



LANGÅ MILJØGRUPPE

Langå den 28. februar 2010

## Høringssvar fra Langå Miljøgruppe til Randers kommunes udspil til Klimaplan 2030

Langå Miljøgruppe har i flere sammenhænge, bl.a. i høringssvar til infrastrukturplanen, gjort opmærksom på, at trafikspørgsmål er centrale for Langå-området, da det er en pendlerby, hvor én eller flere i de fleste husstande arbejder eller studerer i andre byer. Derfor er det vigtigt, at der er gode kollektive forbindelser, hvis ikke bilen skal være nødvendig til de daglige transportopgaver: arbejde, indkøb, fritidsaktiviteter o.l.

Et af Klimaplanens mål er at der skal ske en markant reduktion i udledningen af CO<sub>2</sub> fra transportsektoren. Det skal bl.a. ske ved at reducere personbiltrafikken med 30-35 %, idet planen forudsætter, at 5% flyttes til cykel, 5% til bus, 15% til tog og at personbiltrafikken generelt reduceres ved øget samkørsel.

### *Forslag til handling*

I oktober 2009 indsendte Langå Miljøgruppe et antal forslag til kommuneplan 2010. Randers kommune påpegede i sit svar til gruppen, at der er tale om forslag af praktisk karakter, som især ville være relevante for klimaplanen.

Vi har derfor valgt at fremsende en revideret udgave af de forslag, som direkte vedrører klimaplanens visioner i forhold til Langå-området.

Det drejer sig om forslagene vedr.:

- A Trafik
- B. Energi

Ændrede og nye forslag er markeret med en asterisk (\*).

## Ad A. Trafik

### 1. De korte ture

Overordnet mener vi, at der bør sættes målrettet på at få den gennemgående trafik væk fra Langå centrum, så det bliver attraktivt at lade bilen stå, dvs. trygt, sikkert og hurtigt.

Det kan fremmes ved:

- 1.1. At man fremskynder planerne om en omfartsvej fra Amtmand Hoppes bro til Gydevej.
- 1.2. At det bliver muligt at cykle på omfartsvejen, bl.a. for at man kan krydse jernbanen i nærheden af de store boligkvarterer, hvor der iflg. planen sættes på yderligere vækst
- 1.3. \*Revideret: At der anlægges cykelstier til skole og idrætsanlæg o.l.:
  - 1.3.1. Etablering af direkte cykelsti mellem Digterparken og Langå skole/Idrætscenter. Denne sti er allerede planlagt i forbindelse med udstykning ved Gydevej, og den vil forbedre adgangen for rigtig mange borgere. Der er tale om en sti på ca. 5-600 meter, som sparer en omvej på det dobbelte.
  - 1.3.2. Etablering af stiforbindelse til rideskolen på Sønderkovhedevej: Rideskolen benyttes af mange børn fra Langå, men på trods af den korte afstand til byområderne bliver de fleste kørt i bil pga strækningen på Randersvej, som ikke levner plads til cyklister.
- 1.4. At Rema-krydset ikke lysreguleres, men at pengene anvendes på at nedsætte trafikbelastningen i centrum. En mindre ombygning af krydset, primært ved at udvide den nederste del af Markedsgade og erstatte fortovsoverkørslen med alm. højttænder, vil bidrage til at vigepligtsforholdene tydeliggøres og forbedre pladsforholdene for alle trafikanter. Trafiktællingen fra juni 2009 peger i retning af den gennemkørende trafik stadig er dominerende og at fartgrænserne jævnlige overskrides. Hastighedskontrol vil under alle omstændigheder også bidrage til at sikre krydset.
- 1.5. \*Nyt forslag: At der etableres sikker cykelparkering ved Langå station: Bygningerne er der, de står tomme og mangler kun at få monteret nye nøglekortlæsere.
- 1.6. At hastighedskontroller gennemføres i langt højere grad end i dag:
  - 1.6.1. I byområdet særlig på Gydevej; på Åbrovej fra rundkørslen til bygrænsen; langs Randersvej fra Bredgade til industrikvarteret.
  - 1.6.2. I landområder, særlig Ulstrupvej på strækningen fra rundkørslen til kommunegrænsen til Favrskov kommune, hvor der erfaringsmæssigt køres med alt for høje hastigheder.
  - 1.6.3. \*Nyt forslag: at man undersøger mulighederne for elektronisk fartkontrol, der jo ikke generer de lovlydige trafikanter. Det bør overvejes, om hastighedsgrænsen skal sænkes yderligere.

### 2. Andre trafikforslag

- 2.1. \*Revideret: Opprioritering af kollektiv trafik: Vi ønsker fortsat, at der både i retning mod Århus og i retning mod Randers er halvtimesdrift i dagtiden – ikke blot i "forretningstiden" (07 - 17). Med halvtimesdrift mener vi højst en halv time mellem togafgangene; og ikke to tog i timen, som fx. på strækningen Århus-Langå, hvor de efter kl. 17:24 afgår så tæt på hinanden, at ventetiden til næste afgang når op på 50 minutter.

Både i Randers og i Århus er der behov for en bedre koordinering med den øvrige kollektive trafik. I Århus er koordineringen med landsdelstrafikken så dårlig, at rejsetiden fra København til Langå med køreplansskiftet 2010 blev forlænget til 3t 43 min, samtidig med at rejsetiden mellem København og Århus blev reduceret med 4 minutter til 2 t 51 min og til Randers tilsvarende. Skal man tidligt (ankomst 9.23) til København fra Langå er rejsetiden endda 4 timer, hvoraf 34 minutter er ventetid på Århus Banegård. Sådanne forhold trækker ikke passagerer fra personbiler og fly over i toget.

2.2. \*Nyt forslag: Forbedret adgang til Langå station:

Afstand og adgangsforhold til en station er af stor betydning for andelen af rejser, der foretages med tog. I Langå kan Skovlystområdet bringes markant tættere på stationen ved at etablere stiovergang over spor 4, så ø-perronen (spor 3-spor 4) forbindes til Skovlystvej og Langå Camping. Spor 4 benyttes meget lidt og slet ikke til gennemkørende trafik, hvorfor overgangen skulle være lige så sikker som den eksisterende overgang over spor 1. En sådan overgang vil samtidig give adgang til at benytte spor 3 for passagerer i kørestol og andre, der ikke kan forcere trapper og som derfor i dag er henvist til at benytte Randers Banegård eller ulovligt passere spor 2 og 3, hvor gennemkørende tog forekommer flere gange i timen.

2.3. \*Revideret: Koordination mellem bus og tog i Randers

I Randers hæmmes skiftet mellem tog og bus af afstanden mellem banegården og busterminalen. Hvis disse ikke rykkes nærmere, kan forbindelsen mellem dem gøres bedre. Ankommer man f.eks. med IC forbindelsen fra Århus eller Langå til Randers 8.53, skal man vente til 9.28, før der går bus mod Busterminalen. På denne tæt befærdede strækning burde der højst være 10 minutter mellem busforbindelserne, og det kan sikres ved at udfylde lange ventetider mellem de nuværende busser med en lokal pendulfart.

2.4. Gratis buskørsel for flere:

I dag er bustrafik indenfor kommunegrænsen gratis for pensionister og det er rigtig godt. Næste udvidelse kunne eksempelvis være unge op til 18 år. På sigt burde gratis buskørsel gælde for alle kommunens borgere, som det er tilfældet i flere andre kommuner

2.5. \*Revideret: Fremme af elbiler og el-cykler:

2.5.1. El-biler

2.5.1.1. Offentlige arbejdspladser får pligt til at sørge for at der er tilstrækkeligt med el-stik på deres parkeringspladser for de ansatte (for pendlere fra Langå til Randers by - 16 km hver vej passer til de nuværende el-bilers rækkevidde)

2.5.1.2. \*Nyt forslag: Et antal pendlerparkeringspladser ved Randers og Langå station får elstik til gratis opladning

2.5.1.3. Gratis parkering for elbiler generelt

2.5.1.4. \*Nyt forslag: Forsøg med el-biler til bilkørende kommunalt ansatte, fx hjemmehjælpere i Langå-området

2.5.2. El-cykler (cykler med el-hjælpe-motor)

Det er med glæde, at vi kan konstatere, at Randers kommune allerede har konkrete forsøg vedr. fremme af el-cykler i sit projekt "Randers cykelby - byen i bevægelse".

Projektet fokuserer imidlertid udelukkende på Randers by, mens vi gerne ser tiltag der rækker længere ud:

2.5.2.1. Kommunalt tilbud om tilskud til køb af el-cykler til pensionister.

2.5.2.2. Forsøg med el-cykler til cyklende hjemmehjælpere i alle byområder.

2.5.2.3. \*Nyt forslag: Forsøg med el-cykler til ansatte i Randers kommune, der gerne vil være cykelpendlere; evt. fortrinset for pendlere med over fx. 7 km hver vej?

## Ad B. Energi

### *Klimaplan og samarbejde med energileverandørerne*

Klimaplan 2030 lægger op til, at kommunen skal gå i dialog med Naturgas Midt-Nord og de naturgasfyrede kraftvarmeværker om at omlægge fyringen til biogas, for på den måde at fjerne CO<sub>2</sub>-udledningen fra varmeforbruget i bl.a. Langå. Langå Miljøgruppe støtter denne udvikling, men gør opmærksom på, at også biogas er en begrænset ressource, så en reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen bør først og fremmest ske ved en reduktion i varme- og energiforbruget.

I øvrigt gør vi opmærksom på, at naturgasselskaberne har en selvstændig interesse i at indpasse og distribuere biogas i det almene naturgasnet, hvilket kræver CO<sub>2</sub>-rensning og opgradering ved tilsætning af propan. Denne rensning og opgradering er et nødvendigt energi- og ressourcespild i forhold til en direkte anvendelse af biogassen i kraftvarmeværker og industri. (Se også:

<http://ing.dk/artikel/105075-biogas-kan-goere-naturgasnettet-stuerent> )

Langå Miljøgruppe ser gerne, at en varmeplan for Langå gøres miljømæssigt optimal, uden at skele til diverse energileverandørers særinteresser og deltager gerne i udarbejdelse af planen.

### *Forslag til handling*

Kommunen har mulighed for at være en aktiv medspiller i at reducere energiforbruget ved at:

1. Støtte ombygning af Langå varmeværk (og andre) fra naturgas til vedvarende energi som træflis, solceller eller biogas. Kommunen må være en af værket største aftagere, alene pga Langå skole og plejehjemmet Kildevang. Interessen er der, det viste varmeværket ved seneste ombygning.
2. Undersøge mulighederne for affaldsforbrænding i Randers kommune, for at nedsætte transporten af affaldet.
3. Belønne ejere af lavenergihuse, fx. ved nedslag i ejendomsskatterne eller rabat på grundpriser ved nybyggeri. Det kan ske både ved ombygning og nybyggeri, hvis ejeren kan dokumentere at et vist energiforbrug ikke overskrides.
4. \*Nyt forslag: udvide dækningen af kraftvarmeforsyningen, så den omfatter hele den bymæssige bebyggelse i Langå, incl. bydelen øst for jernbanen (Skovlyst-området).
5. \*Nyt forslag: starte kampagner for bedre isolering af eksisterende bygninger; miljøgruppen bidrager gerne med at organisere fotografering af huse med infrarødt kamera.
6. \*Nyt forslag: yde støtte til benyttelse af solvarme, gerne kombineret med solceller til elproduktion og varmelagring.
7. Støtte CO<sub>2</sub>-neutrale transportmåder aktivt, jvf. ovenstående trafik-forslag.