Høringssvar angående Energiklynge Djursland

Jeg skriver dette høringssvar i forlængelse af de møder og den gennemgang der har været af projektet ” Energiklynge Djursland”. Placeringen skal ifølge disse oplæg være ved Byen Homå syd for Grenå.

Mit svar har følgende punkter jeg mener skal belyses inden projektet endeligt godkendes.

1. Trafikken med store tankvogne bliver væsentligt øget på de små veje gennem landsbyerne samt de veje der i forvejen er stor trafik på. Her tænkes især på den nord og sydgående trafik, på tværs af blandt andet Kolindsund. På borgermødet ved Toubroskolen den 1. april 2024, blev jeg gjort opmærksom på at de nuværende trafikmålinger var forældede. De tal det påviste en begrænset øget trafik er altså ikke retvisende for den aktuelle trafik. Jeg mener derfor at der bør igangsættes nye målinger af trafikmængden på de veje der må anses for at blive påvirket af projektet. På mødet fortalte en embedsmand mig at trafikmængden af både den tunge og lette trafik er steget meget siden de målinger de havde tilgængelig. Ved nye tal kan man forventeligt se at den samlede trafik er steget betragteligt og at yderligere trafik vil belaste veje der ikke længere er opdateret.
2. To ruter synes at skulle tage oplandstrafik nord og sydgående i forbindelse med projektet. Den ene rute er Lyngbyvej fra Fannerup mod Trustrup og den anden rute er en ikke klart defineret rute fra Ørum-området- og til Fannerup. Det sidst nævnte består af vejene; Skansevej-gammel landevej- og afhængig af hvilke aktører der er beliggende i området også Ørbækvej- Gammelmøllevej- Slettenvej. Begge ruter ender ved Fannerup eller Brokkedal og er forbindelsespunkt til kanalvej. Begge ruter består af veje jeg ofte selv kører på. På ingen af de to ruter forekommer vejene at være hverken indrette eller i en sådan stand at de kan løfte den i forvejen øgede trafikmængde eller den kommende. Især de små veje mellem Ørum og Fannerup er smalle veje med enten grus rabatter eller veje med mange skarpe sving, små broer, skovområder, dårlige oversigtsforhold osv. Jeg mener at man skal gennemgå disse veje og få et grundigt overblik over om

de disse veje kan bruges og i hvilket omfang de kommer til at blive benyttet. Jeg har forsøgt at spørge ind til om der er aktører der bor i disse områder, men har ikke fået et svar på hvor nogen af de leverandører af biomasse er placeret. Min erfaring er dog at der er en del større gårde i oplandet mellem Ørum og Fannerup og må antage at disse skal levere til biogasanlægget.
Vejen Lyngbyvej er i sig selv en undersøgelse værd. Der er flere ting der kan bekymre ved denne rute.

1. Vejen går gennem Lyngby og Trustrup – ud til landevejen som forbindes til Homå og det kommende anlæg. På ruten ligger Toubroskolen og en børnehave. Der bør ses på om de foranstaltninger er på plads til at imødegå den øget trafik i forhold til de mange bløde trafikanter der bruger skolen.
2. Vejen passerer ligeledes letbanen ved Trustrup og krydset Lyngbyvej/ Grenåvej er i forvejen ved spidsbelastning svært belastet. En øget trafik i krydset i på de mest belastede tidspunkter vil øge kødannelsen og være til stor ulempe for alle der pendler på strækningen.
3. Lyngbyvejens tilstand er stærkt præget af både den nuværende tunge trafik og af at vejen, især mellem -Fannerup og Lyngby er påvirket af Kolindsunds tiltagende bevægelser på grund at stigende grundvand og nedbør. Vejen har to broer der har fået meget høje kanter på vejen på begge sider synker. De samme kan siges om hele vejen over sundet idet den er kendetegnet af ujævnheder og at siderne på vejen er rundede på grund at blandt andet vand og mere tung trafik fra landbruget.

   Min indstilling er derfor at der som det af projektet kigges på disse veje/ ruter og at der udfærdiges en plan for både renovering af vejene og en sikkerhedsplan i forhold til den bløde trafik på hele strækningen, men især gennem Lyngby langs skolen samt i krydset Lyngbyvej/Grenåvej. Ligeledes er det min indstilling at der ses på de ikke opdaterede vejdata således at der kommer en retvisende trafikbillede, med fokus på hele den tværgående trafik Nord og sydgående.
   Min indstilling går ikke ind i den trafik de mindre landsbyer måtte få, dette skyldes ikke at den ikke kommer til at være til gene, men at der er ugennemskueligt om trafikken omlægges til fra traktorkørsel med biomasse eller til lastbilskørsel med samme. Det er ugennemskueligt

hvilke konsekvenser oplandskørselen får for de små landsbyer, men som udgangspunkt mener jeg at det bør undersøges om ikke bare vejene kan holde til trafikken men måske også kulturen og livet kan klare denne omstilling?

Erik Boye Kirk
8570 Trustrup