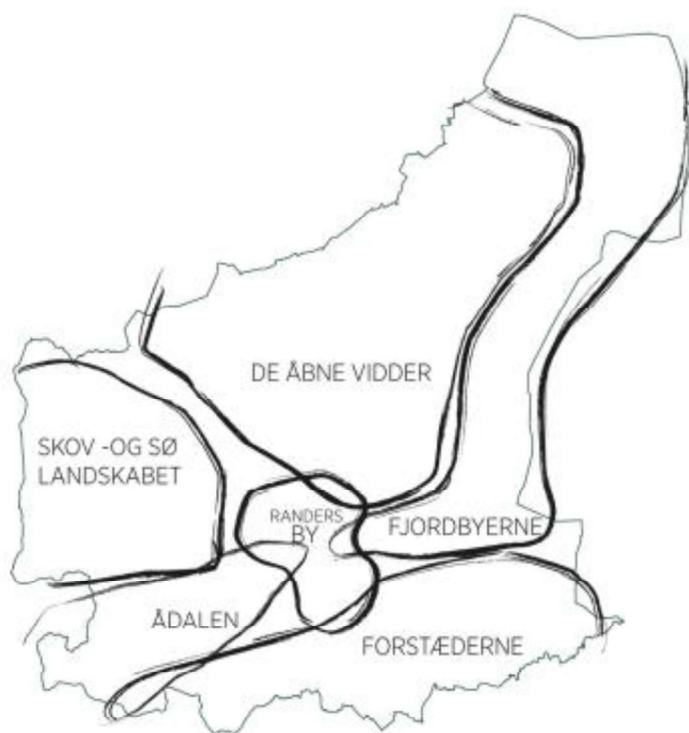
Kort 1.1. Oversigt over byer i Randers Kommune



Seks karakterområder

Randers Kommune kan inddeles i seks forskellige karakterområder, som hver især spiller en rolle i at definere kommunens identitet, styrker og svagheder, og som er med til at skabe en helhed. De seks områder ses i illustrationen nedenfor. I den næste del beskrives de seks områder mere dybdegående med udgangspunkt i, hvad der kendetegner de enkelte områder.

Kort 1.2. Illustration af de seks karakterområder i Randers Kommune



Fjordbyerne

Området "Fjordbyerne" omfatter kystlandskabet omkring Randers Fjord og rummer blandt andet byerne Tjærby, Vestrup, Albæk, Østrup, Mellerup og Udbyhøj på nordsiden af Fjorden, samt Uggelhuse/Floes på sydsiden. Byerne repræsenterer nogle særlige og ofte velbevarede landsbymiljøer med mange bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer.

Området er præget af nærheden til Randers Fjord, hvilket giver store rekreative og naturmæssige kvaliteter, såsom vigtig natur, større vådområder, gamle skove og bevaringsværdige kystlandskaber.

Indenfor rammen af Naturpark Randers Fjord arbejder kommunen på at udbygge områdets natur og gøre de store rekreative værdier mere

tilgængelige fx i form af en ny gennemgående sti mellem Randers By og Udbyhøj.

Området omkring Mellerup og Udbyhøj samt Udbyhøj Lystbådehavn har særlige potentialer for turisme og fritidsliv. Der eksisterer allerede et mindre sommerhusområde ved Udbyhøj. I disse områder ønsker byrådet at arbejde for flere ferieboliger og sommerhuse, hvilket fremgår af den gældende kommuneplan.

På trods af befolkningsmæssig tilbagegang og en høj gennemsnitsalder er der i dette område flere stærke lokalsamfund og større foreningsliv.

De åbne vidder

Området "de åbne vidder" dækker det vidstrakte åbne land i den centrale og nordlige del af kommunen. Kulturhistorisk og landskabeligt er området præget af store landbrugsbedrifter og skovplantager.

Området spænder bredt og omfatter blandt andet byerne Havndal, Øster Tørslev, Gjerlev, Hald, Spentrup, Harridslev, Asferg og Gimming. Spentrup er kommunens nordligste centerby, hvor der er et ønske om at understøtte forskellige offentlige services og byudvikling.

Der er flere kulturmiljøer i området, som vidner om landbrugets historiske vigtighed fx i form af stjerneudstykkede og karakteristiske landsbyer samt større herregårde. I Hvidsten er den lokale modstandsbevægelse under anden verdenskrig grundlag for kulturmiljøet omkring Hvidsten Kro.

Generelt er områdets befolkningsmæssige udvikling stagnerende eller nedadgående med større lokale variationer mellem den nordlige og vestlige del. Havndal og området omkring ligger langt fra større

infrastruktur, og området har befolkningsmæssige udfordringer, hvorimod fx Harridslev, Spentrup og Asferg nyder godt af deres tættere placering på Randers By og motorvejen. Graden af foreningsliv og fællesskab varierer med den tendens, at den står stærkest i de mindre landsbyer og bysamfund.

Forstæderne

“Forstæderne” er det sydligst beliggende karakterområde, som blandt andet rummer de vækstende byområder Assentoft, Munkdrup og Haslund med attraktive placeringer tæt ved motorvejen, nærhed til Randers og Aarhus samt mange landskabelige kvaliteter som kuperede bakke- og dalstrøg.

Generelt er området genstand for en egentlig vækst med befolkningsfremgang og god efterspørgsel på boligmarkedet.

Den sydlige vækstretning for Randers By går igennem dette karakterområde og ligger i forlængelse af Munkdrup videre syd langs motorvejen mod kommunegrænsen. Assentoft er en attraktiv centerby med flere offentlige institutioner og services. Byen ligger desuden flot placeret på skrænten mod Randers Fjord med mange attraktive boligområder. Haslunds nærhed til Randers By og motorveje gør den attraktiv for tilflyttere.

Randers By

Dette karakterområde er kommunens centrum og omfatter, foruden selve Randers By, de tilstødende byområder Over Hornbæk, Helsted, Kristrup, Vorup, Romalt, Dronningborg og Paderup.

Området spænder bredt mellem mange forskellige bykvarterer med hver deres dynamik og karakter. I midten ligger den historiske middelalderbykerne med bevaringsværdige bygninger og særlige kulturmiljøer. Længere ude ligger de ældre villakvarterer efterfulgt af de nyere parcelhusområder i byranden. Ved indfaldsvejene og tæt på motorvejen ligger de store erhvervsområder. Længere mod syd ligger et aflastningsområde (storcenteret) med et stort udbud af detailhandel.

Byen har en helt speciel kombination af tæt by og store gennemgående naturområder i form af Gudenådeltaet og Randers Fjord. Byen har et stærkt kulturliv rammesat af den historiske middelalderby og dens mange kulturtilbud.

Byen vokser og fortættes, og i en årrække har flere ældre bynære erhvervsområder været under omdannelse til nye boligområder. Dette udfoldes særligt igennem byudviklingsprojektet “Flodbyen Randers”, der er det største af sin art i Randers’ historie. Foruden at tilføre bymidten et helt nyt bykvarter med nye boliger til 7-8.000 mennesker og grønne arealer, bringer byudviklingen byen tættere på vandet og de rekreative områder langs Gudenåen og Randers Fjord. Randers Kommune har sammen med pensionskassen AP Pension stiftet arealudviklingsselskabet Flodbyen Randers P/S, som skal stå for at udvikle de to første af i alt fire etaper af byudviklingsprojektet.

Skov- og Sølandskabet

Området omfatter det dramatiske istidslandskab i den vestlige del af kommunen med mange dalstrøg, søer og erosionsdale. Der er flere vigtige naturområder og store rekreative muligheder blandt andet i form af moserne i Skals Ådal, Nørreådal, det kuperede landskab i naturnationalparken Fussingø og Læsten Bakker. Området omfatter blandt andet byerne Fårup, Kousted, Øster Bjerregrav og Tånum, hvoraf Øster Bjerregrav og Fårup er udpegede lokalbyer med forskellige offentlige services og mindre lokale vækstmuligheder.

Engagementet er generelt højt i området med aktive fællesskaber og ildsjæle. Mange nævner områdets attraktive natur som vigtige årsager til bosætning.

Nørreådal, der afgrænser området mod syd, indgår i et tværkommunalt projekt for en landskabsstrategi. Landskabsstrategien skal være en fælles plan for Viborg, Favrskov og Randers kommuner for at udvikle Nørreådal gennem samarbejde med lokale interessenter. Strategien indeholder

visioner, målsætninger og forslag til fremtidige projekter, som blandt andet skal sikre plads til flere vådområder og rekreative forbindelser.

Ådalen

Karakterområdet "Ådalen" omfatter området mellem Nørreådalen og Gudenåen. I lighed med Skov- og Sølandskabet er dette område præget af det varierede istidslandskab omkring de to åer i form af dybe tunneldale og høje bakketoppe med store udsigter. I kraft af sin placering mellem to store vandløb rummer området desuden mange naturområder og rekreative områder.

Langå og Stevnstrup er områdets større byer, og byerne er begge meget attraktive bosætningsbyer med nem adgang til såvel Randers By og jernbanenettet. Særligt Stevnstrup er vokset meget i en lang årrække, og er blevet til en by med et større foreningsliv omkring sport og fysiske aktiviteter.

Langå er en stationsby og derfor koblet direkte op med Aarhus, Viborg og Randers, og her findes et rigt kultur- og musikliv. En del af de gamle stationsbygninger rummer kulturliv og iværksætteri. Langå har som centerby et større udbud af offentlige services og en mindre bymidte.

Gudenåens og jernbanens historiske roller for området har sat mange kulturhistorisk spor i landskabet, fx Fladbro Kro, stationsbymiljøet i Langå og flere interessante landsbymiljøer.

Landsbyklynger

Over de sidste 40 år er befolkningstilvæksten i de større byer accelereret. Det har efterladt landsbyer med færre indbyggere og arbejdspladser, hvilket har resulteret i, at flere landsbyboere har oplevet, at skoler og andre servicefunktioner er lukket, og busruter er blevet nedlagt.

En måde hvorpå man kan arbejde med de udfordringer, som landsbyerne står overfor, er ved etablering af en landsbyklynge. I en landsbyklynge finder flere landsbyer sammen i et nyt fællesskab, hvor byerne og deres borgere samles om og deler og fordeler alt fra identitet og institutioner til foreninger og rekreative tilbud. I landsbyklynger bruger man derfor hinandens styrker til at udvikle den enkelte landsby og hele klyngen ved at skabe en fælles identitet, sociale fællesskaber og til at styrke, bevare og prioritere mellem aktivitetsmuligheder og fælles faciliteter.

I 2017 blev Landsbyklyngen Kronjylland etableret i Randers Kommune. Landsbyklyngen Kronjylland består af de 13 landsbyer Harridslev, Mellerup, Støvring, Albæk, Østrup, Vestrup, Tjærby, Tvede, Lem, Linde, Lindbjerg, Mejlbj og Gimming. Det er den første formaliserede organisering på tværs af landsbyer i Randers Kommune og har til mål at styrke samarbejdet mellem landsbyklyngens byer.

I forbindelse med etableringen af Landsbyklyngen Kronjylland blev der på baggrund af borgernes ønsker og idéer udarbejdet en udviklingsplan med ni temaer, hvis mål er at skabe en ramme for det fremtidige arbejde i klyngen.

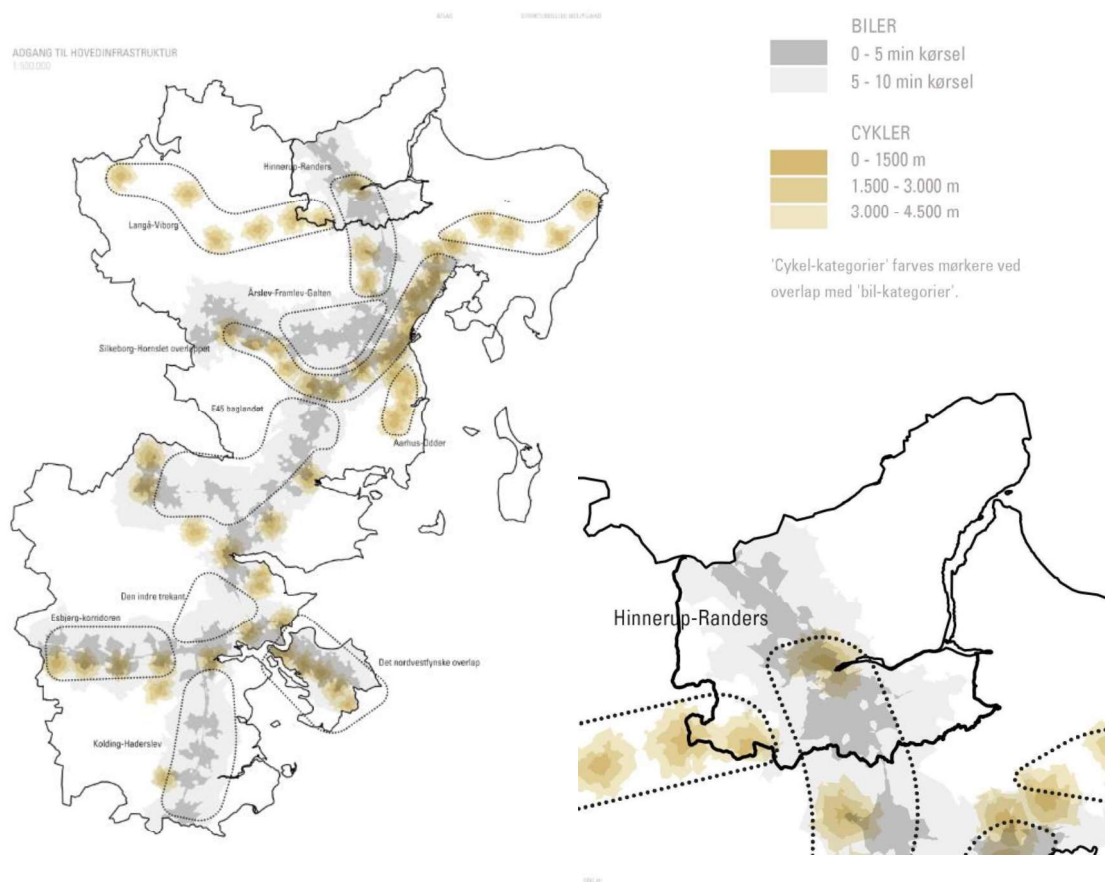
Etableringen af landsbyklynger kan derfor være et vigtigt redskab til at sikre en fremtidig udvikling og styrke samarbejdet på tværs af landsbyer i landdistriktet.

Randers Kommunes placering i "Den Østjyske Millionby"

"Den Østjyske Millionby" var et samarbejde mellem Business Region Aarhus, Trekantområdet Danmark, Arkitektskolen Aarhus og Realdania. Formålet med samarbejdet var at lave et oplæg til et fælles strukturbillede. Randers indgår i Business Region Aarhus og er som den nordligste by med i "Den Østjyske Millionby", som er et sammenhængende bybånd, der strækker sig fra Randers i nord til Haderslev i syd, med over 1,4 mio. indbyggere og mere end 750.000 arbejdspladser.

Kortet nedenfor illustrerer, at Randers Kommune både er med i "Den Østjyske Millionby", men også er meget nordligt placeret i det geografiske område, og at særligt den nordøstlige del af kommunen ligger i yderkanten af vækstområdet. Som det ses af kortet, er Randers midtby godt forbundet til både jernbanenettet og motorvejen, mens den vestlige del af kommunen er godt forbundet til motorvejen, idet motorvejen kører gennem den del af kommunen. Det er særligt den nordøstlige del af kommunen, som i ringere grad er tilknyttet såvel jernbanenettet som motorvejen. Den længere afstand er sandsynligvis den væsentligste forklaring på, at områderne ikke i samme grad mærker til den vækst og investeringsinteresse, som kommunens sydlige og vestlige del oplever.

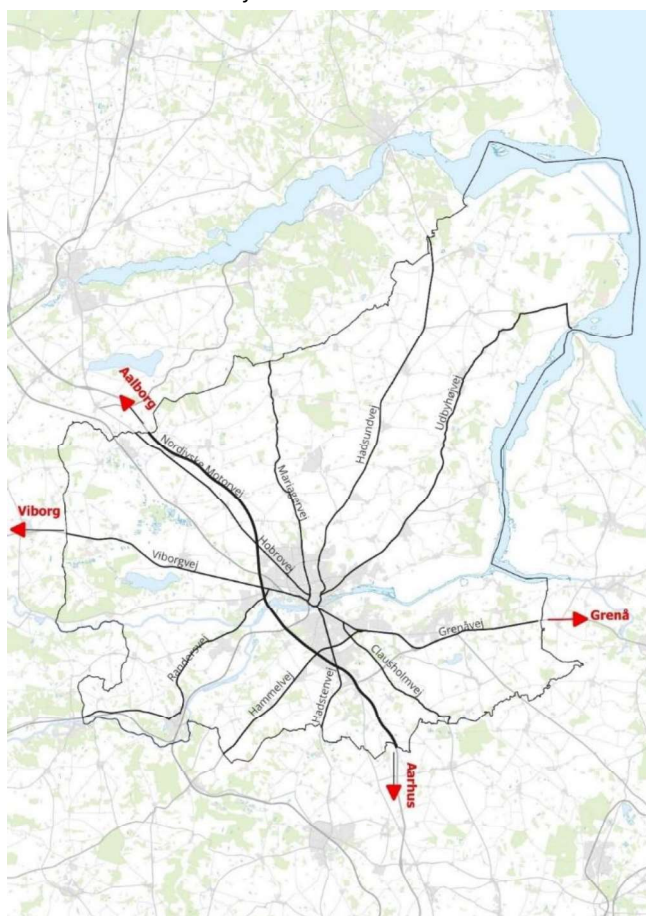
Kort 1.3 Afstand til motorvej og jernbanen i minutter



Kilde: Den Østjyske Millionby, Dansk Byplanlaboratorium

1.2 Vejnettet og biltrafik

Kort 1.4. De 12 hovedveje i Randers Kommune.



I dette afsnit beskrives vejnettet i Randers Kommune, ligesom den trafikale situation i kommunen belyses.

Som det fremgår af kort 1.4, er der overordnet set 12 hovedveje (plus vandvejen) i kommunen. Fire af disse veje fører til større byer, hhv. Grenå, Aarhus, Viborg og Aalborg. Hovedvejene i kommunen fører ind til Randers by, mens der i mindre grad er tværgående veje, som forbinder oplandsbyerne med hinanden.

Randers Kommune nyder generelt godt af den gode placering mellem Aarhus og Aalborg samt den effektive infrastruktur og lette adgang til både nationale og internationale transportkorridorer. Jernbane og busser giver gode kollektive transportmuligheder til og fra Randers, der er let adgang til motorvej E45, og Randers Havn er en vigtig erhvervshavn i Danmark.

Byrådets vision er at sikre hurtige og effektive veje og stier til og fra kommunen samt stor tilgængelighed til Randers fra hele kommunen, blandt andet ved at sikre gode omstigningsmuligheder mellem de forskellige transportformer.

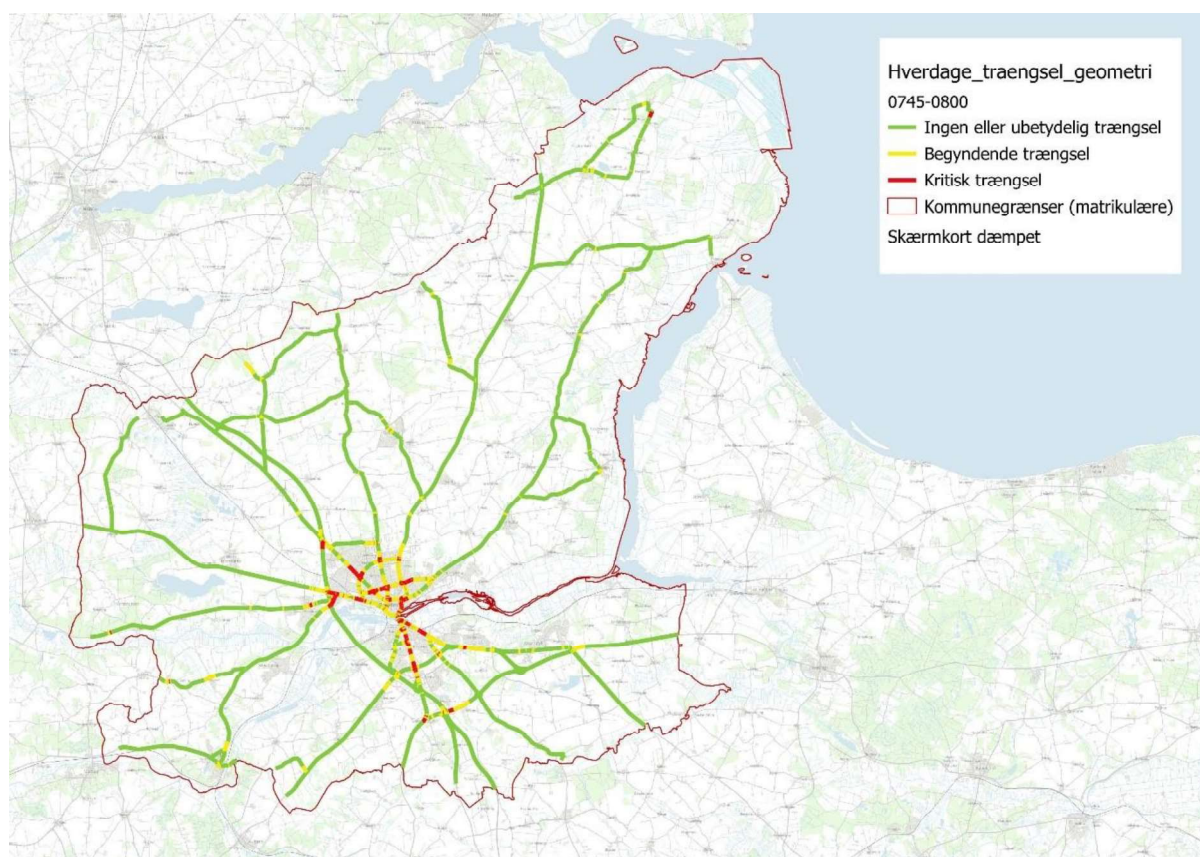
Tilsvarende skal cykelstinet udbygges, så cyklen bliver det lette valg på de korte ture, og der skal laves skolekorridorer, hvor skolebørn sikkert kan transportere sig til og fra skole.

Trængsel på vejnettet

Trængselskortene (kort 1.5 og 1.6 nedenfor) viser, hvor trængslen på vejnettet i kommunen er størst om morgenen og om eftermiddagen. Kritisk trængsel på kortene betyder, at rejsetiden på strækningen er mere end 2,5 gange så lang, som hvis der ikke var øvrig trafik på vejene.

Den kritiske trængsel på vejene er hovedsageligt på de større indfaldsveje samt op mod de større kryds i og omkring Randers by. Dette gælder for både morgen- og eftermiddagstrafikken. Den største trængsel målt i 2023 er i tidsrummet mellem kl. 7.45-8.00, hvilket er illustreret i kort 1.5 nedenfor. På lidt over 2 pct. af det overordnede vejnet i kommunen er trængslen kritisk i tidsrummet 7.45-8.00 på en gennemsnitlig hverdag.

Kort 1.5. Trængsel på vejnettet fra 07:45-08:00

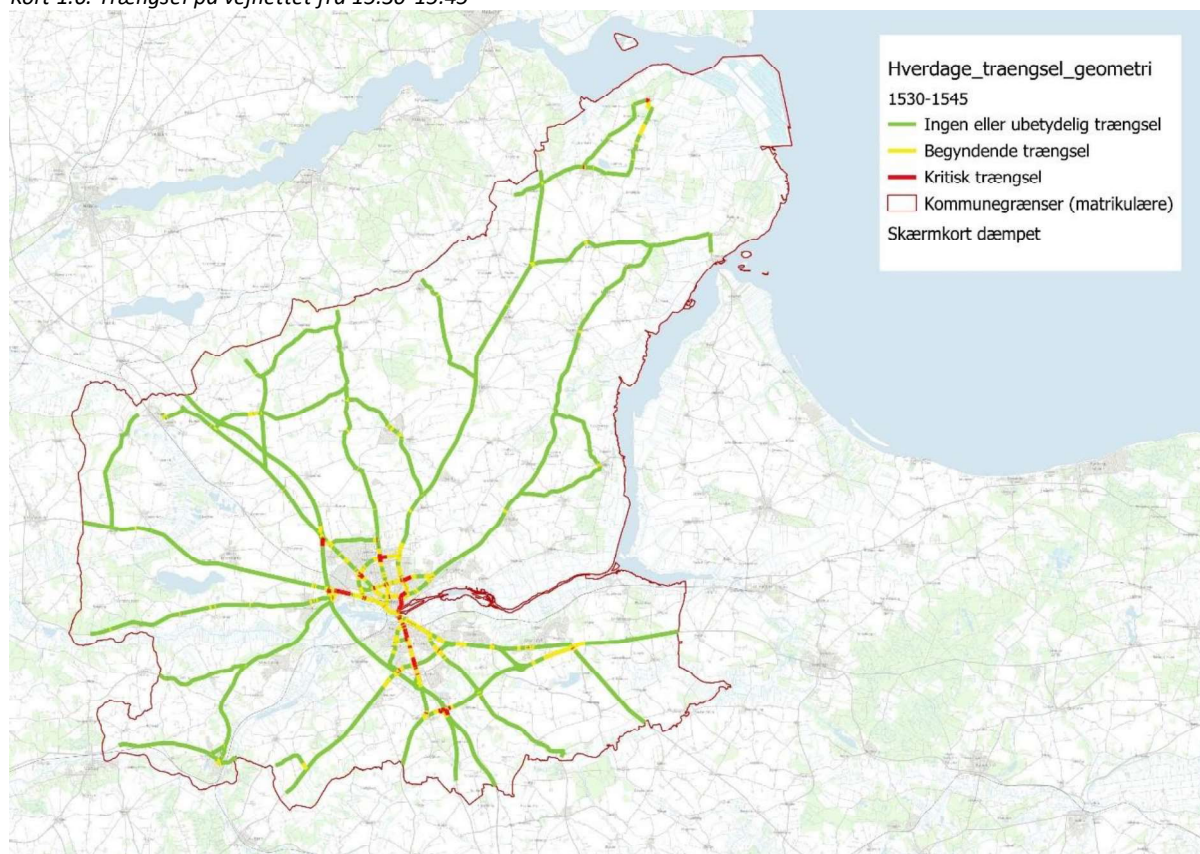


Kilde: Randers Kommunes egne data

Om eftermiddagen er andelen af vejnettet i kommunen, som er påvirket af kritisk trængsel, lavere. I tidsrummet kl. 15.30-15.45 er der den værste trængsel om eftermiddagen. Her er det knap 1,5 pct. af det overordnede vejnet, hvor der opleves kritisk trængsel. Det skyldes, at der typisk er større spredning på, hvornår folk tager hjem fra arbejde/skole, hvorimod mødetidspunkter om morgenen på skole/arbejde som regel er mere sammenfaldende.

Et af de steder, hvor trafikanterne oplever den største trængsel, er på Randers Bro. Der kører på en gennemsnitlig hverdag over 43.000 biler i døgnet på broen med betydelige kødannelser i myldretiden til følge. Fremtidig byudvikling vil medføre en yderligere trængsel af trafikken – med risiko for, at trafikken i perioder vil bryde helt sammen. Dette problem har været og er stadig helt centralt i planlægningen af det fremtidige vejnet i Randers Kommune. Det er derfor et vigtigt element i vejplanlægningen at få sikret en eller to nye forbindelser over fjorden.

Kort 1.6. Trængsel på vejnettet fra 15:30-15:45



Kilde: TomTom

Transportvaner i Randers Kommune

Seneste transportvaneundersøgelse viser borgernes gennemsnitlige rejsevaner for årene 2021-2023 i Randers Kommune. Undersøgelsen viser, at når rejsen er under 4 km, er borgernes fortrukne valg af transportform at gå. Er turen derimod længere, tager kommunens borgere oftest bilen. Andelen af rejser, hvor der anvendes kollektiv transport, er dermed også relativt lav (i alt 4 pct.).

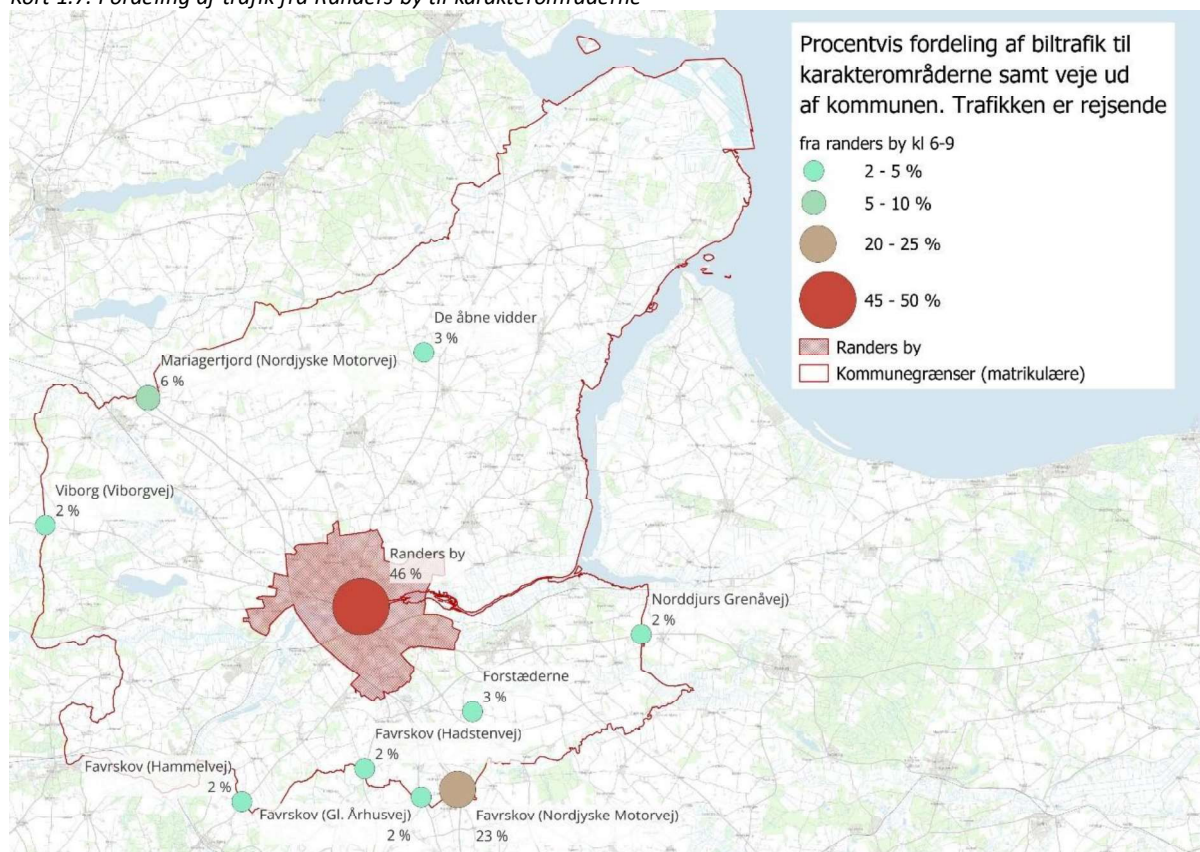
Tabel 1.1. Transportvaner i Randers Kommune

Pct. af rejser	Under 2 km	2 - 3,9 km	4 - 9,9 km	10 - 19 km	20 - 49 km	Over 50 km	I alt
Gang	12 pct.	10 pct.	6 pct.	0 pct.	-	-	28 pct.
Cykel	1 pct.	1 pct.	2 pct.	2 pct.	0 pct.	-	7 pct.
Bil mv	3 pct.	4 pct.	10 pct.	10 pct.	13 pct.	17 pct.	61 pct.
Kollektiv transport	-	0 pct.	0 pct.	0 pct.	1 pct.	1 pct.	4 pct.
Øvrige inkl. indenrigsfly	-	-	-	-	0 pct.	-	0 pct.
Sum	16 pct.	16 pct.	19 pct.	16 pct.	15 pct.	18 pct.	100 pct.

Kilde: Transportvaneundersøgelse fra DTU

GPS-data fra 2023 viser et overordnet billede af bilpendlere internt i kommunen. Morgentrafikken i tidsrummet kl. 06.00-09.00 viser, at knap halvdelen af den biltrafik, der starter i Randers by, ligeledes slutter i Randers by. Næsten en fjerdedel af trafikken er mod Favrskov, hvoraf en del må forventes at fortsætte mod Aarhus. Da der er lige omkring 10 kilometer fra den ene ende af byen til den anden ende af byen, er der umiddelbart et potentiale i at få flere bilister til at vælge cyklen eller gåben fremfor bilen, for både at nedbringe trafikmængden i Randers by og for at fremme folkesundheden.

Kort 1.7. Fordeling af trafik fra Randers by til karakterområderne



Kilde: TomTom

Udfordringer med mobiliteten i Randers Kommune

Velfungerende infrastruktur er en forudsætning for, at Randers Kommune fortsat kan udvikle sig som en attraktiv erhvervs- og bosætningskommune. For virksomhederne er der blandt andet behov for at kunne fragte varer og gods til og fra virksomhederne. Mobilitetsbehovene for borgerne handler blandt andet om adgang til skoler, uddannelsessteder og arbejdspladser samt let tilgængelige indkøbsmuligheder, fritidsaktiviteter, kulturtilbud og naturoplevelser.

Den blå barriere

Randers by ligger smukt placeret, hvor Gudenåen løber ud i Randers Fjord. Fjorden og åen byder på store rekreative og naturmæssige kvaliteter, men er en afgørende barriere for den nord-sydgående trafikstrøm i kommunen.

Randers har historisk været et knudepunkt for krydsningen af Gudenåen og Randers Fjord. Det afspejler sig i vejnettet, der siden middelalderen har udgået i alle retninger fra "vadestedet" ved Randers Bro. I nyere tid er motorvej E45 føjet til som endnu en passage af Gudenåen. Udover Randers Bro og E45 er der kun en bro over Gudenåen mod vest i Langå og to færgeoverfarter på Randers Fjord. Denne vejstruktur betyder, at den nord-sydgående trafik klumper sammen på E45 og Randers Bro. Det giver en mere sårbar infrastruktur, hvor vejnettets kapacitet i realiteten er opbrugt i dele af døgnet. Dette vil kun blive værre i årene der kommer, hvor blandt andet havnearealerne skal byudvikles. Den altafgørende udfordring for mobiliteten i Randers Kommune er derfor at skabe minimum en ekstra krydsning af Gudenåen/Randers Fjord og optimere kapaciteten på de nuværende krydsninger. Her vurderes det blandt andet afgørende, at E45 udvides med tre spor fra Aarhus N og til Randers N.

For at sikre den bedst mulige aflastning af Randers Bro – hvor trængslen i dag og i fremtiden medfører de største forsinkelser – er det endvidere nødvendigt at lave en ekstra krydsning af fjorden, der kan håndtere trafikken mellem den nordlige og sydlige dele af Randers.

Ydre og indre ringveje

Randers bys vejnet er formet af, at "alle veje fører til Randers Bro". Det betyder, at det først er de sidste 50 år, der har været fokus på at skabe sammenhæng øst-vest mellem de nord-sydgående veje, der fører til Randers Bro. På nordsiden af Gudenåen er der et ringsystem, der skaber mobilitet på tværs af byen. Der er en indre ring med Dronningborg Boulevard, Nørre Boulevard, Rådmands Boulevard og Parkboulevard, og en ydre ring med Ringboulevarden. Endelig bruges mindre veje som Højsletvej og Nordskellet som en "ydre kant" til gennemkørsel mellem de store indfaldsveje til Randers og E45. Ringsystemet er ikke fuldt udbygget, kapaciteten er presset og ringsystemet har ikke fulgt med byens udvikling imod nord. Særligt i den nordlige ende af byen mangler der derfor gode øst-vestgående forbindelser. Det betyder også, at meget trafik fra den nordlige og nordøstlige del af kommunen skal ind til byen og benytte byens ringsystem for at komme øst-vest eller bruger veje, der ikke er egnede til trafikmængden. Det er uhensigtsmæssigt og unødvendigt.

Kort 1.8. Illustration af indre og ydre ringvej samt yderkanten



Vejnettet i landdistrikterne

Vejstrukturen i byerne omkring Randers er resultat af flere hundrede års bymæssig og trafikal udvikling. Vejene udgår fra Randers Bro mod Udbyhøj, Hadsund, Mariager, etc. Men de tværgående forbindelser mellem de overordnede veje er, som i Randers by, dårligt udviklede. De mindre veje fungerer samtidig som fødeveje til det overordnede vejnet. Det kræver ikke nødvendigvis brede veje af høj klasse, men det kræver et vedligehold af vejene, så de kan opretholde deres funktion. Vejene nedbrydes og nedslides hurtigere, når vejen ikke er dimensioneret til den brug, der er. Det overordnede vejnets udformning i den nordlige del af kommunen giver i kombination med de smalle øst-vest gående veje en særlig udfordring for adgangen til E45, da forbindelserne på tværs til motorvejsafkørslen ved Purhus er dårlig. Kun 8.000 benytter afkørslen

dagligt, hvilket tyder på, at tilgængeligheden til E45 fra byerne i den nordøstlige del af kommunen er begrænset.

For at forbedre mobiliteten i Randers Kommune indeholder kommunens infrastrukturplan en beskrivelse af, hvilke projekter der vil være med til løse de konstaterede udfordringer for en forbedret mobilitet i Randers Kommune. I dette afsnit beskrives de vigtigste projekter.

Klimabroen og Flodbyen

For at sikre den bedst mulige aflastning af Randers Bro – hvor trængslen medfører de største forsinkelser – er det nødvendigt at lave en ekstra krydsning af fjorden, der kan håndtere trafikken mellem den nordlige og sydlige del af Randers.

Byrådet har bestemt, at der skal laves en ”klimabro”, der via havnepieren binder Randers by bedre sammen og aflaster Randers Bro markant. Beregninger med Randers Kommunes trafikmodel viser, at Klimabroforbindelsen kan reducere trafikken på Randers Bro med omkring 20.000 biler i døgnet i 2036, hvilket vil reducere den konstaterede trængsel på vejnettet i Randers betydeligt.

Samtidig vil Klimabroen, som er en integreret del af Klimabåndet, gøre det muligt at beskytte store dele af midtbyen mod stormflod. Klimabroen skaber i den forbindelse et enormt regnvandsbassin (det nordlige havnebassin), der kan bruges som reservoir for opsamling og tilbageholdelse af regnvand i forbindelse med skybrud.

Endelig åbner Klimabroen for byudvikling på havnearealerne. Byrådet har besluttet, at den gamle erhvervshavn, som ligger midt i byen, skal flyttes ud til en ny placering udenfor byen på den sydlige side af Randers Fjord. Dermed er der åbnet op for byudviklingsprojektet ”Flodbyen Randers”. Klimabroen er central i forhold til at muliggøre udvikling af store dele af de arealer, som skal udvikles i regi af projektet.

Flodbyen Randers vil i de kommende årtier være motoren i klimatilpasningen af Randers by og eksempelprojektet på synergier mellem byudvikling og klimatilpasning. Projektet omfatter byudvikling på de arealer, som har rummet den nuværende erhvervshavn og skal være med til at udvikle midtbyen ved Gudenåen og Randers Fjord til gavn for både bosætning, erhverv og turisme. Visionen er at skabe attraktiv byudvikling med nye boliger tæt på vand og natur - og med alsidige by- og naturoplevelser.

Projektet omfatter ca. 59 hektar med plads til 7-8.000 nye indbyggere fordelt på etageboliger samt en mindre andel tæt-lav bebyggelse. Flodbyen Randers er et generationsprojekt og vil formentlig først være fuldt realiseret om 40-50 år. Udarbejdelse af områdets første lokalplaner er i proces.

Sammenfattende har Klimabroen således tre formål:

- Aflaste Randers Bro og vejnettet i Randers midtby og dermed mindske trængslen i byen,
- Udgøre en del af Klimabåndet, som skal beskytte Randers midtby, både når der er stormflod, og når der kommer skybrudsregn,
- Skabe mulighed for byudvikling i og omkring havneområdet ved at give forbedret vejadgang til motorvejen via den nyetablerede Havnevej og gøre det muligt at bygge boliger omkring det nordlige havnebassin.

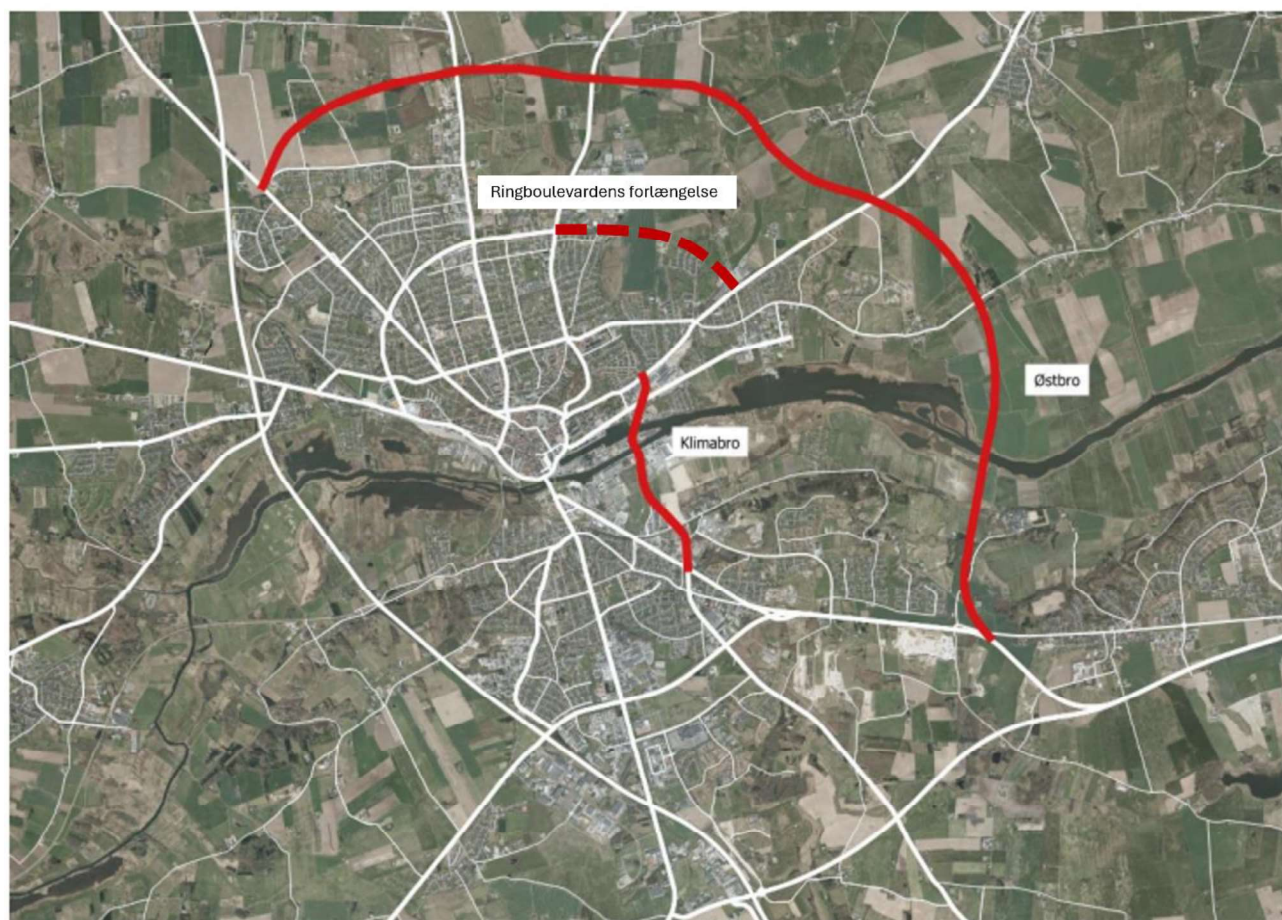
Billede 1.1. Illustration af den kommende klimabro



Østbroforbindelsen

På sigt er det nødvendigt at etablere en egentlig ringforbindelse omkring Randers i form af en omfartsvej, der krydser Randers Fjord længere mod øst. Ringforbindelsen kan opdeles i tre etaper. Første etape vil skabe forbindelse mellem E45 ved Randers Nord og Hadsundvej. Når alle tre etaper af ringforbindelsen er etablerede, vil Randers Bro og Klimabroen blive yderligere aflastet, skabe et oplagt alternativ i tilfælde af nedbrud på E45 samt åbne muligheder for udvikling i den nordøstlige del af kommunen. For at optimere trafikflowet i nord-sydgående retning skal der samtidig laves en række tilpasninger på det øvrige vejnet, der fører trafikken til Randers Bro og Klimabroen.

Kort 1.9. Illustration over Klimabroen, Østbroforbindelsen og Ringboulevardens forlængelse



Ringveje

Dronningborg, de Nedre byer og store dele af den østlige del af kommunen nord for fjorden har også dårlig adgang til E45. Ringboulevarden skal derfor forlænges til Udbyhøjvej. Skal kapaciteten på Ringboulevarden udnyttes optimalt, er det samtidig nødvendigt at erstatte rundkørslerne på Ringboulevarden ved Hobrovej, Gl. Hobrovej, Mariagervej og Hadsundvej med signalanlæg. Det er også nødvendigt at etablere bedre ringforbindelse til motorvejsafkørsel Randers N for den trafik, der kommer fra områderne nord for Randers.

På længere sigt vil de øst-vestgående forbindelser i den nordlige del af Randers blive forbedret, når 1. etape af Østbroforbindelsen etableres. 1. etape udgøres af en ny vej mellem Hobrovej og Mariager i forlængelse af Højsletvej og videre mod øst til Hadsundvej. Forlængelsen kan enten være som en udvidet Højsletvej på hele strækningen eller med en forlængning af Højsletvej mod syd på det østligste stykke.

Veje i landdistriktet

Det kan have betydning for bosætningen i den nordøstlige del, at mange vælger at bruge afkørslen ved Randers N eller Randers C - med øget trængsel til følge. For at forbedre adgangen til E45 for den nordøstlige del af kommunen skal der etableres omfartsveje omkring Asferg og Spentrup, og der skal ske en opgradering af Haldvej-Spentrupvej. Det vil skabe et samlet vejforløb som en øst-vestgående korridor fra Hald til E45 over Spentrup, Hvidsten og Asferg.

Planlagte stier

Byrådet vil:

- Arbejde for at udbygge nettet af cykelstier langs de mest trafikerede veje.
- Arbejde for at realisere de 7 korridorer for supercykelstier inden 2045.
- Gøre det mere trygt og sikkert at cykle til skole, arbejde og fritidsaktiviteter.
- Arbejde for at udbygge omfanget af stier i naturen for at øge folkesundheden.
- Forbedre adgangen til naturområder og forbinde landsbyer ved at skabe sammenhæng mellem rekreative stier og ruter for cyklende og gående.

Et godt og sammenhængende stinet medvirker til, at flere vil cykle og lade bilen stå på korte ture, fx til arbejde, fritidsaktiviteter og indkøb.

Kommunens infrastrukturplan sætter rammerne for at klassificere stinettet efter funktion, dog med ruter for supercykelstier tilføjet under hovedstierne. Cykelstier og -faciliteter er inddelt i de tre nedenstående funktioner:

- Hovedstier (herunder supercykelstier)
- anbefalede skoleveje
- Rekreative stier

Ud over disse indeholder kommuneplanen ligeledes udpegning af "Andre stier".

Hovedstier

Byrådet vil fokusere på nye hovedstier langs de mest trafikerede veje. Hovedstier kan være afmærket med cykelbaner som 2-minus-1-veje og anlagte med cykelstier. I 2020 blev Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland etableret. Samarbejdet består af Region Midtjylland og 10 kommuner: Aarhus, Favrskov, Hedensted, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Silkeborg, Skanderborg, Syddjurs.

Visionen med supercykelstierne er at forbinde centrale lokaliteter i de foreløbigt 10 midtjyske kommuner med 30 supercykelstikorridorer inden 2045. Idéen er videre, at supercykelstierne skal blive det tredje ben i den regionale transportplanlægning sammen med kollektiv trafik og vejtransport, så cyklen bliver et reelt transportvalg.

Af de 30 udpegede potentielle supercykelstikorridorer, der krydser kommunegrænser, er der syv i Randers Kommune. Korridorerne forbinder koncentrationer af arbejdspladser, uddannelser og beboelsesområder og skal synliggøre muligheden for at bruge cyklen som transportmiddel på hele eller dele af den daglige rejse. Korridorerne etableres med fokus på sammenhæng, flow, attraktivitet og trafiksikkerhed.

I korridorerne for supercykelstierne vil eksisterende cykelstier efter nærmere analyse skulle ændres i bredden.

Huller mellem eksisterende cykelstier lukkes, mens cykelstier langs indfaldsveje og andre trafikerede veje etableres.

Kort 1.10. Kort over kommende og eksisterende supercykelstier



Offentlig transport i Randers Kommune

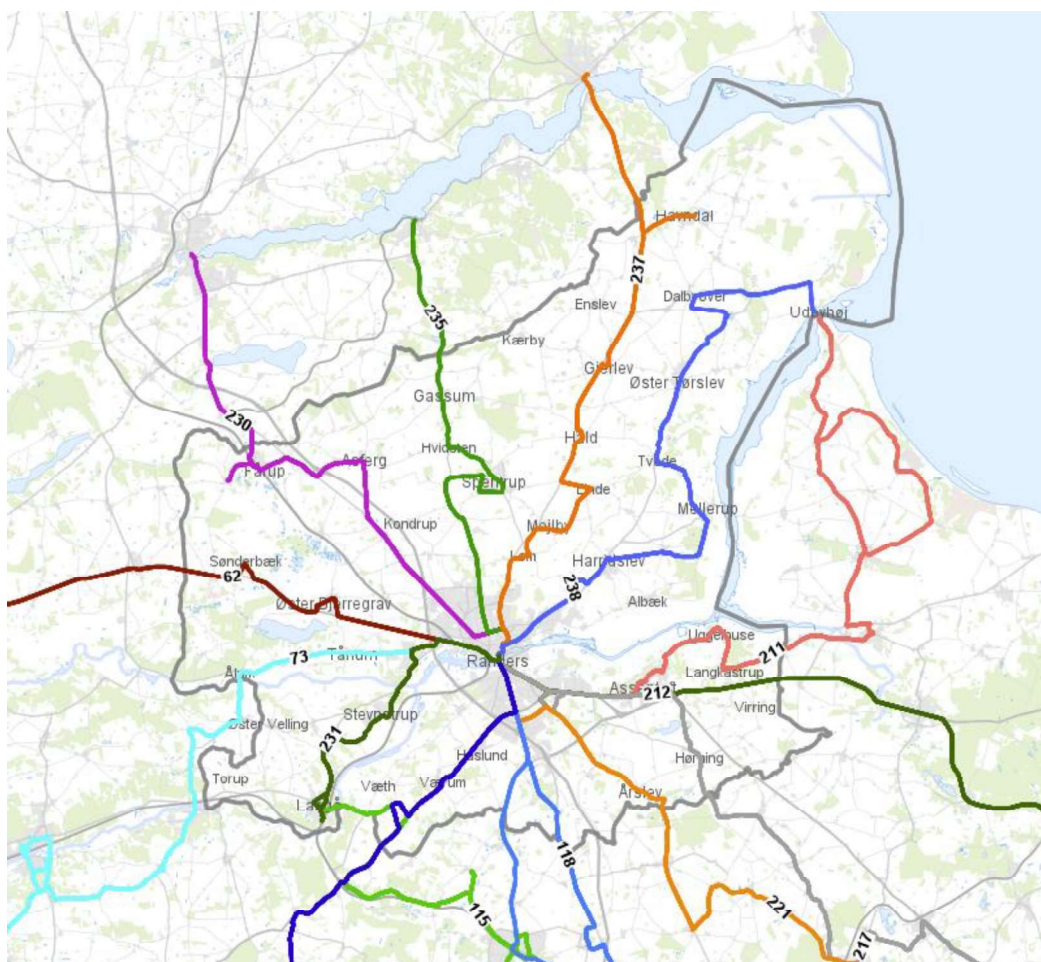
Afsnittet indeholder en beskrivelse af den offentlige transport internt i kommunen samt den offentlige transport til og fra kommunen, herunder en beskrivelse af jernbanenettet og forbindelser til andre byer.

Bustransport i Randers Kommune

I 2024 var der i Randers Kommune, ifølge Midttrafik, 2.795.000 passagerer med busserne. Til sammenligning var der 1.571.000 passagerer i Horsens Kommune, 1.461.000 i Silkeborg Kommune og 1.584.270 passagerer i Vejle Kommune (data fra Sydtrafik). Af sammenligningskommunerne er Randers Kommune dermed den kommune, der har klar flest passagerer i busserne. Tallene indeholder både lokale og regionale ruter.

Nedenstående kort viser, hvilke regionale busruter der går igennem Randers Kommune og by. Som kortet viser, er alle de store indfaldsveje i Randers Kommune dækket af busruter.

Kort 1.11. Regionale busruter i Randers Kommune

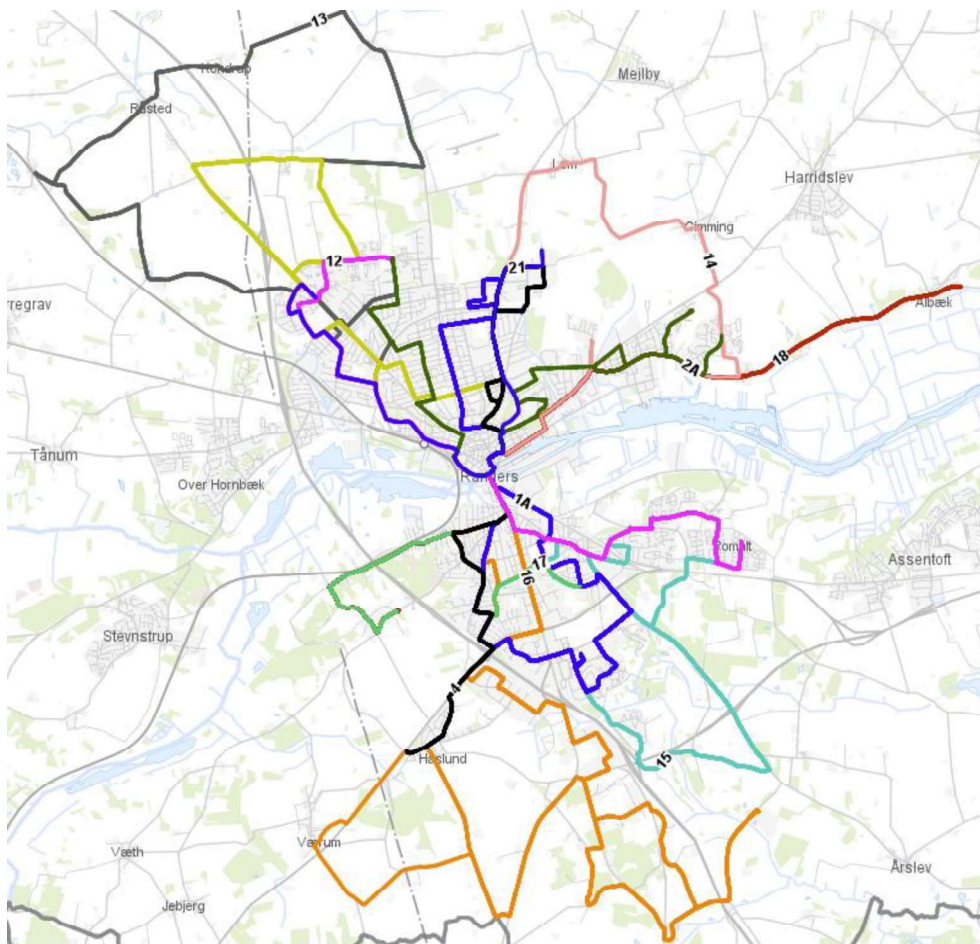


Nedenstående kort viser de ruter bybusserne i Randers by kører efter.

Tilsammen viser de to kort, at hele kommunen er forbundet med Randers by, og at det både er til at komme til og fra Randers by med busserne i kommunen.

Der er vedtaget forskellige servicemål for den kollektive trafik i kommunen. Servicemålene tager udgangspunkt i byernes størrelse, således at byer med flere indbyggere kan forvente flere busafgange end byer med færre indbyggere.

Kort 1.12. Bybusser i Randers Kommune



Togtransport i Randers Kommune

I Randers Kommune er der to togstationer, hhv. i Langå og i Randers by. Data fra Trafikstyrelsen viser, at der siden 2020 har været et stigende antal passagerer, der er stået på toget fra Randers Station. I 2020, som var et år præget af hjemmearbejde grundet covid-19, var der 258.000 passagerer, der tog toget fra Randers Station. Til sammenligning var der i 2024 397.000 passagerer, der stod på toget på Randers Station – et højere passagerantal end før covid-19-tiden, hvor der i 2018 og 2019 stod henholdsvis 376.000 og 348.000 passagerer på toget på Randers Station.

På Langå Station er antallet af passagerer steget fra 133.000 passagerer i 2020 til 169.000 passagerer i 2024. Langå Station oplever dog samlet set, at færre passagerer står på toget nu end før covid-19-tiden, hvor der i 2018 og 2019 stod henholdsvis 254.000 og 189.000 passagerer på toget på Langå Station.

Både for Langå og Randers Station går den største del af rejserne til Aarhus.

Lidt usædvanligt er der i Randers 1,2 kilometer mellem busterminalen og stationen. Dermed er det ikke nemt at stige fra toget over i en bus eller fra en bus over i et tog.

Pendling

Internt i Randers Kommune er der dagligt omkring 30.500 mennesker, som transporterer sig til et job inden for kommunegrænsen.

Der er ca. 20.000 personer, der pendler fra Randers Kommune til en anden kommune for at arbejde. Af disse pendler ca. 7.500 til Aarhus Kommune, ca. 2.200 til Favrskov Kommune og ca. 2.000 til Mariagerfjord Kommune. I alt bliver der pendlet til 32 forskellige kommuner fra Randers Kommune.

Der er ca. 12.000 mennesker, der dagligt pendler ind til Randers Kommune fra andre kommuner. Ligeledes her er det særligt fra Aarhus, Favrskov og Mariagerfjord kommuner, der bliver pendlet, med hhv. 3.000, 1.500 og 1.500 daglige pendlere.

Ifølge data fra Danmarks Statistik har borgerne i Randers Kommune i gennemsnit 25,6 km til arbejde, i Silkeborg pendler de 27,9 km, i Horsens 23,2 km og i Vejle 27,6 km. Af dem der har arbejdsplads i Randers, er gennemsnitspendlingen pr. dag 18,6 km, i Silkeborg 21,3 km, i Horsens 21,9 km og i Vejle 24,5 km.

Der er således relativt lille forskel på, hvor langt borgerne i hhv. Randers og sammenligningskommunerne pendler for at komme på arbejde, men noget tyder på, at dem, der arbejder i Randers, generelt bor tættere på deres arbejdsplads end dem, der arbejder i sammenligningskommunerne. For Horsens og Silkeborg kan det muligvis forklares med, at der er kortere afstand mellem Randers og Aarhus, end der er mellem Horsens og Aarhus samt Silkeborg og Aarhus. Det må forventes, at en relativt stor andel af pendlerne i alle de tre kommuner bor i Aarhus.

1.3 Natur og landbrug i Randers Kommune

Målt på geografisk areal er Randers Kommune den 20. største kommune i Danmark med et samlet areal på 74.825 hektar.

Naturen i Randers Kommune kan opgøres i §3-beskyttet natur, fredskovsarealer og habitatområder. Den §3 beskyttede natur udgør 8,8 pct. af kommunens areal, fredskovsarealerne udgør 6,9 pct. af arealet og habitatområderne udgør 4,3 pct. af arealerne. Der er et vist overlap mellem disse tre forskellige typer natur, og den samlede natur i kommunen udgør derfor kun 16,4 pct. af kommunens areal.

Nedenstående tabel viser arealerne af den §3 beskyttede natur, og det ses, at det særligt er udgjort af eng og mose arealer.

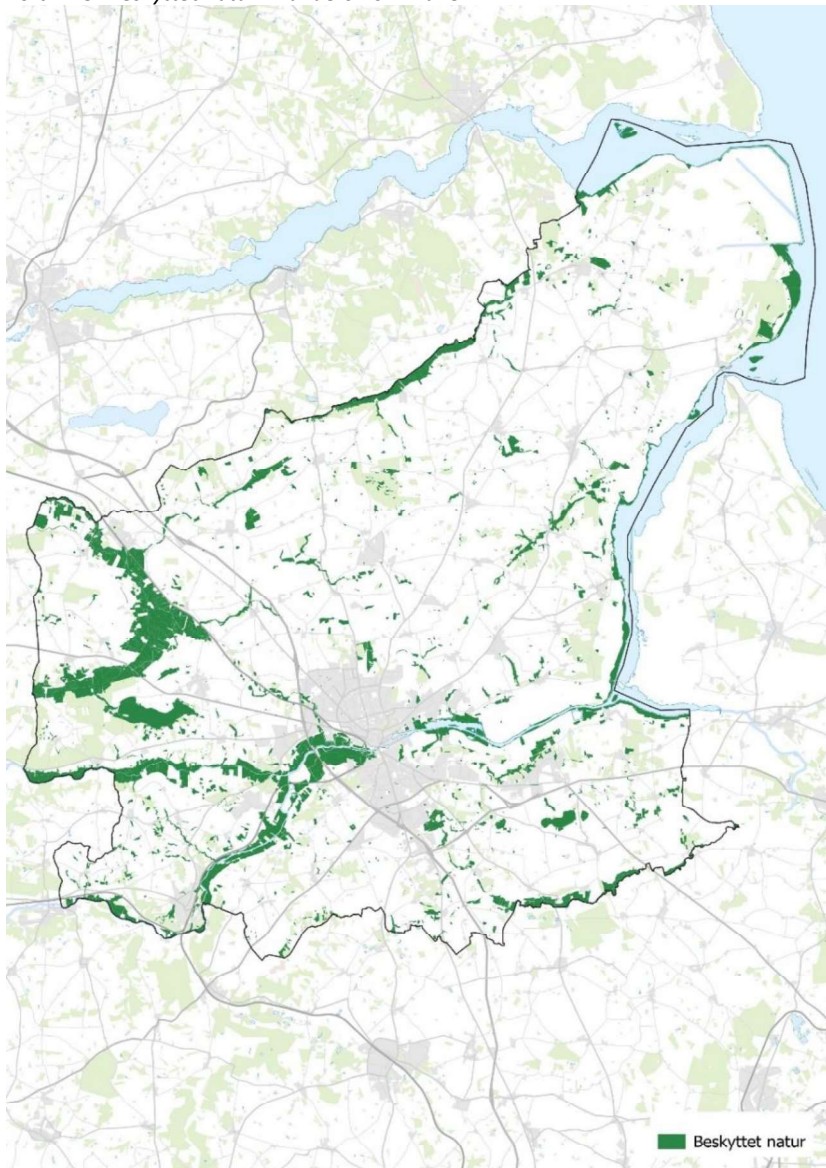
Tabel 1.2. Beskyttet natur i Randers Kommune fordelt på naturtype

Naturtype	Areal (hektar)
Eng	2.677
Mose	1.806
Sø	803
Strandeng	644
Hede	104
Overdrev	667
Total	6.701

Kilde: Randers Kommunes egne data

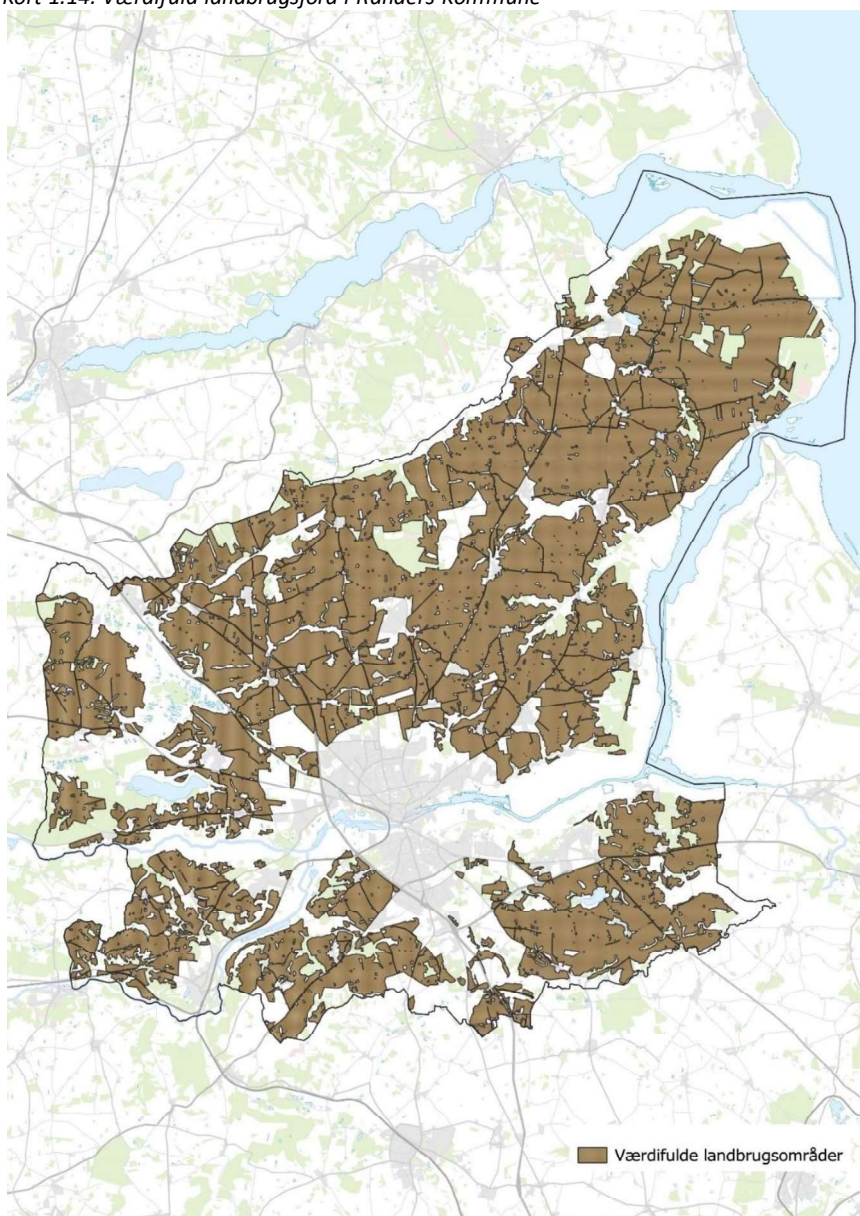
Herunder vises i kort 1.13 og 1.14 placeringen af hhv. §3 beskyttet natur og "værdifulde" landbrugsarealer i kommunen.

Kort 1.13. Beskyttet natur i Randers Kommune



Kilde: Randers Kommunes egne data

Kort 1.14. Værdifuld landbrugsjord i Randers Kommune



Kilde: Randers Kommunes egne data

Som det ses af ovenstående kort over landbrugsområder, udgøres meget store dele af kommunens arealer af landbrugsjord. Der er dermed relativt lidt natur i kommunen, og til gengæld relativt meget landbrug.

Det ses også af kortet, at der særligt i den nordøstlige del af kommunen er landbrug, og ikke natur.

Grøn trepart

Med "Aftale om et Grønt Danmark" og "Aftale om Implementering af et Grønt Danmark" får kommunerne en central rolle med ansvar for planlægning og implementering af arealomlægningsindsatsen. Det betyder, at kommunerne senest i 2025 skal udarbejde dynamiske omlægningsplaner, der viser, hvordan man lokalt vil komme i mål med indsatsen. Indsatsen omfatter udtagning af kulstofrige lavbundsjord, vådområder, skovrejsning, ekstensivering og andre arealbaserede omlægningsindsatser, for herved at sikre en god økologisk tilstand i havmiljøet, bedre vilkår for natur og biodiversitet samt en mindre klimabelastning.

Siden 2010 har kommunerne som konsekvens af den gældende vandplanlovgivning koordineret udtagning af landbrugsjord i 23 tværkommunale vandoplandsstyregrupper (VOS'er) målrettet reduktion i nitratbelastningen af havmiljøet. Udtagningen af landbrugsjord er sket via etableringen af lavbundsarealer og vådområder.

Randers Kommune har været medlem af VOS Randers Fjord, VOS Limfjorden, VOS Mariager Fjord, og hovedoplandet "Nordlige Kattegat, Skagerak". Alle disse fire tværkommunale VOS'er omdannes fremover til de nye lokale grønne treparter.

Det er endnu ikke besluttet hvor meget eller hvilken jord, der skal udtages i Randers Kommune. Men i første omgang peges der især på lavbundslande i ådale og langs Randers Fjord, herunder pumpelagene langs Randers Fjord, hvorfra der tabes store mængder næringsstoffer.

Såfremt der bliver udtaget større sammenhængende jordområder i kommunen, og hvis det lykkes at få renere vand i fjorden, vil det forventeligt give større gevinster for kommunen. Der vil blive bedre muligheder for friluftsliv og rekreation for både turister og borgere i kommunen. Biodiversiteten i både vandmiljøerne og på land vil øges, hvilke kan skabe større naturoplevelser for borgerne, og det kan være med til at øge turismen til kommunen. Det rene vand i fjorden vil på sigt give fisk, ligesom der på sigt kan komme bundvegetation og ålegræs tilbage i vandmiljøet. Det bedre vandmiljø og fisk i vandet kan være med til at tiltrække lystfiskere. På landjorden vil der komme større sammenhængende naturområder, og fx moser, enge og skove som også vil øge biodiversiteten i kommunen, og det vil være spredt mere geografisk ud i kommunen.

Det forventes, at der i sommeren 2025 kommer et kort fra GEUS og Ministeriet for Grøn Trepert, der viser de områder, hvor der tilbageholdes mest kvælstof.

Oversvømmelsesrisiko

Randers Kommune er af EU udpeget til oversvømmelsestruet risikokommune. Det indebærer, at byrådet er forpligtet til at have en plan for, hvordan denne risiko imødegås. Den største trussel for store oversvømmelser findes, hvor Gudenåen møder Randers Fjord, det vil sige i Randers midtby. Af nedenstående kort kan det ses, at der er oversvømmelsesrisiko i de dele af kommunen, der grænser op til Gudenåen.

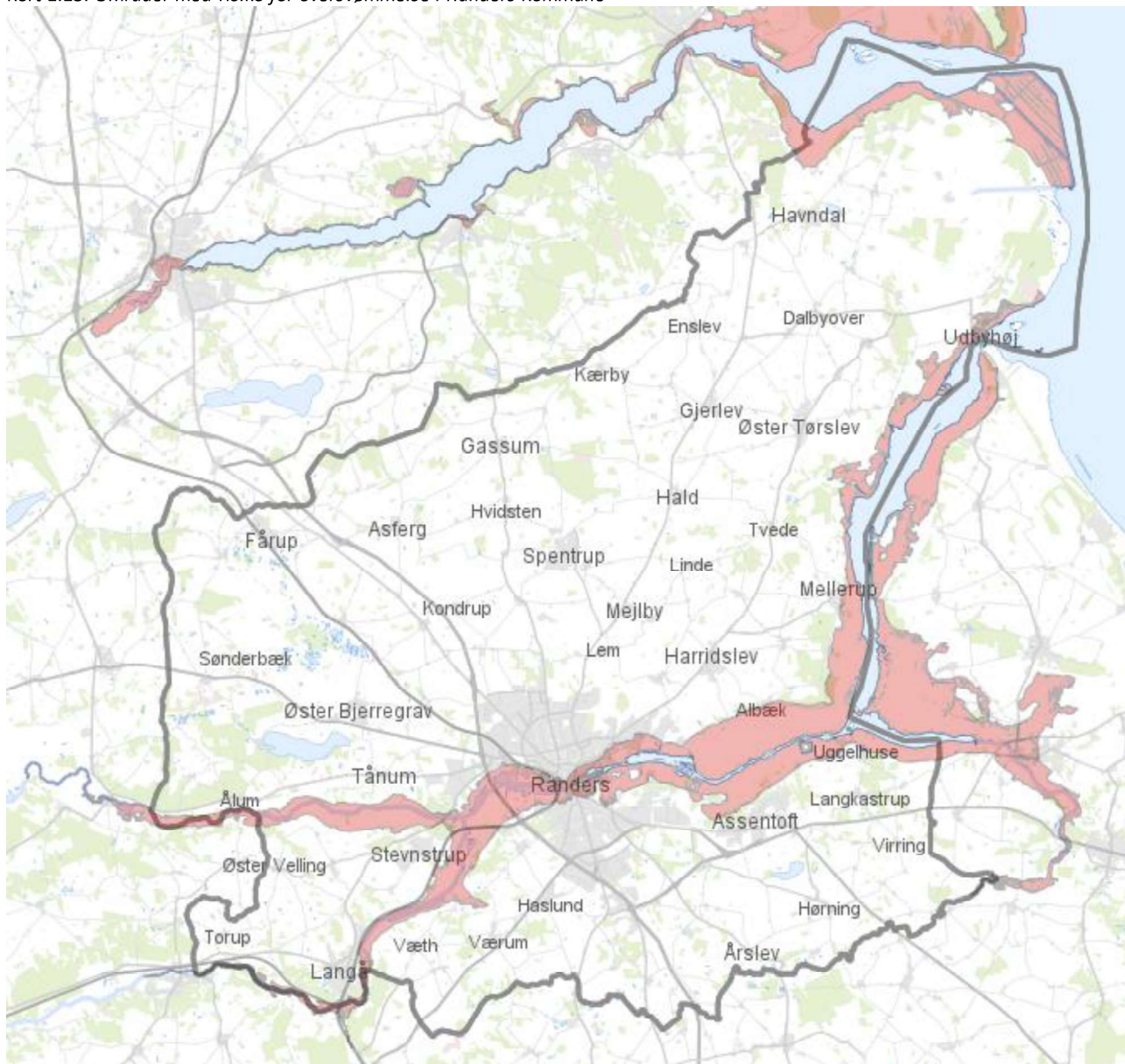
Der kan opstå et kritisk klimascenarie i en situation, hvor ekstrem regn og stormflod sker på samme tid. I dette tilfælde vil store mængder overfladevand strømme mod Randers midtby fra oplandet via Gudenåen og de omkringliggende bakker samtidig med, at stormen giver anledning til en høj vandstand i Randers Fjord. Tilsammen vil det indebære, at Gudenåen/fjorden løber over sine bredder i Randers midtby. Det betyder igen, at kloakkerne vil løbe over, og at kældre, veje og stueetager bliver oversvømmet.

Etableringen af Klimabroen, nævnt ovenfor, har blandt andet til formål at forebygge disse oversvømmelser. Klimabroen bliver en del af et klimabånd, der dækker strækningen fra Klimabroen til Justesens Plæne, og som har til formål at beskytte Randers by mod oversvømmelser ved etableringen af tre meter høje diger. Etableringen af digerne vil beskytte mod den højeste vandstandsstigning angivet i de nationale fremtidsscenarier for klimaet.

I forhold til regnvandet som "fanges" bag disse diger ved situationer med ekstrem regn, vil det som del af byudviklingen blive håndteret ved, at kloaksystemet i midtbyen i de kommende år tilpasses denne udfordring. En tilpasning som bliver en af de største opgaver for spildevandsselskabet Vandmiljø Randers de

næste mange år. Byrådet har besluttet, at håndteringen af regnvandet samtidigt skal fremme etableringen af grønne byrum i midtbyen.

Kort 1.15. Områder med risiko for oversvømmelse i Randers Kommune



Kort 1.16. Oversvømmelsesrisiko i Randers midtby ved 100-årshændelse



Som det ses af ovenstående kort 1.16, er det meget store dele af Randers by, der vil blive oversvømmet ved en 100-årshændelse.

Fussingø

Fussingø er et naturområde, der ligger ca. 10 kilometer øst for Randers, og der er både en sø og skov i området, ligesom der ligger en herregård fra 1555 ved den ene ende af søen. Udover herregården er der en række spændende fortidsminder i området fx ruinen på halvøen Fussingø og velbevarede bronzealder høje på Kreten mod Ålum.

Søen er med sine tre kilometer i længden, 29 meter i dybden og 220 hektar en af de større i Danmark. I foråret kan man se den toppede lappedykkers særprægede parringsceremoni, og i søen lever både gedder, aborre og skalle.

I områder bor også alle Danmarks tre store rovdyr, både grævlingen, ræven og odderen, og man kan være heldig at se rådyr i skovene. Mange af fuglene i området er tilknyttet skoven, og der er blandt andet musvåger, duehøge og rød glente. Havørnen er desuden begyndt at yngle ved Fussingø Sø.

Skovene omkring Fussingø gods udgøres af Indskovene, bevoksningen omkring Fussingø Sø og af Udskovene beliggende på nordsiden af Nørre Å-dalen. Skovene har gode skovjorde, er primært løvskov og det er bøg og eg, der dominerer. De ældste træer i skoven er 250 år gamle, og man kan blandt andet finde dem ved Thomasbakke og Galgebakken.

I området er desuden Læsten bakker, der med sine falske bakker og fredede natur danner et smukt bakkedrag langs nordsiden af den brede og fladbundede Skals Ådal. Området præges af en blanding af hede, krat og agerjord, og der er fra toppen af bakkerne udsigt til Tuemose og tilgroede tørvegrave.