Høringssvar vedr. fremtidige byudvikling i Hornslet Vest med fokus på den nordøstlige del

Skovbyggelinjen

Hornslet er i dag beliggende som en by omgivet af først mark og så skov. Mod nord og vest findes henholdsvis Rosenholm Skov og Sophie-Amaliegård Skov. I dag respekteres skovbyggelinjen (stort set) mod begge skove. Formålet med skovbyggelinjen er "at sikre det frie udsyn til skoven og skovbrynet og for at bevare skovbrynene som værdifulde levesteder for plante- og dyreliv" (se henvisning nedenfor). Det er sandt, at skovbyggelinjen kan reduceres, for eksempel "hvor der over en længere periode skal ske byudvikling" (jf henvisning nedenfor), men det forekommer os fuldstændig forkert, hvis skovbyggelinjen reduceres langs næsten hele strækningen for Hornslet Vest. Det vil være forkert at ændre Hornslets geografiske karakter fra at være en by beliggende med udsigt til skov til hovedsageligt at være en by, der ligger umiddelbart grænsende op til skov. Byen skal forblive adskilt fra skoven.

Flere af os afsendere bor ud til de markarealer, som ligger nord for Tjørnevej og vest for Skovvej (matriklerne: 1bc, Rosenholm Hgd., Hornslet; samt 9ai og 8af, begge Hornslet By, Hornslet). Vi vil fremhæve yderligere to ting om denne nordøstlige del af Hornslet Vest området.

For det første, terrænet på den nordlige del af marken hælder markant ned mod Rosenholm Skov. På denne skråning ned mod skoven er der et rigt, af mennesker uforstyrret liv af græssende hjortevildt. Dette vildt vil blive fortrængt, hvis skovbyggelinjen reduceres og byen rykkes tæt mod skoven. I bunden af skråningen, umiddelbart inde i skoven findes et beskyttet moseområde omgivende et beskyttet vandløb (Gallebæk). Bebyggelse bør ikke rykkes tæt herpå, da mose og vandløb derved ikke længere sikres som værdifulde landskabselementer og som levesteder for dyre- og planteliv.

For det andet, den nuværende bebyggelse på Tjørnevej og Skovvej grænser stort set op til skovbyggelinjen. En del lodsejere på disse veje har købt og betalt for byggegrunde og ejendomme, der nu er placeret med udsigt over marken til skoven. Reduceres skovbyggelinjen her, vil disse ejendomme tabe værdi. Ingen andre steder i Hornslet Vest området findes der i dag sammenhængende bebyggelse med sådan beliggenhed (med skovbyggelinjen som respektafstand til skoven), som vil tabe værdi ved reduktion af skovbyggelinjen.

Skovbyggelinjen bør med ovennævnte begrundelser ikke reduceres.

Grønne kiler/stiadgang til skovene

Syddjurs Kommune har udarbejdet en Mobilitetsstrategi for Hornslet og et Udbudsprogram for Hornslet Vest (se henvisninger nedenfor). Begge dokumenter fremhæver vigtigheden af rekreative forbindelser/stiadgang fra Hornslet til de omgivende skove.

Med én undtagelse kan bløde trafikanter i dag kun få adgang fra Hornslet til Rosenholm og Sophie-Amaliegård skove via trafikeret offentlig vej (dvs. enten Amaliegårdvej, Borupvej, Teglvangsvej eller Rosenholmsvej/Slotsvej). Den eneste undtagelse er den private grusvej, der udgør forlængelsen af Skovvej og forløber langs letbanen til Slotsvej. Grusvejen er lukket for motoriseret trafik og der er direkte adgang herfra ind i Rosenholm Skov. Grusvejen benyttes derfor i meget stor udstrækning af bløde trafikanter i form af motionister, skovgæster, cyklister, skoleklasser, dagplejemødre m.m. på tur til skoven eller på rundtur fra Hornslet via grusvejen, Slotsvej og Rosenholmvej tilbage til Hornslet.

Grusvejen udgør således i dag en ”grøn kile”/stiadgang fra Skovvej til Rosenholm Skov, og den bør bevares som sådan. Omkring ”kilen” bør bevares en udsigt over et åbent landskab til skovbrynet. Hvis det ”åbne landskab” gøres mere naturligt end den i dag dyrkede mark, vil det styrke biodiversitet og natur (som fremhæves som vigtigt i Tema 2 i Udbudsprogram for Hornslet Vest). Bløde trafikanters færdsel ad denne ”grønne kile” må ikke forstyrres af eller kombineres med motoriseret trafik (fx ved også at skulle fungere som tilkørselsvej til evt. ny udstykninger på ovennævnte matrikler). Dette er i overensstemmelse med Formål nr. 1 i Principbeslutning for Rammelokalplanen (se henvisning nedenfor) vedrørende ”Prioritering af bløde trafikanter og offentlig transport”, ”Høj naturkvalitet og styrket biodiversitet” og ”Flere muligheder for byens borgere”.

Trafikale forhold

I dag er det kun muligt at tilkøre hhv. Tjørnevej og Skovvej via. Banevej. Grundet beboerne på disse tre veje samt Letbanestationen med parkeringspladser og busholdeplads er der for nuværende en hel del trafik via. Banevej til/fra Tingvej. Lige op ad t-krydset mellem Banevej og Tingvej findes til den ene side en bevogtet jernbaneoverskæring og til den anden side et busstoppested. Længere nede ad Tingvej, mellem jernbaneoverskæringen og Birkevej, findes endnu et busstoppested. Banevej/Tingvej-området er således ganske kompliceret at manøvrere i trafikalt. Om morgenen opleves der tæt, ind i mellem kaotisk trafik med både cyklister (primært skolebørn), biler, busser og Letbane – og det er endda, inden den ved stationen nyanlagte vendeplads for ledbusser er taget i brug. Ledbusser som skal ind og ud ad Banevej.

Hvis man ignorerer den ”grønne kile” beskrevet ovenfor og omdanner den til en asfalteret forlængelse af Skovvej, der skal bringe tunge køretøjer til/fra evt. ny bebyggelse i Hornslet

Vest, vil trafikpresset på Skovvej, Banevej og t-krydset til Tingvej i perioder stige meget markant. Det vil ikke alene være til stor gene for os, der allerede bor her, men også for den øvrige trafik omkring Letbanestationen og ude ved Tingvej.

Det bør være muligt at etablere kun én adgangsvej for biler til et evt. nyt boligkvarter i *hele* den del af Hornslet Vest, der ligger øst for Teglvangsvej. En sådan "en adgangsvej"-løsning ses også i resten af Hornslet (fx Fuglevænget, Ellekærparken, Stejlbjerg mfl.). Bilernes adgangsvej kan fx være tilsluttet Teglvangsvej. Trafikanterne fra det ny boligkvarter kan derved vælge mellem fire forskellige kørselsretninger væk fra kvarteret: Ågårdvej sydpå (mod industrikvarter og Aarhus); Borupvej nordvest på (mod Søby og Randers); Teglvangsvej nordpå (mod Karlby og Norddjursland); eller Tingvej mod bymidten.

Hverken Skovvej eller Tjørnevej må forbindes med en anden bilvej til det ny boligkvarter (fx en adgangsvej fra Teglvangsvej), så der bliver skabt mulighed for bilers gennemkørsel gennem kvarteret. Skulle det ske, kan Skovvej (eller Tjørnevej) blive brugt som en direkte adgangsvej for biler fra hele det ny boligkvarter til resten af byen. En så massiv trafik er Tjørnevej og Skovvej alt for smalle til og det vil være urimeligt forstyrrende for de nuværende beboere.

Det har tidligere været foreslået, at der skal etableres en daginstitution det ny område nord for Tjørnevej. Hvis det skulle ske, og hvis Banevej/Skovvej bliver en del af adgangsvejen for institutionens ansatte og brugere, vil det i endnu højere grad forværre de trafikale forhold i området.

Ovenstående er i fuld overensstemmelse med Formål nr. 1 i Principbeslutning for Rammelokalplanen vedrørende "Prioritering af bløde trafikanter og offentlig transport".

Vandhåndtering

I dag forholder det sig sådan, at på trods af den eksisterende markdræning står lavninger i marken nord for Tjørnevej fyldte med vand i lange perioder af vinterhalvåret. Det er ind i mellem så alvorligt, at overfladevand fra marken løber ind i de lavest liggende haver på Tjørnevej.

Hvis marken bebygges, må man forvente, at markens dræn brydes i stykker ved overgravning. Det vil med stor sandsynlighed betyde, at markarealerne og vores tilgrænsende haver vil blive endnu mere vandlidende i vinterhalvåret, end de er i dag. Vi er bekymrede for, om det kan blive så alvorligt, at dele af vores haver forsumper og bygninger beskadiges?

Vi vil gøre opmærksom på, at der på marken uden for haverne på Skovvej, Tjørnevej og Skovvænget er nedgravet en stor vandledning (ø315 mm; er tinglyst). Evt. nybyggeri på marken skal holdes i god afstand fra denne ledning.

Opsummering

Skovbyggelinjen bør ikke reduceres rundt om stort set hele Hornslet Vest området. Der bør kun bygges op til den gældende skovbyggelinje. Ved Tjørnevej og Skovvej er der i dag bygget helt op til skovbyggelinjen. For den øvrige del af Hornslet Vest er der stadigvæk store arealer ledige til byggeri, inden skovbyggelinjen nås.

Grusvejen, der udgør forlængelsen af Skovvej, fungerer i dag som en "grøn kile" uden biltrafik, der giver motionister, skovgæster, cyklister, skoleklasser, dagplejemødre m.m. fra Hornslet direkte adgang til Rosenholm Skov. Sådan skal det fortsætte med at være.

Der skal kun være én (blind) vejadgang for biler til hele den mulige ny bebyggelse øst for Teglvangsvej. Vi foreslår, at denne adgangsvej tilsluttes Teglvangsvej. Trafikanterne fra det ny boligkvarter kan derved vælge mellem fire forskellige kørselsretninger væk fra kvarteret: Ågårdvej sydpå (mod industrikvarter og Aarhus); Borupvej nordvest på (mod Søby og Randers); Teglvangsvej nordpå (mod Karlby og Norddjursland); eller Tingvej mod bymidten.

Hvis en del af den ny bebyggelse får biladgang via Banevej/Skovvej til Tingvej, vil det stærkt forværre det trafikale kaos, der allerede nu er i myldretiderne omkring Letbanestation (nu også med ny stop- og vendeplads for lange ledbusser) og omkring baneoverskæring og t-kryds mellem Banevej og Tingvej. Desuden vil de bløde trafikanters "grønne kile" (stiadgang) fra Skovvej til Rosenholm Skov gå tabt.

Vi forudser, at der kan blive problemer med overfladevandshåndtering, hvis marken nord for Tjørnevej bebygges. Det skyldes to ting: at markjorden er meget leret og derfor stærkt vandlidende i perioder i vinterhalvåret, hvor der står klart vand i markens lavninger; og at byggeri vil forårsage overgravning af de eksisterende markdræn, som derfor vil holde op med at fungere. Kan det blive så alvorligt, at dele af vores haver forsumper og bygninger beskadiges?

Flere af ovenstående anbefalinger er i overensstemmelse med byrådets principbeslutning for Rammelokalplan Hornslet Vest.

Henvisninger

Skovbyggelinjen: https://sgavmst.dk/natur-og-jagt/naturen-i-danmark/landskab/bygge-og-beskyttelseslinjer/skovbyggelinjen.

Mobilitetsstrategi Hornslet (2025, fx side 23): https://www.syddjurs.dk/media/zx0nm1yh/mobilitetsstrategi-hornslet-syddjurs-kommune-2025.pdf.

Hornslet Vest Udbudsprogram (sept. 2025, fx side 26): https://hornsletby.dk/wp-content/uploads/2025/09/Udbudsprogram_Hornslet_Vest_02092025.pdf.

Principbeslutning for Rammelokalplan for Hornslet Vest: https://aabendagsorden.syddjurs.dk/meeting/attachment/97256

Underskrivende på Skovvej:

Skovvej 1A
Ina Clausen

Skovvej 3
Lars Baand Corneliussen

Lene Baand Corneliussen

Skovvej 5A
~~(Mads Beck)~~
KRISTIAN SKOVLSEN
~~(Line Beck)~~
LINE SKOVLSEN

Skovvej 5B
Kristian Krog Elmer

Line Krog Elmer

Skovvej 7
Jens Lange Kirk

Anne-Sofie Skødt

Skovvej 9
Lone M. Sørensen

Jens H. Sørensen

Scanned with MOBILE SCANNER

Skovvej 11
Omar Ryberg Karsbek

Natasja ~~Ryberg~~ Karsbek

Skovvej 11A
~~Julie K. Salomon~~
Stine Schmidt Mikkelsen

~~Robin Salomon~~
Klaus Schmidt Nielsen

Skovvej 13
Jesper Lillelund

Maja Lillelund

Skovvej 15
Tina Kugler Nielsen (beboer og ejer)

Stéphane Kugler Nielsen (ejer)

Skovvej 17
Steen Christensen

Grete Ølgaard

Scanned with MOBILE SCANNER

Underskrivende på Tjørnevej

Tjørnevej 1

MICHAEL BINNERUP

Tjørnevej 2

LARS KRAMHØFT

Tjørnevej 3

P.E. Christensen

Poul Erik Christensen

P.E. Christensen

Tjørnevej 4

Britt ELLEMANN POULSEN

Tjørnevej 5

Scanned with MOBILE SCANNER

Tjørnevej 6

Tjørnevej 7

Tjørnevej 8

Inger Pedersen

Tjørnevej 9

Susanne H

Tjørnevej 10

Pia Hein

Ulrich Hein

Tjørnevej 11

Scanned with MOBILE SCANNER

Tjørnevej 12

Peter Olsen

Scanned with MOBILE SCANNER