

Høringssvar vedr. Byudviklingen af Hornslet Vest

Kære byråd

Det er en spændende byudvikling, der skal arbejdes med, og vi ser gerne, at de kommende boligområder i Hornslet Vest bliver en del af den eksisterende by.

Grundlæggende skal forsyningssikkerheden sikres. Faktum er, at der pt. hverken er vand eller fjernvarme nok flere udstykninger. På borgermødet fremgik det ikke, at Syddjurs Kommune har forholdt sig til dette.

Vi mener også, at skovbyggelinjen (§17) på 300 meter bør respekteres for fortsat at sikre det frie udsyn til skoven og skovbrynet og for at bevare skovbrynene som værdifulde levesteder for plante- og dyreliv.

Til brug for jeres beslutninger om den videre udvikling af Hornslet Vest vil vi fremhæve en række bekymringer om trafiksikkerheden.

Vi mener, at det er helt afgørende, at I sørger for, at byudvikling følges hånd i hånd med realistiske vurderinger af, hvilke trafiksikkerhedsmæssige tiltag, der vil blive behov for, og at I politisk insisterer på, at der afsættes de nødvendige økonomiske midler til at realisere dem. Derfor bør der laves en helhedsplan for Hornslet med mobilitet som omdrejningspunkt, så I som byråd har noget konkret at styre efter, når I skal træffe de afgørende beslutninger om Hornslets udvikling.

Hvis man ønsker at etablere nye boligområder i den vestlige del af Hornslet, skal det være muligt for bløde og små trafikanter at bevæge sig sikkert til og fra byen, ligesom det skal være sikkert at færdes ud til de nærliggende grønne skovområder. Det er det desværre ikke i dag.

Vejene ud af Hornslet via Borupvej og Teglvangsvej mod nærliggende byer og skove er meget farlige og mangler fortov/cykelsti.

Konkret er der en række meget kritiske veje og steder ved Amaliegårdvej og Ågårdvej:

- Der bør etableres trafikmæssige foranstaltninger ved vejkrydset Amaliegårdvej og Ågårdvej. Billedet nedenunder viser, at cykelstien starter til venstre på hjørnet ved den tidligere Tendrup Mølle og gør det meget svært for cyklister at finde den rigtige vej og cykeladfærd. Oversigten rundt om hjørnet mod venstre ned mod spejderarealet er også meget dårlig.

Cykeladfærden er udfordret i det nuværende kryds - hvor kører man hen som cyklist for at fange cykelstien, der starter på venstre modsatte hjørne?



→ **Sikker adgang til Sophie-Amaliegårdskov**

Der skal sikres tilgang til og fra Sophie-Amaliegårdskov. I dag er Amaliegårdvej utrolig smal uden fortov eller cykelsti, og der bliver kørt stærkt - hastighedsbegrænsningen i dag er 80 km. Her kommer også tung trafik og landbrugskøretøjer, og det er særdeles utrygt og farligt at gå, cykle eller løbe her og have børn med. Det er et stort aktiv at have skoven så tæt på, men hvis skoven skal være tilgængelig for byen, nye beboere i området og kommende dagtilbud, bør man selvfølgelig også kunne komme derud på en sikker måde.

→ **Jernbanebroen på Amaliegårdvej er farlig**

Jernbanebroen, der krydser letbanen, er et kritisk krydsningspunkt for at få hele området Hornslet Vest for banen til at hænge sammen med den eksisterende by. Broen må forventes at blive yderligere anvendt i forbindelse med udviklingen af Hornslet Vest, hvor også en ny daginstitution skal ligge og mange flere biler dagligt skal aflevere børn. Broen er farlig - den er meget smal og uden fortov eller cykelsti. Som cyklist eller fodgænger er man meget udsat, indtil man har passeret den. Broen har desuden en meget høj stigning, der betyder, at oversigtsforholdene er meget dårlige. Bilister kan ikke se børn, fordi de ikke er så høje og det er vanskeligt for krydsende cyklister at se biler, førend de er nået til toppen af broen. Det er illustreret med dette billede:

*Venstre billede: Børn der skal fra cykelstiens udmunding og videre af jernbanebroen mod Hornslet. **Bemærk bilen (markeret med rød pil), der er på vej op over broen, men næsten er usynlig for børn, ligesom børnene er usynlige for bilisten.***

Højre billede: Broen set fra den anden side (på vej væk fra byen og mod Hornslet Vest) - Børn og bløde trafikanter ses først ved toppen af broen.



Der bør etableres særskilt bro til gående og/eller cyklende og sammenhængende fortov mellem stisystem ved Tendrup Møllevej og hele vejen ned til Ballesvej, så der opnås sikker færdsel både for skolebørn, cyklende og gående til dagtilbud og alle der skal denne vej mellem den eksisterende by og Hornslet Vest..

→ Sikker skolevej til og fra Krajbjerg via Hornbjergvej

Der er i dag ingen trafikssikkerhed for Krajbjergs børn og voksne, der skal til og fra Hornslet og skolen. Hornbjergvej er meget smal og med flere grimme sving, og der køres stærkt. Trafikken på Hornbjergvej vil blive øget i takt med Syddjurs Kommunes udstykning, da der bliver flere og flere, der kører ud af byen denne vej. Derfor vil problemet kun vokse endnu mere de kommende år, når Hornslet Vest bliver udstykket med mange nye borgere og forældre til børn i kommende daginstitution, der vil benytte Hornbjergvej ud af byen for at køre på arbejde mod Aarhus, Randers Favrskov eller E45 nordpå. Der er også ønsker om udbygning af private lejeboliger i Krajbjerg, hvor man må antage, at de kommende beboere også skal bruge skole, dagtilbud og Hornslet by. Krajbjerg hører til Hornslet skoledistrikt, men skolebussen er kun et begrænset tilbud, særligt om eftermiddagen. Det er essentielt, at der investeres i bedre trafikssikkerhed og en cykelsti mellem Hornslet og Krajbjerg.

Der er præsenteret seks (A-F) politisk vedtagne principper for byudviklingen, hvor princip C er *Mobilitet – En sammenhængende og cykelvenlig by*.

Men hvad er byrådets og Syddjurs Kommunes ambition?

Hvorfor er der fx ikke tegnet en cykelforbindelse til og fra skoven ind i præsentationsmaterialet fra borgermødet??

Hvorfor har man slet ikke forholdt sig til sammenhængen til eksisterende by via jernbanebroen og adgangen til og fra distriktsskolen samt Hornbjergvej, som primær hovedfærdselsåre ud af Hornslet Vest?

Grøn markering som vi har tegnet ind - det er den kritiske Amaliegårvej til skoven i oversigt på slide 17 i præsentationsmaterialet fra [Syddjurs Kommunes hjemmeside](#).



Med venlig hilsen

Anja Nielsen, Maiken Laursen, Martin Rygaard Knudsen, Søren Kofoged og Ida Uhrenholt