

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_x-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 CO₂ og HC vil forblive uændret.

Alternativ B vil medføre en stigning i NO_x-emissionen på ca. 10 tons pr. år, en stigning i CO-emissionen på ca. 20 tons pr. år, en stigning i CO₂-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.