

Kommuneplan 2009 - Randers kommune

Høringssvar fra Langå Miljøgruppe

v./ formand Leif Mårtensson
Søvej 32, 8870 Langå
e-mail: leifbo@me.com

15. oktober 2009

Indledning:

I Langå Miljøgruppe har vi med interesse læst forslaget til kommuneplan for de næste 4 år. Med beslutningen om at reducere udslippet af CO2 i Randers kommune med 75 % til 2030, er retningen udpeget for arbejdet med kommuneplanen. Vedrørende vindmøller til elproduktion ser det også godt ud, da målet allerede er nået. Med udpegning af områder, hvor der kan placeres yderligere 5 - 10 store møller, så ser det rigtig godt ud.

På det lokale plan glæder vi os over at man har blik for Langå-områdets smukke natur og gode muligheder for offentlig transport m.m. Vi opfatter også området som fuld af muligheder og ressourcer, ikke mindst i form af de mange engagerede borgere, og det har været positivt at opleve lydhørheden fra såvel de politisk ansvarlige som forvaltningen i de senere år, hvilket løftet om Gudenåstien fra Fladbro til Langå i 2010 er et glimrende eksempel på.

Kommuneplanforslaget redegør desværre detaljeret for udbygning af veje til biltrafik, mens cykelstier o.l. stadig gemmer sig i det forslag til stiplan, som vi spændt har ventet på de sidste 1½ år. Vi regner selvfølgelig med, at kommunen har sikret, at der også er økonomiske muligheder for at realisere stiplanen.

Men hvorfor ikke tage det ekstra skridt og gøre Langå by til "**klima-udviklingsområde**"?

Man kan starte i det små, fx. ved at gøre det mere attraktivt at cykle og gå inden for byområdet og ved at vise rettidig omhu i forhold til energiforbrug i såvel eksisterende byggerier som i nybyggerier.

I vores forslag har vi derfor valgt at fokusere på områderne

- A. Trafik**
- B. Energi**
- C. Natur**

A. Trafik

Overordnet mener vi, at der bør satset målrettet på at få den gennemgående trafik væk fra Langå centrum, så det bliver attraktivt at cykle eller gå de korte ture, så vi foreslår:

- At man fremskynder planerne om en omfartsvej fra Amtmand Hoppes bro til Gydevej.
- 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 satses på yderligere vækst
- At skolevejen ved Langå Skole sikres optimalt, dels ved snarest at etablere stien fra Digterparken til skolen og ved at skabe en sikker passage nær rundkørslen, fx ved en tunnel under omfartsvejen til gående og cyklister.
- 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 fortovsøverkørslen med alm. hjagtænder, 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.
- At hastighedskontroller generelt gennemføres i langt højere grad end i dag:
 - i byområdet særlig på Gydevej; på Åbrovej fra rundkørslen til bygrænsen; langs Randersvej fra Bredgade til industrikvarteret.
 - i landområder særlig på Ulstrupvej, strækningen fra rundkørslen til kommunegrænsen til Favrskov kommune, hvor der erfaringsmæssigt køres med alt for høje hastigheder.

Andre trafikforslag

1. *Opprioritering af kollektiv trafik:*

- Nærbane Randers - Langå - Århus:
Langå er station på den jyske længdebane og det bør udnyttes endnu bedre.. Vi støtter derfor forslaget om nærbane Randers – Stevnstrup - Langå - Laurbjerg - Hadsten - Hinnerup - Mundelstrup - Brabrand, som har været fremsat flere gange tidligere fra forskellig side.
- Flere tog mellem Langå og Randers:
I retning mod Randers er der p.t. kun én afgang i timen. Der bør til kommunens center være mindst to i dagtimerne, og det kunne opnås ved den nævnte nærbanebetjening. Fra Århus til Langå er der 2 afgang i timen og 3 i dagtimerne, men de to afgår med kun 10 minutters mellemrum, så de fungerer som én. Det bør ændres, så der maksimalt er 30-40 minutter mellem afgangene og samtidig bør det sikres, at der mellem Langå og Århus er afgang, der korresponderer med Lyntogsforbindelserne til og fra Århus.
- Busforbindelse mellem Randers Banegård og Rutebilstation:
Det er næppe muligt, i denne planperiode, at ændre på deres fysiske placering, men man kunne gøre barrierevirkningen mindre, ved at gøre det lettere og hurtigere at komme fra sted til sted. Derfor foreslår vi, at der begge steder opsættes elektroniske tavler, der viser hvornår den/de næste forbindelser til hhv. Banegård og Rutebilstation afgår, således som det kendes fra stoppestedsskilte i bl.a. København. På Rutebilstationen, hvor der er flere alternativer, skal skiltet desuden vise, hvorfra de kommende afgang går. Den nuværende betjening bør deuden suppleres, så der højst er 10 minutter mellem afgangene i dag- og aften timerne.

- 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. *Fremme af elbiler:*

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

Flere parkeringspladser i byområderne får elstik til gratis opladning

Gratis parkering for elbiler generelt

B. Energi

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. *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.
3. *Trafikalt* ved aktivt at støtte CO2-neutrale transportmåder, jvf. ovenstående trafik-forslag.

C. Natur

I Langå med omegn har vi mange fine grønne områder, og det angives også i kommuneplanen som et af de vigtigste aktiver, når Langå skal markedsføres som bosætningsby. Dog er det ikke nok at områderne findes, tilgængeligheden er nok så vigtig.

Der er to hovedproblemer:

1. *Adgangsbegrænsninger til privatejede bynære naturområder*
Langå er omkranset af privatejede naturarealer langs Gudenåen fra nordøst til sydvest, fra Væth Enge til Boels Bakker. Vi håber, at kommunen vil være aktiv medspiller i at sikre offentligheden adgang til de meget store arealer, enten ved frivillige aftaler med lodsejerne eller om nødvendigt ved ekspropriation.
2. *Jernbanen som barriere mellem bydele og by og natur*
For at nedsætte effekten af den massive barriere, som den jyske længdebane udgør, vil vi foreslå, at kommunen i samarbejde med Banedanmark og DSB arbejder for flere muligheder for at krydse banelegemet sikkert (og lovligt...)
Det kan foregå ved:
 - At etablere overgang på Langå station via spor 4 til Skovlyst/Langå Stadion. Det ville også nedsætte behovet for de elevatorer, som ellers forlængst burde være etableret på et så vigtigt knudepunkt.
 - At de bløde trafikanter kan anvende den kommende omfartsvej (se ovenfor)