



LANGÅ MILJØGRUPPE

Langå den 31. juli 2015

Til Randers kommune

Mobilitetsplan 2015-2018 for Randers kommune - høringsvar fra Langå Miljøgruppe

Langå Miljøgruppe har gennemgået forslaget til mobilitetsplan 2015-2018. Vi har sammenlignet med vores høringsvar vedr. Randers kommunes mobilitetspolitik i december 2012 og det er positivt, at flere af de ting som vi den gang påpegede, indgår i det nye forslag.

Det er en klar forbedring, at det denne gang tydeligt fremgår, hvilke dele af Randers kommune, der er omfattet af hvilke forslag og hvad kommunen vil prioritere under de forskellige indsatsområder.

Siden sidst er der også sket to meget positive ting, som Langå Miljøgruppe har arbejdet for i mange år :

- etablering af Gudenåstien, "Fra Aqua til Regnskoven" i 2013
- forberedelse af fodgænger/cyklister-bro over sporene ved Langå station

Da Langå Miljøgruppe som navnet siger, har base i Langå, tager vores kommentarer naturligt nok udgangspunkt i, hvordan planen vil berøre borgere i Langå og nærmeste omegn.

Indledende afsnit, s. 6-9

Der har været ofret en del ressourcer på forslagens grafiske præsentation, og det tyder jo på at området har høj prioritet hos kommunen.

S. 6: Det er ærgerligt, at man anvender et udtryk som "implementering af ITS-systemer", men først forklarer forkortelsen noget længere henne i rapporten.

S. 8: Ifølge teksten angiver tiderne på kortet hhv tog- eller regionalbusrejser.

De 30 minutter mellem Langå og Randers gælder, hvis man benytter bus 231, men med toget tager turen kun 8 minutter?

Det samme gælder Randers - Hobro, hvor toget er langt hurtigere end både bil og bus (17 minutter). Hvis man vil tiltrække flere borgere til centerbyerne, og det vil man jo, så bør afstande og transporttider præsenteres retvisende.

S. 9: Opdelingen i skemaet er problematisk i forhold til Langå, som godt nok er centerby, men også har jernbaneforbindelser mod Aarhus og Viborg, som er langt bedre end for Randers by og slet ikke omfatter de andre centerbyer.

Transportmønstret i Langå er typisk at man pendler langt: en hel del rejser via Langå station og videre med tog, men ellers er bilen primært transportmiddel. Bus 231 benyttes fortrinsvis af unge der går i skole i Randers.

S. 18 Cykelparkering og s. 24 Superstop

Vi har kun ét ønske, der er hentet fra høringsvaret i 2012:

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

Kommentar 2015: på hverdage, uden for ferieperioder, er der ca. 30-50 cykler parkeret på perronens cykelparkering.

S. 14 og s. 34 Cykelservice light eller deluxe

I skemaet s. 14 er punktet vignet af for centerbyerne, men hvilke tiltag er etableret i Langå?

S. 19 Flere og bedre cykelstier

Fra høringsvar 2012:

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.

Supplerende høringssvar 2015:

Gudenåstien Langå - Randers blev indviet i 2013 og er blevet en meget stor succes; desværre også blandt ryttere i Stevnstrupområdet, så det kan kun gå for langsomt med den lovede asfaltbelægning.

Cykelstien mellem Ulstrup og Langå blev anlagt i 1998 og belægningen er nu begyndt at revne mange steder.

Spareforslag: afskaf snerydning af cykelstien i weekenden kl. 6 om morgenen og brug pengene på at rydde inde i Langå by på hverdage, så det bliver muligt at cykle helt hen til stationen .

Åbrostien fra Åbrovej til Villavej: Stien løber meget naturskønt langs Gudenåen og burde både være pendler- og turistrute, men den er ved at gro helt til (igen) og belægningen er ødelagt efter skybrud flere steder, især på Villavejsdelen og på de sidste 3 -400 m ud til Åbrovej.

De tre stier indgår alle i cykelruter ind i andre kommuner og er dermed interessante også som turistruter. I deres nuværende tilstand vil de desværre næppe indkassere ret mange stjerner fra cykelturister.

S. 21 og s. 38 Samspil med andre transport former; Optimere køreplaner

Bus eller cykel: At satse på cyklen til at binde tog og bus sammen, vil kun gavne mobile borgere, der rejser uden eller med meget lidt bagage. Vi vil igen foreslå oprettelse af en (gratis) shuttlebus mellem station og rutebilstation, som alle borgere bør kunne benytte.

Optimere køreplaner.

Vi sender høringssvaret uændret fra 2012:

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.

S. 41 Reducere transportbehovet

Centralisering af Borgerservice medfører øget transportbehov. Tvangsdigitaliseringen har ikke gjort transportbehovet mindre for de personer, som ikke kan benytte de digitale tilbud og der er fortsat services, som kræver personligt fremmøde, fx. udstedelse af pas.

En alternativ mulighed er at sende servicen ud til borgerne, fx i form af borgerservice-filialer i centerbyerne. I Langå har vi heldigvis beholdt vores bibliotek og der burde nemt kunne etableres en borgerservice-light (på linje med cykelservice-light).

Københavns kommune har lavet forsøg med Borgerservice mini, hvor borgeren i enrum kobler sig til en terminal med videoforbindelse til kommunens centrale borgerservice:

<http://www.kl.dk/Fagomrader/ledelse/Innovationspris---indstillinger/?mi=168956#.VZfy3hh2wG4.mailto>