



LANGÅ MILJØGRUPPE

Langå den 2. december 2012

Til
Randers kommune

Randers Kommunes mobilitetspolitik - i Langå-perspektiv

Langå Miljøgruppe har med interesse læst Randers kommunes oplæg til mobilitetspolitik. Oplægget giver dog indtryk af, at politikken handler om Randers by frem for Randers kommune: veje i Randers by, Randers Cykelby, kollektiv trafik i Randers by og togbetjening af Randers by. Mobilitet i den del af kommunen, der ligger udenfor byen, beskrives overvejende som muligheden for at komme til, komme igennem eller komme uden om Randers by.

Vi vil derfor gerne supplere med nogle synspunkter på mobiliteten i kommunens anden stationsby og næststørste bysamfund.

Langå har historisk set været forbundet til omverdenen med jernbanen og før da, via Gudenåen. Toget fungerer i dag som det effektive transportmiddel, hvad enten man skal mod Randers – Ålborg, Århus- København eller mod Bjerringbro-Viborg, mens vejforbindelserne er relativt snævre og snørklede. Langå er fx en af de få byer, hvor hovedgaden ender blindt - ved stationen. Det betyder imidlertid også, at Langå er en god by for dem, der ikke i det daglige er afhængige af bilen, og den rolle mener miljøgruppen er værd at bevare.

Mere mobilitet i Langå-området

Langå's to største aktiver, jernbanen og Gudenåen, er samtidig de to suverænt største hindringer for mobilitet inden for lokalområdet.

1. Stationsforbindelse til Skovlyst

"Der skal være velbeliggende knudepunkter for den kollektive trafik. Vigtige stoppesteder skal udbygges til miniterminaler. De skal være trygge, have gode parkeringspladser og gode stier til de nære byområder." (miljøgruppens fremhævning), Mobilitetspolitik, s. 3

Selv om Langå er opbygget omkring banen, er Skovlystkvarteret, med ca. 1/6 del af byen incl. byens fodboldstadion, i dag skilt fra Langå station med et hegn. Selvom der fra kvarteret kun er fra 100 til 1000 meter til perronerne, må passagerer fra kvarteret ud på en 1-2 km omvej for at komme dertil. Undersøgelser af betydningen af stationsnærhed for valget af transportform viser, at det gør en markant forskel, hvis afstanden til stationen stiger med få hundrede meter; og valget bliver i bilens favør.

Derfor bør der etableres en sti fra stationen over spor 4 til Skovlystvej, således at stationen både bliver lettilgængelig og et bindeled i stedet for en barriere i byen.

En sådan sti skal desværre passere skinnerne og dermed Banedanmark, der hidtil suverænt har afgjort hvad der er en sikkerhedsrisiko og hvad der ikke er:

- Spor 4, der ikke benyttes til gennemgående, hurtig trafik, vurderes som så risikabelt at passere, at der nu er opsat et solidt hegn
- Spor 2 og 3, som virkelig er risikable at passere pga gennemkørende hurtige tog, er eneste mulighed for passagerer med barnevogne, rollatorer etc, der ikke kan forcere de mange trapper til forbindelsestunnelen. På forespørgsel, bl.a. fra miljøgruppen, har Banedanmark svaret, at man ikke mener at der er passagergrundlag for elevatorer fra spor 2 og spor 3
- Spor 1, som har samme trafiktype som spor 4, kan til gengæld frit passeres, dog forventes man at læse det opsatte skilt om at man selv er ansvarlig for at se sig for (!), selv om oversigtsforholdene ved netop dette spor er ringere end ved alle andre spor på stationen. Passage over spor 1 giver bl.a. adgang til den store pendlerparkeringsplads ved Langå kro, og passeres også af mange cyklister, som pga de ringere oversigtsforhold vil være langt mere udsat for en "utilsigtet hændelse" (som der, miljøgruppen bekendt, ikke har været nogen af de sidste mange år på nogen af sporene)

2. Stiforbindelser til Langå skole og Gudenåstien

a. Sti fra Mads Nielsens vej til Langå skole

Som allerede indtegnet på kommunens kort over fremtidige stier (se vedlagte udsnit), skal der etableres sti fra Mads Nielsens vej til skolen. Det er så kort en sti og så billig en løsning, at vi ikke kan være bekendt at lade børnene tage omvejen ad Gydevej - her næsten 40 år efter at det pågældende boligkvarter blev anlagt.

b. Tunnelforbindelse fra Gudenåstien til skolen/Langå by

Knap så enkelt bliver det at etablere forbindelse fra Gudenåstien (cykelstien langs Gudenåen) til skolen, via en tunnel under jernbanen ud for Gydevej. Miljøgruppen forventer en mærkbar forstærkning af jernbanens barriereeffekt, når (ikke hvis) banen opgraderes til højere hastighed. En forbindelse her er både vigtig som en sikker skolevej for børn fra Skovlystkvarteret og samtidig vil man skabe langt nemmere adgang til det attraktive å-område fra store dele af Langå by, hvor man i dag kun (lovligt) kan komme til den ved at benytte broen over banen (Væthvej).

Kommunen bør derfor gøre et eksisterende skuffeprojekt færdigt, så anlæg af en tunnel kan gå igang så snart opgradering og elektrificering af jernbanen påbegyndes og togtrafikken alligevel bliver indstillet.

c. Sikker cykelsti langs stationsområdet

Gudenåstien (som jo også forbinder Randers med Silkeborg og Horsens) kan med få midler få et meget bedre forløb gennem Langå, idet der kan etableres stiforbindelse fra Laurbjergstien langs jernbanen og under Væthvej, som allerede indtegnet på kommunens kort over fremtidige stier. Sammen med en tunnel under banen kan der skabes sikker cykelsti fra Skovlyst til Langå skole.

3. Flere cyklister

For at flytte trafik fra bil til cykel bør det være indbydende, hurtigt og sikkert at cykle.

a. Gode cykelveje

Det er vigtigt, at de eksisterende cykelruter holdes i god stand og beskyttes mod ødelæggende trafik. Cykelstien mellem Langå og Åbro har fx igennem lang tid været delvis ufremkommelig, fordi den midtvejs benyttes som vendeplads for tunge landbrugsredskaber. De meget smalle afstrøbninger, der tjener som cykelsti langs Randersvej, anvendes i vintersæsonen til at deponere sne, der skræbes væk fra vejen og i forårssæsonen er disse arealer så fyldt med sten og affald fra den smeltede sne, at cykling må foregå ude på vejbanen.

b. Sikker cykelparkering

De, der ønsker at benytte 'Park and Ride' ved at cykle til og fra Langå Station, bør, som det er tilfældet på bl.a. Randers station, have mulighed for en tryk aflåst cykelparkering.

Langå station har lokalet på perron 2, incl. cykelstativer og det er aflåst - men cyklisterne har ikke adgang til det. Alt hvad der mangler er et nøgle/låsekort system, som naturligvis bør gælde til alle stationer i den østlige del af region Midt, uanset hvilket trafikselskab der betjener dem.

Den eksisterende, åbne, cykelparkering på perronen bliver flittigt brugt, men skal man trygt kunne stille en dyr cykel, fx. en elcykel, kræver det en aflåst parkering.

4. Tog og busser

Randers kommune bliver hørt ved alle ændringer af køreplaner og Langå Miljøgruppe regner med at kommunen benytter sin mulighed for at få indflydelse, også på forbindelserne til og fra Langå.

a. Busforbindelser

Her er der virkelig plads til forbedringer eller nytænkning. Busrute 231 fra Langå til Randers afgår præcis 1 minut før toget til Randers - altså forbindelse én gang i timen. Det flytter næppe mange rejsende fra bil til bus. På samme rute fra Randers til Langå afgår bussen 15 minutter senere end toget, hvilket naturligvis er en forbedring. Hvis man tager weekendkøreplanerne med, er betjeningen dog så sparsom, at den er irrelevant for de fleste, hvilket tydeligt afspejles i mængden af passagerer.

b. Togforbindelser

Hvis toget skal være et reelt alternativ til bilen, især for pendlere og for dem, der ønsker at handle eller benytte de kulturelle tilbud i Aarhus og Randers, forudsætter det både tidlige og sene afgang og at der i myldretiden er hyppige afgang.

Forbindelserne til Aarhus er i dag- og aftentimerne er så gode, som man kunne ønske sig, særligt efter at Arrivas afgang er tilpasset DSB's køreplan, så de ikke er lagt helt tæt på IC-afgangene.

Desværre ser vi køreplaner for den tidlige morgentrafik til Aarhus, der tilsyneladende ikke prioriterer Langå's pendlere. Som eksempel ankommer den tidligste forbindelse fra Langå til Aarhus kl 6.08, eller 16 minutter efter første lyntog mod København er afgået fra Aarhus og 19 minutter før det næste. De nye IC Lyntog fra Aarhus mod København lukker dørene i Aarhus samtidig med at toget fra Randers og Langå ankommer.

Togforbindelserne til Randers er, som nævnt under busforbindelser, ikke noget at prale af, til trods for at den korte køretid (ca. 7 min.) burde gøre netop denne transportform særdeles attraktiv for pendlere til Randers midtby. Pendlere med arbejdsplads i yderkanten af Randers vil næppe flytte ud af bilerne, med mindre der kommer konkurrencedygtige busforbindelser videre fra Randers station.