

På vegne af grundejerforeningen Skæring Egager/Skæringvangen fremsendes hermed høringssvar, der er en respons på høringssvar med sagsnummer HS2013419 fra Tækker samt en række lodsejere, der igen har stillet forslag om at udstykke naturområdet øst for grundejerforeningens område.

Grundejerforeningen har uændret holdning til forslaget, der også blev fremsat i næsten samme format i forbindelse med behandlingen af temaplan 2021. Her var der meget stor modstand mod forslaget, som i den forbindelse rettelig blev forkastet af Aarhus Kommune.

Grundejerforeningen støtter 100% op om høringssvaret, der allerede er indsendt af Skæring Fællesråd med Mikkel Petersen som afsender og sagsnummer HS5267018.

Derudover finder I igen her vores svar fra grundejerforeningen, der blev afsendt til temaplanen, der var i høring i 2021. På grund af den korte responsstid vi har haft siden Täckers forslag blev indsendt 14. August har vi ikke haft tilstrækkelig tid til at justere det til den konkrete plan, men helt overordnet er ordlyden stadig gældende og passende til det nye forslag fra Tækker.

I Skæring byder vi byudvikling velkommen og vi støtter op om den tidligere vedtagne planstrategi, der tilsigter Aarhus Kommunes ønske om at tiltrække flere borgere.

I nærværende Temaplan ser vi dog en række alvorlige problemstillinger.

Vi mener, at Temaplanen ikke forholder sig tilstrækkeligt kritisk til de infrastrukturelle udfordringer i Skæring, og ikke respekterer de eksisterende naturværdier i området i tilstrækkelig grad. Endvidere er Temaplanens indvirkning på CO2-aftrykket slet ikke inddraget og hovedparten af placeringerne af de nye boligområder modarbejder kommunens egne klimamålsætninger.

Derfor konkluderer vi, at Aarhus Kommune bør genoverveje om Skæring er det rette sted for et byggeri i det omfang og den form som foreslået i Temaplanen.

1. Lad byudvikling ske med eksisterende klimavenlig infrastruktur

CO2-aftrykket skal indtænkes i Temaplanen. Det nye boligområde i Skæring bidrager til at øge CO2-aftrykket i forhold til at planlægge et tilsvarende boligområde stationsnært, fx. til letbanen. Vi vil her fremhæve denne væsentlige indgangsvinkel, som er i centrum for stort set alle kommuner i Danmark.

Aarhus arbejder på at være en foregangskommune for at nå de ambitiøse mål om CO2 reduktion på 70 % i 2030 og også opfylde C40 målsætningerne om blandt andet klimaneutralitet i 2050. I forhold til Temaplanen er dennes indvirkning på at nå CO2 målsætningerne slet ikke inddraget.

Vi ved, at den måde vi planlægger vores byer på, indvirker på, om vi øger eller reducerer vores CO2 forbrug. Måden vi bygger og planlægger vores byer på har indvirkning på CO2 forbruget i årtier fremover. Derfor er det meget beklageligt, at dette slet ikke er inddraget i behandlingen af Temaplanen.

Når man planlægger nye boligområder, bør dette fortrinsvis ske stationsnært tæt ved trafikknudepunkter og langs med højklasse kollektive trafiksystemer som letbanen i stedet for at udlægge nye parcelhuskvarterer i områder, der primært betjenes af biler. Bæredygtig planlægning kan understøtte borgerne så det bliver lettere at vælge gåben, cykel eller tog frem for bil - og det er både til gavn for miljøet og folkesundheden.

Planlægges boligområderne stationsnært, så mindskes CO2-aftrykket i forhold til at planlægge boligområder, som udelukkende lægger op til at blive betjent med biler. Transporten udgør 33.33 % af vores CO2 udledning i Danmark, og bilerne er en af de helt store bidragsydere i den sammenhæng. Selv hvis vi omstiller bilparken til elbiler, er det langt fra nok til at nå 70 % målene. Alene fremstillingen af el-biler bruger mange ressourcer og de udleder stadig 90 gr. CO2 pr. km. Vi er nødt til at tage dette forhold med når vi planlægger vores byer og nye boligområder. Vi må gøre valget til at benytte den kollektive trafik nemt, og dette gøres ved at planlægge nye boligområder stationsnært.

Busbetjening er udmærket, men ikke nok i forhold til udlægning af nye boligområder. Der er lavet talrige undersøgelser, der viser, at højklasse kollektive trafiksystemer som letbanen i forhold til busser har en væsentlig større effekt i forhold til at få folk til at bruge kollektiv trafik frem for at bruge bilen.

I denne Temaplan er der to områder ud af de 13 områder, som der er peget på, der ligger stationsnært dvs indenfor 600 m af en station. Derudover er der to områder, som ligger næsten stationsnært 1000-1200 m indenfor en station. Resten af de 13 områder ligger slet ikke stationsnært. Boligområdet i Skæring er et af de områder, der ligger længst fra en station.

Hvis ikke dette justeres, lever Aarhus Kommune på dette område slet ikke op til de ambitioner, som Aarhus ellers har som målsætning om 70% CO2 reduktion i 2030 **og C40 målsætningerne** om klimaneutralitet i 2050.

2. En bedre placering

Der er i forbindelse med denne høring forslået andre placeringer af boligområdet, som vi mener giver mere mening mhp. på infrastruktur og miljø. Specielt vil vi her fremhæve forslaget indsendt af Jens Vang og Pablo Celis vedr. Egå Møllevej. Denne løsning benytter sig i langt bedre grad af eksisterende infrastruktur, reducerer klimaaftrykket og er mindre belastende for eksisterende naturområder. I dette forslag er der tilmed indtænkt infrastruktur, som vil komme mange af områdets beboere til gode i form af en krydsning for bløde trafikanter ved Grenåvej, og forslaget inkluderer en nødvendig udbygning **af Egå Møllevej hvilket har været efterspurgt i mange år.**

3. Skæring Egager / Hedevej er uegnede som adgangsveje

Aarhus Kommunes mobilitetsafdeling har tidligere undersøgt *muligheden for udbygning af Skæring, og konkluderer, at "en udbygning af området kræver massive investeringer i infrastruktur, og der vil alligevel aldrig kunne opnås et tilfredsstillende vejsystem."*

Dette er vi meget enige i. Skæring Hedevej er i forvejen meget trafikeret, og er en farlig vej for bløde trafikanter, uanset om man er gående eller cyklende. Der kører mange biler i høj fart på en ganske smal vej uden cykelsti og kun et smalt fortov. Bløde trafikanter går og cykler således klods op af kørende trafik. Børn cykler på fortovet, da der ikke er plads på vejen, hvor der også kører busser. En del af den store trafikmængde skyldes indkøbs trafik til og fra Føtex.

Vejen er kendt i området som en sand gyser som skolevej, og forbinder tilfartsveje til fem daginstitutioner. De små børn går og cykler afsted til skole på en farlig vej, og situationen er allerede nu problematisk i myldretiden. At skulle lede både nuværende og eventuelle nye skolebørn ad en vej, som med et nyt stort beboelsesområde blot vil blive endnu farligere end vi kender den idag, er at gamble med børnenes sikkerhed.

Adgang til Djurslandsmotorvejen (og dermed E45) fra Skæring sker via Egå Møllevej, som ligeledes er kritisk for bløde trafikanter, da vejen er smal uden hverken cykelsti eller fodgængerfelt.

Der er en kraftig bekymring i lokalområdet, særlig hvis planen ender med en adgang til Grenåvej via Skæring Hedevej. Skæring lokalområdets adgang til Grenåvej er i dag kraftigt belastet, og særligt i spidsbelastede perioder. Tilkørslen til Grenåvej sker via Skæring Havvej, og betjener i dag hele Skæringområdet syd for Grenåvej, Skæring sommerhusområde, samt indkørsel til Føtex. Læg hertil adgangen til kysten for de mange andre besøgende på vores strand.

Der savnes en helhedsplan for infrastrukturen, fx. en belysning af hvordan har Aarhus Kommune forholdt sig til den øgede trafik og samspillet med det trafikregulerede kryds på Grenåvej ved Skæring Havvej, herunder T-krydset Skæring Hedevej mod Skæring Havvej.

Efter vores overbevisning kan adgang til et nyt boligområde nord for Skæring kun gøres ansvarligt via Skovlundvej:

- Ved at anvende Skovlundvej som adgangsvej undgås det at skabe yderligere trafikmængde på Skæring Hedevej, specielt en **forværring** af det trafikkaos der allerede eksisterer om morgenen og aften i det indre Skæring.
- Et stisystem fra Skovlundvej kan lede gående og cyklende skolebørn til en sikker fodgængerovergang på Skæring Hedevej, fremfor at lade dem gå og cykle hen af den farlige Skæring Hedevej.
- Med Skovlundvej som adgangsvej tilbydes de nye beboere i området en langt bedre infrastruktur. Trafik kan ledes herfra til Djurslandsmotorvejen via Grenåvej i retning mod Skødstrup og direkte ud til motorvejen. Egå Møllevej undgår derved yderligere belastning trafikalt, og trafiksikkerheden i lokalområdet vil ikke forværres.
- Der er bedre og hurtigere adgang til Grenåvej, og et større kollektiv trafik netværk, i form af adskillige busruter på Grenåvej. Læg dertil adgang til gode indkøbsmuligheder i både Skæring og Skødstrup.
- Nye cykel og gangstier forbindes til eksisterende og kan give direkte adgang til natur og strandområder i både Skæring og Studstrup.
- Flere adgangsveje ind i et nyt beboelsesområde fra Skovlundvej betyder øget fleksibilitet for beboerne med et bedre trafikalt flow. En afledt effekt er et bedre og roligere miljø. Flere adgangsveje via Skovlundvej ville også være en decideret styrke i en eventuel evakueringsituation.

4. Bevaring af naturværdier og en grøn kile langs hele Skæring Egager

Såfremt Aarhus Kommune vælger at give tilladelse til udstykning og ændring af status for arealerne øst for Skæring Egager skal vi kraftigt opfordre til, at det sker med nedenstående betingelser/forudsætninger.

Skovarealet ned mod Skæring Hedevej og Skæring Egager fastholdes og et bælte fra samme skovområde og mod vest indtil tracé for fjernvarmen/sti friholdes for bebyggelse og anlæg, jvf. figur 1. Endelig bliver gården i samme areal liggende.



Det nævnte område giver i dag hele området karakter med dets særegne topografi, beplantning og åbenhed. Området, som er klassificeret som bevaringsværdigt landskab, er sandsynligvis dannet af sidste istid og støder op mod arealer der i vidt omfang er gamle landhævninger. De visuelle spor af historien vil blive spoleret, hvis der ikke skabes et ubebygget bælte mellem Skæring Egager og et eventuelt nyt.

Ovenstående vil sikre at bebyggelsen omkring Skæring Egager vil fastholde væsentlige dele af den nuværende karakter og give et naboområde mere historie og værdi. En grøn kile, som foreslået vil udover at være et visuelt aktiv give mulighed for at bevare et rigtigt dyre- og planteliv.

I dag er der allerede etableret en grøn kile mellem Skæring Sandager og området øst for busvejen. Denne grønne kile giver adgang til stranden og vil landskabsmæssigt kunne fungere fint med den her foreslåede grønne kile op langs Skæring Egager. Dette vil være med til at sikre Aarhus Kommunes målsætning om sammenhængende naturområder og etablering af grønne kiler imellem boligområder. Ud fra en mere kommerciel betragtning vil en grøn kile også være til fordel for en eventuel ny udstykning som angivet i det udsendte materiale.

Bevaring af eksisterende naturværdier i Skæring er essentielt for at Skæring vedbliver at være et attraktivt sted at bo. Det tilstødende sommerhusområde har fået status af byzone, hvilket sætter naturen under pres. Lægger man dertil den foreslåede massive udbyggelse af Skæring, som foreslået i Temaplanen, vil dette være ødelæggende for flora og fauna i området. Vi henviser her til kystbeskyttelseszonen, et §3-beskyttet engområde og eksisterende træbevoksning med ældre træer, som ikke kan erstattes med nye. Vi gør også opmærksom på, at der er en bestand af beskyttede dyr (fx. flagermus, ugler og rovfugle) i området.

Sammenfattende håber vi, at Aarhus Kommune vil vægte vores overvejelser i en genbehandling af sin Temaplan. Aarhus Kommune bør derfor:

- omhyggeligt gentænke trafikplanlægningen i Temaplanen,
- følge op på sin vision om en mere moderne og bæredygtig klimavenlig byudvikling,
- og ikke mindst værne og udvikle om eksisterende naturområder, i stedet for at afvikle dem.

På Skæring Egager byder vi naturligvis gerne relevante fagfolk velkommen til rundvisning, og diskussion om vores boligområde.

Vi ser frem til samarbejdet og til en god proces.

Med venlig hilsen,

Grundejerforeningen Skæringvangen/Skæring Egager, 8250 Egå
Formand - Carsten Valentin Jensen Skæring Egager 87

Kontaktperson - Michael Breum Ramsgaard Skæring Egager 57

Kontaktperson - Poul Skou Skæring Egager 79

Sussie Bahn Skæring Egager 1

Niels Bassler Skæring Egager 12

Cecilie Danielsen Skæring Egager 31

Morten Stig Jørgensen Skæring Egager 18

Philip Hartmann Skæring Egager 14

Henriette Overgaard Skæring Egager 59

Jens Ole Rommedal Skæringvangen 18A