

Infrastruktur på Djursland

Masterplan for infrastrukturen på Djursland 2011 - 2020



Djurslands Udvlingsråd, maj 2011

**Infrastruktur på Djursland
– masterplan for infrastrukturen på Djursland 2011-2020**

Udgivet:
Maj 2011

Udgiver:
Djurslands Udviklingsråd

Tekst:
Bo Kristensen, sekretariatet for
Djurslands Udviklingsråd

Kort:
Dan Lauritsen, Syddjurs Kommune

Fotos:
Syddjurs Kommune, Norddjurs Kommune,
Destination Djursland, Grenaa Havn A/S [s. 28-29]
Midttrafik [s. 1, 14], Aarhus Lufthavn [s. 27], Colourbox [s. 32]

Layout:
Grafisk Plus+

Tryk:
Kolind Bogtrykkeri

Oplag:
1.000

Indhold

Indledning	5
Sammenfatning af planens hovedbudskaber	6
Status og aktuelle udviklingstendenser	9
Befolkningsudvikling	9
Erhvervsudvikling, beskæftigelse og pendling	10
Turisme og oplevelsesøkonomi	12
Kollektiv trafik	15
Grenaa-banen og dens integration med letbanen.....	15
Grenaa-banen.....	15
Letbanen i Østjylland.....	17
Udfordringer i forhold til integration af jernbane og letbane.....	17
Målsætninger for Grenaa-banens integration med letbanen.....	18
Målsætninger for det regionale busrutenet på Djursland.....	21
Det overordnede vejnet	23
Statsvejnettet	23
Terminalpunkter af national betydning	26
Aarhus Lufthavn.....	26
Grenaa Havn.....	27
Færdgehavne og transportkorridorer	28
Målsætninger for det overordnede vejnet på Djursland.....	29
Forlængelse af Djurslands-motorvejen frem til Aarhus Lufthavn.....	29
Opgradering af det overordnede vejnet – ruterne 15, 16 og 21 – til højklassede veje	30
Etablering af ny forbindelse på tværs af Randers Fjord øst for Randers	30
Etablering af en fast forbindelse over Kattegat.....	31
Det lokale vej- og stinet	33
Styrkelse af det lokale vejnet gennem fælles kommunale vejprojekter.....	33
Forbedring af cykelstinet på Djursland	33



Indledning og Sammenfatning



Indledning

Djursland er en landsdel med store landområder, byer og landsbyer. Mulighederne for at komme rundt i samt til og fra området er vigtig for bosætning og erhvervsudvikling. Derfor er en god og effektiv infrastruktur og en velfungerende kollektiv trafik en vigtig forudsætning for fortsat vækst og velfærd på Djursland.

I 2004 tog Djurslands Udviklingsråd initiativ til udarbejdelse af en masterplan for infrastrukturudviklingen på Djursland. Masterplanen var med til at samle Djurslands dengang 8 kommuner og Århus Amt om en fælles plan og prioritering af ønskerne til infrastrukturen. Masterplanen har siden været med til at synliggøre behovene på infrastrukturområdet – specielt overfor statslige myndigheder og beslutningstagere på flere niveauer.

Masterplanen har to overordnede formål:

- Planen skal være en fælles sigtelinje for den fortsatte udvikling af trafik og infrastruktur på Djursland;
- Planen skal bidrage til at sikre, at allerede planlagte og igangsatte forbedringstiltag får den størst mulige effekt for Djurslands vækstmuligheder.

Masterplanen blev senest opdateret i 2007, men i og med at vilkårene og udfordringerne på infrastrukturområdet til stadighed er under forandring, har Djurslands Udviklingsråd besluttet igen at ajourføre masterplanen. Ajourføringen skal også ses i lyset af, at nogle af de prioriterede mål, som indgik i de hidtidige planer, rent faktisk er blevet indfriet – eller er under indfrielse. Det drejer sig eksempelvis om:

- Det sydlige motorvejshængsel og etableringen af Djurslandsmotorvejen, der åbnede i 2008;
- Det nordlige motorvejshængsel med anlæg af en motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft, der forventes åbnet senest i 2014;
- Anlægget af en ny vestlig adgangsvej til Aarhus Lufthavn, der åbnede i 2010;
- Grenaa Havn kom i 2008 med i Transportministeriets 3-årige forsøg med modulvogntog, som siden er blevet forlænget med yderligere 5 år.

De to kommuner på Djursland deltager i det midtjyske samarbejde om prioritering af større infrastruktur-anlæg, der skal sikre den fortsatte udvikling af hele Region Midtjylland. I 2007 udarbejdede de 19 midtjyske kommuner i samarbejde med Region Midtjylland anbefalinger til Infrastrukturkommissionen¹. Der var enighed om følgende anbefalinger:

- Fast forbindelse over Kattegat
- Opgradering af E45 til 6 spor mellem Randers og Kolding
- Opgradering af rute 26 til højklasset vej/motorvej mellem Aarhus og Viborg
- Færdiggørelse af motorvejen mellem Herning og Holstebro
- Etablering af letbane i og omkring Aarhus

Udover denne masterplan er anbefalingerne til infrastrukturkommissionen fortsat rammen om Djurslands Udviklingsråds arbejde for at forbedre infrastrukturen til og fra samt på Djursland.

¹ Et link til det fælles indspil fra Region Midtjylland og de 19 kommuner til Infrastrukturkommissionen findes på:
<http://www.regionmidtjylland.dk/regional+udvikling/infrastruktur/indspil+til+infrastruktur-kommissionen>

Sammenfatning af planens hovedbudskaber

Masterplanen for infrastrukturen på Djursland peger på en række forskellige tiltag på infrastrukturområdet som forudsætninger for, at Djurslands Udviklingsråds målsætninger om at skabe vækst og velfærd på Djursland kan indfries på sigt.

I forhold til bosætning skal infrastrukturen kunne håndtere de mange pendlere, der dagligt skal transporteres til og fra deres arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i centrene Aarhus og Randers samt de større byer på Djursland.

I forhold til erhvervsudviklingen skal infrastrukturen sikre virksomhederne optimale forhold for transport af varer

og for tilgængelighed til leverandører, samarbejdspartnere, kunder og medarbejdere – herunder de medarbejdere, der pendler til Djursland fra Aarhus og Randers.

I forhold til udvikling af turisme og oplevelsesøkonomi skal infrastrukturen have kapacitet til at kunne håndtere de spidsbelastninger, som er de naturlige følger af et sæsonbetonet erhverv, og sikre en hensigtsmæssig afvikling af turisttrafikken mellem attraktioner og ferieboliger.

I arbejdet med at udvikle infrastrukturen på Djursland vil Djurslands Udviklingsråd navnlig fokusere på og forfølge realiseringen af følgende mål:

STRATEGISK NIVEAU

Djurslands Udviklingsråd vil på det strategiske niveau arbejde for at skabe politisk opbakning til og sikre ekstern finansiering af:

- Grenaa-banens fulde integration med letbanen, herunder hastighedsopgradering og elektrificering
- Forlængelse af Djurslands-motorvejen frem til Aarhus Lufthavn
- Opgradering af det overordnede vejnet – ruterne 15, 16 og 21 – til højklassede veje og etablering af omfartsveje ved Auning, Trustrup, Tirstrup, Mørke, Ebeltoft og Grenaa

REGIONALE MÅLSÆTNINGER

Djurslands Udviklingsråd vil såvel politisk som strategisk understøtte prioriterede regionale målsætninger på infrastrukturområdet, herunder navnlig:

- Etablering af en fast forbindelse over Kattegat
- Etablering af ny forbindelse på tværs af Randers Fjord øst for Randers

LOKAL INDSATS

Djurslands Udviklingsråd vil støtte kommunerne i deres arbejde med at løfte infrastrukturelle og transportmæssige tiltag på det lokale niveau, herunder:

- Styrkelse af den kollektive trafik på Djursland generelt
- Opgradering af det lokale vejnet gennem fælles kommunale vejprojekter.
- Udbygning af cykelstinettet på Djursland.

Aarhus er Danmarks næststørste by og er som storby en vigtig vækstforudsætning i hele regionen. Et egentligt bybånd er under udvikling i Østjylland strækkende sig fra Randers til Kolding og med Aarhus som dynamo. Nærheden til Aarhus og det østjyske bybånd er et godt udgangspunkt for at skabe vækst på Djursland og til at understøtte såvel bosætning, erhvervsudvikling og turisme, men det forudsættes, at der er den fornødne tilgængelighed. Det er derfor en central udfordring, at samspillet mellem Djursland og det østjyske vækstcenter styrkes og understøttes af en fortsat udvikling af en effektiv infrastruktur på Djursland.

Med en styrkelse af den kollektive trafik, ved en bredere dækning og en højere frekvens på de overordnede busruter, samt en etablering og udbygning af letbanen, kan Djursland fortsat være et attraktivt bosætningsområde for de nærliggende større arbejdspladscentre – Aarhus

og Randers. Opgraderingen af Grenaa-banen, og naturlig integration med letbanen, vil ligeledes bidrage positivt til en fortsat øget bosætning på Djursland.

En forlængelse af Djurslandsmotorvejen, samt opgradering af det overordnede vejnet, vil ikke kun have en særdeles positiv effekt på erhvervsudviklingen på Djursland, men ligeledes indgå som en udbygning af det nationale vejnet der forbinder landsdelene. En yderligere fast forbindelse på tværs af Randers Fjord vil regionalt styrke mobiliteten og derigennem forbedre mulighederne for bosætning og rekruttering.

En fast forbindelse over Kattegat vil styrke udviklingsmulighederne yderligere i Østjylland. Med en formindsket transporttid mellem Sjælland og Jylland vil der blive skabt grundlag for større vækst i den østjyske region, hvilket også vil have en afsmittende effekt på Djursland.



Status og aktuelle udviklingstendenser



Status og aktuelle udviklingstendenser

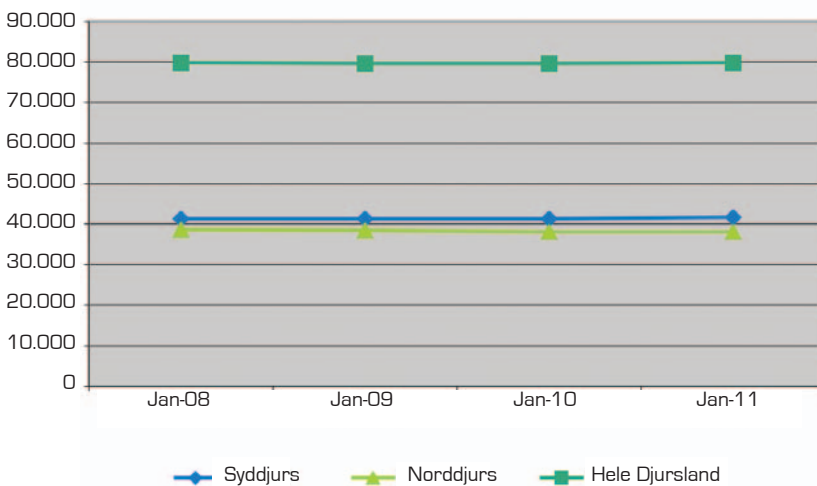
Befolkningsudvikling

Der har gennem de seneste år været en stabil udvikling i befolkningen på Djursland, dog således at der har været en svag befolkningstilvækst i Syddjurs Kommune og en tilsvarende svag tilbagegang af befolkningen i Norddjurs Kommune, hvilket fremgår af Figur 1. nedenfor.

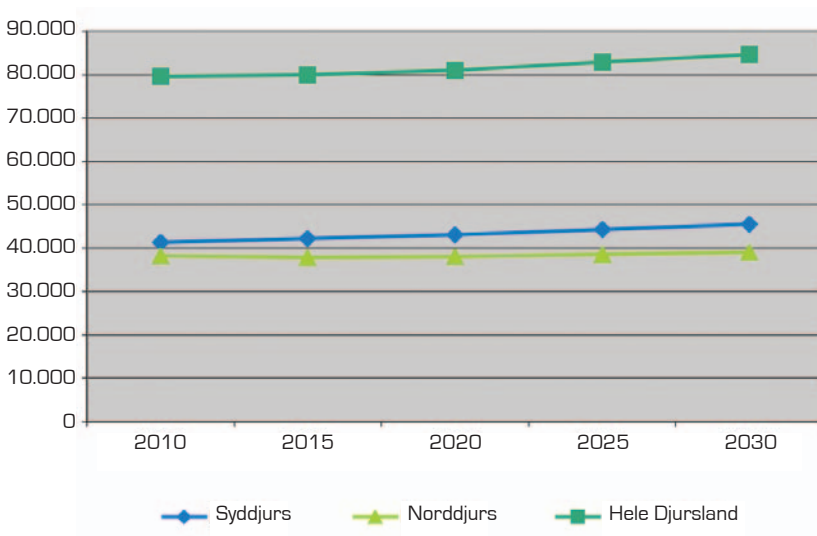
Forventningerne til den fremtidige befolkningsudvikling på Djursland fremgår af befolkningsprognosen i Figur 2. Heraf fremgår det, at der samlet set vil være en vækst i befolkningstallet på 6,3% over den tyveårige prognose-

periode, hvilket i 2030 vil resultere i et forventet befolkningstal på godt 84.500 personer. I prognosen forventes der en fortsat vækst i Syddjurs, mens befolkningstallet i Norddjurs forventes at falde en anelse frem til 2020 for derefter at vokse.

Begge kommuner arbejder aktivt på at tiltrække nye borgere ved at fremhæve Djursland som et attraktivt bosætningsområde for borgere med arbejdsplads i f.eks. Aarhus eller Randers. Denne bosætningspolitik har i flere år båret frugt i Syddjurs Kommune, der i 2006 havde ca. 1.250 tilflyttere, som tidligere havde bopæl i



Figur 1.
Udviklingen i befolkningstallet på Djursland, januar måned 2008-11



Figur 2.
Befolkningsprognose for Djursland 2010-30

Aarhus Kommune. Den økonomiske krise har imidlertid medført en nedgang i antallet af tilflyttere fra Aarhus til begge kommuner, men tendensen er dog vendt igen i 2010.

Det er værd at bemærke, at begge kommuner rummer et stort potentiale for yderligere bosætning. Dette skal bl.a. ses i lyset af den generelle vækst i Aarhus-området, som får en afsmittende effekt på Djursland. Potentialet hænger også sammen med den prisudvikling på ejerboliger, der har været i Aarhus gennem de seneste år, hvilket gør Djursland til et attraktivt bosætningsområde i nærheden af regionens største by.

Erhvervsudvikling, beskæftigelse og pendling

Globaliseringen og den generelle udvikling med udflytning af løntung produktion fra Danmark samt øget internationalt ejerskab af danske virksomheder har også sat

sine spor på Djursland. Gennem de seneste år er flere store arbejdspladser således lukket, men samtidig er nye arbejdspladser blevet skabt.

Overordnet set er Djursland i gang med en omstilling fra en økonomi baseret på landbrugs- og industriarbejdspladser til en service- og oplevelsesøkonomi. Der arbejdes bevidst for at tiltrække videnbaserede virksomheder og arbejdspladser til Djursland, ligesom der gøres en målrettet indsats for at styrke innovationen i de eksisterende virksomheder, så de rustes bedre til udfordringerne i den globale konkurrence.

Med nye store erhvervsprojekter i Grenaa lige om hjørnet, vil der dog også i fremtiden være et betydeligt antal arbejdspladser inden for fremstilling, energiproduktion og industriel service på Djursland.

Tabel 1. nedenfor viser henholdsvis antallet af beskæftigede personer med bopæl og antallet af beskæftigede

Område/ År	Syddjurs		Norddjurs		Djursland samlet	
	Arbejdssted	Bopæl	Arbejdssted	Bopæl	Arbejdssted	Bopæl
2006	15.437	20.177	16.401	18.635	31.838	38.812
2007	15.840	20.756	16.638	18.972	32.478	39.728
2008	16.048	21.150	17.142	19.431	33.190	40.581
2009	15.666	20.827	16.523	19.146	32.189	39.973

Tabel 1. Beskæftigede på Djursland 2006-09 efter arbejdssted og bopæl

med arbejdssted i de to kommuner samt Djursland som helhed i perioden 2006-09.

I perioden til og med 2008 kan der både spores en vækst i antallet af personer med bopæl på Djursland og personer med arbejdssted på Djursland, mens der i 2009 er tale om en mindre tilbagegang for begge tal.

Tabellen viser, at der i begge kommuner generelt er flere beskæftigede med bopæl i kommunen end med arbejdssted i kommunen, og at dette forhold er særligt udtalt i Syddjurs Kommune. Den østlige del af Norddjurs Kommune med Grenaa udgør i et vist omfang sit eget arbejdskraftopland, der også kendetegnes af indpendling fra det øvrige Djursland.

Tabel 2. viser sammenhængen mellem bopæl og arbejdssted – og dermed pendlingsmønstret – mellem udvalgte kommuner i 2010. Det fremgår af tabellen, at den største pendling går fra Syddjurs Kommune til

Aarhus Kommune med godt 5.700 pendlere, men også fra Aarhus til Syddjurs er der godt 1.500 pendlere, hvilket bringer det totale antal daglige pendlere mellem de to kommuner på omkring 7.300. I Norddjurs Kommune er udpendlingen mere jævnt fordelt på henholdsvis Syddjurs, Aarhus og Randers kommuner, mens indpendlingen fortrinsvis sker fra Syddjurs.

Når pendlingstallene fra 2010 sammenlignes med pendlingstallene fra 2006, som fremgik af den tidligere masterplan fra 2007, kan det konstateres, at der i perioden fra 2006 til 2010 er sket en yderligere vækst i pendlingen til og fra Djursland. Ligeledes er der gennem de senere år sket en stigning i den gennemsnitlige pendlingsafstand for borgere med bopæl på Djursland.

Bopæl	Arbejdssted			
	Syddjurs	Norddjurs	Århus	Randers
Syddjurs		1.420	5.752	757
Norddjurs	1.665		1.628	1.446
Århus	1.535	590		
Randers	410	714		

Tabel 2. Beskæftigede 2010 efter bopælskommune og arbejdsstedskommune

Turisme og oplevelsesøkonomi

Djursland har udviklet sig til at være en af de største og mest betydningsfulde destinationer for kystferieturisme i Danmark. Kystferieturisme er kendetegnet ved at have en markant koncentration omkring børnenes ferieperioder, hvilket medfører en stor belastning af infrastrukturen i disse perioder. En tilstrækkelig og tidssvarende infrastruktur er en nødvendighed, hvis kystferieturismen fortsat skal være et betydende erhverv for Djursland.

Turisme- og oplevelsesøkonomien er således et af de vigtigste erhverv for Djursland i både beskæftigelsesmæssig og økonomisk henseende. De turistmæssige centre har traditionelt været Ebeltoft og Mols, Djurslands nordkyst med Bønnerup og Fjellerup samt Grenaa, hvor de fleste hoteller, campingpladser og feriehusene er beliggende, men med stadig flere store attraktioner på det centrale Djursland må hele Djursland betegnes som et decideret turistområde.

En skønsmæssig beregning viser, at Djursland har ca. 75.000 sengepladser fordelt med ca. 56.000 i feriehusene, 15.000 på campingpladser og 4.000 i hoteller, feriecentre, vandrehjem og B&B. I højsæsonen juni-august er der normalt en høj belægning på de forskellige overnatningsformer. Udviklingen de seneste år har vist et fald i antallet af overnatninger på hoteller og feriecentre (hvor der også er reduceret i antallet af sengepladser), mens der har været en stigning i antallet af overnatninger på campingpladser.

Djurslands attraktioner besøges årligt af mange gæster – skønsmæssigt omkring 1 mio. besøgende på de 6 største attraktioner. Alene Djurs Sommerland besøges af mere end ½ mio. gæster årligt, hvilket vil sige i sommerlandets åbningstid mellem maj og oktober.

I 2008 åbnede Nordeuropas største golfresort uden for Nimtofte med tilhørende wellness-center og ferieboliger og i 2009 blev Mols Bjerge udpeget som nationalpark.



Begge de nye attraktioner forventes på sigt at medvirke til at tiltrække endnu flere turister til Djursland – også uden for den traditionelle højsæson.

I Norddjurs Kommune arbejdes der aktuelt på konceptudvikling af Kattegatcentret og på udvikling af turismen omkring Sydhavnen i Grenaa, afdækning af det turistmæssige potentiale omkring Bønnerup Havn og oplevelsesudvikling i Fjellerup.

Djursland blev i 2007 udpeget som helårsturismdestination og i 2010 som et prioriteret område for udvikling af kystferieturismen i Region Midtjylland. Destination Djursland er på denne baggrund i færd med – i samarbejde med de to kommuner – at udarbejde en handlingsplan for, hvorledes udviklingen af kystferieturismen skal udmøntes i praksis i perioden frem til 2015.

Alt i alt må der forventes en vækst i turisttilstrømningen til Djursland i de kommende år, og det er vigtigt, at sikre

tilgængeligheden til nye attraktioner som nationalparken og golf-resortet, såvel som at forbedre tilgængeligheden til eksisterende attraktioner, strande og overnatningsfaciliteter. Ikke blot i form af bedre tilgængelighed udefra, men også internt på Djursland, således at der er gode adgangsforhold mellem de forskellige attraktioner indbyrdes og mellem attraktionerne og de store turistområder langs Djurslands kyster.



Kollektiv trafik



Kollektiv trafik

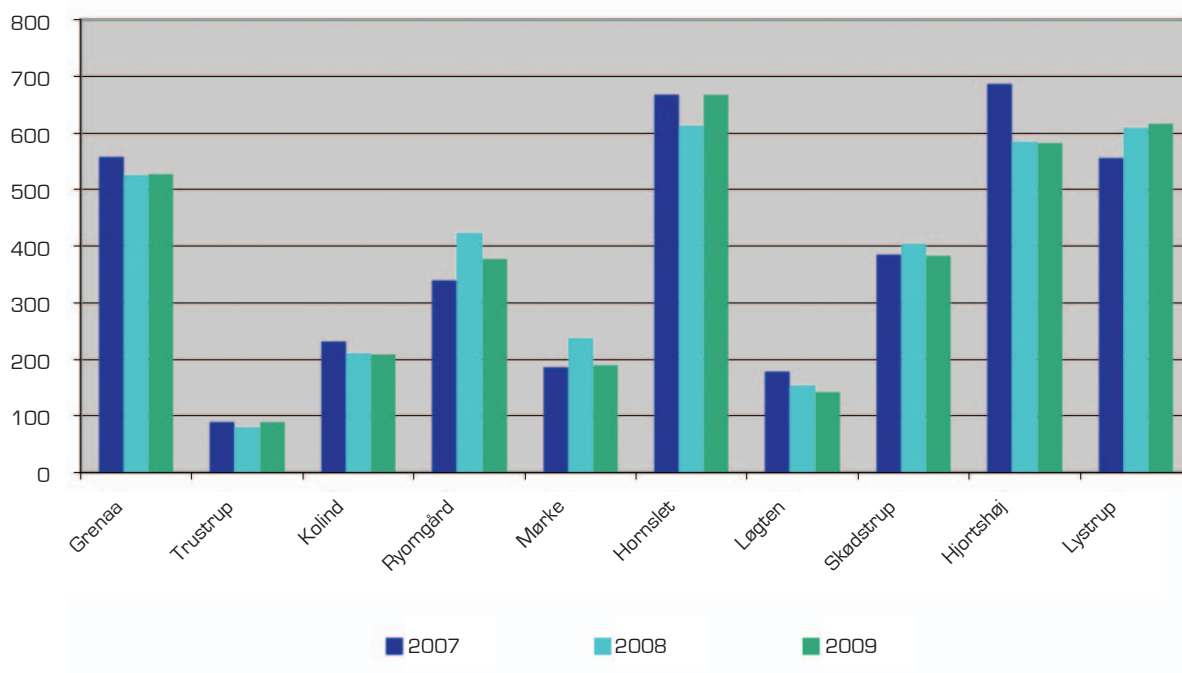
Udviklingen af en god kollektiv trafikbetjening er et vigtigt middel til udvikling af samspillet mellem Djursland og den øvrige region. Der skal være et reelt alternativ til de borgere, der ikke har adgang til privatbil, og der vil fortsat være behov for en forbedret servicering af Djursland og de regionale busruter har betydning for erhvervs- og især for de uddannelsessøgende, der dagligt benytter skoler, gymnasier og andre uddannelsesinstitutioner på Djursland eller i Aarhus og Randers. Det er vigtigt at sikre tilgængeligheden til Djurslands uddannelsesinstitutioner for de studerende, som i vidt omfang er brugere af kollektive transportmidler.

Det vil bidrage til at øge uddannelsesinstitutionernes attraktivitet og rækkevidde, såfremt deres optageområder dækkes ind med hurtige kollektive forbindelser.

Grenaa-banen og dens integration med letbanen

Grenaa-banen

Grenaa-banen er en enkeltsporet strækning på 69 km mellem Aarhus H og Grenaa. Der er 19 standsningssteder på banen, heraf har de 10 karakter af trinbræt. Grenaa-banen benyttes især som pendlerforbindelse



Figur 3. Dagligt antal rejsende på Grenaa-banen 2007-09, udvalgte stationer

mellem Djursland og Aarhus, men også som lokalt befordringsmiddel, bl.a. af mange skolebørn og studerende på uddannelsesinstitutionerne i Grenaa.

En opgørelse over det daglige antal rejsende på Grenaa-banen fremgår af den ovenstående tabel, som er baseret på tal fra DSB's Vesttællinger i årene 2007-2009². Tabellen viser det daglige antal ankomster og afrejser – og dermed det samlede antal rejsende – på udvalgte stationer på Grenaa-banen. Det fremgår af tabellen, at der er tale om et relativt stabilt antal rejsende til og fra

de enkelte stationer med Hornslet og Grenaa som de to stationer på Djursland med det største antal brugere.

Der er igangsat aktiviteter med henblik på opgradering af Grenaa-banen. Foreløbig har en opgradering af banen på strækningen nærmest Aarhus betydet, at rejsetiden fra Grenaa til Aarhus er blevet reduceret med 20 minutter fra tidligere 90 minutter til nu 70 minutter. Mellem Ryomgård og Grenaa er de mest kritiske spor og mindre sporstykker blevet ombygget, men en samlet sporopgradering af stykket er udsat og forventes ifølge

² DSB's Vesttælling er en optælling af ankomster, afgang og togsift på alle DSB-stationer i Vestdanmark på en hverdag i efteråret i henholdsvis 2007, 2008 og 2009.



Figur 4. Grenaa-banen og letbanen

Banedanmarks fornyelsesplan 2010-12 først at ville være færdiggjort i 2013.

Der er i december 2010 taget de første skridt til en opgradering af det rullende materiel på Grenaa-banen med indsættelse af det første af otte Desiro-togsæt, som foruden at være mere miljøvenlige også tilbyder passagererne bedre komfort. Togene kan potentielt køre 120 km/t og er hurtigere til at starte og stoppe end de MR-tog, der hidtil har betjent Grenaa-banen. Derfor vil strækningen mellem Grenaa og Aarhus kunne gennemkøres på kortere tid end hidtil, såfremt banelegemets beskaffenhed og sikkerhedsforholdene omkring banen tillader det.

Grenaa-banen åbner mulighed for godstransporter mellem Grenaa og Aarhus. Denne mulighed har ikke været udnyttet gennem de seneste år, men med den aktuelle erhvervsudvikling i Grenaa med anlægsarbejdet i tilknytning til havvindmølleparken ved Anholt samt etableringen af en bioethanol-virksomhed i Grenaa er der forventninger om, at behovet for godstransporter ad Grenaa-banen atter kan blive aktuelt.

Letbanen i Østjylland

Med opbakning fra Staten, Region Midtjylland og kommunerne i Østjylland er etableringen af en letbane i Østjylland godt i gang. Der er gennemført VVM-undersøgelse for letbanens etape 1, der omfatter en nyanlagt 12 km lang dobbeltsporet strækning i Aarhus Kommune mellem Åhavevej og Lystrup samt en tilkobling til og integration med de eksisterende nærbaner Grenaa-banen og Odder-banen. Ifølge planen skal den nuværende Grenaa-banestrækning gennem Risskov bevares med henblik på gennemkørende tog og godstransport.

Det forventes, at en lov om etablering af letbanen vedtages i 2011, hvorefter anlægsarbejdet kan påbegyndes. Det er planen, at letbanenettet i de efterfølgende faser skal udvides til også at dække de øvrige kommuner i Østjylland – Randers, Favrskov, Skanderborg og Silkeborg, men det er p.t. uafklaret, hvorledes disse anlægsarbejder skal organiseres og finansieres. Anlægsarbejdet for etape 1 finansieres af Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten, mens staten ikke skal medvirke i den senere drift. Denne overlades til et selvstændigt letbaneselskab, hvis sammensætning ikke er afklaret på nuværende tidspunkt. Det ligger dog fast, at staten

vil overdrage Grenaa-banen til letbaneselskabet, som hermed får ansvaret for drift og vedligehold af strækningen.

Anlægget af en letbane vil ikke alene gavne de lokalområder i Aarhus, som betjenes af banen, men også åbne en række perspektiver for Djursland og sikre bedre tilgængelighed for Djurslands borgere til flere større arbejdspladser i Aarhus. Her kan fremhæves det planlagte centralsygehus i Skejby, som vil blive en meget stor arbejdsplads. Med direkte adgang via letbanen til det nye centralsygehus vil banen få stor betydning for pendlingen og dermed også for bosætningen i de områder, der betjenes af letbanen og nettet af nærbaner.

Udfordringer i forhold til integration af jernbane og letbane

Etape 1 af letbanen åbnes i 2016, og vil foruden de nyanlagte strækninger i Aarhus omfatte de hidtidige jernbanestrækninger til Odder og Grenaa. Det betyder, at regionaltog udskiftes med letbanetog. Det endelige tidspunkt for udskiftning ligger ikke fast. Det er ligeledes uafklaret, hvor store dele af strækningen der vil blive elektrificeret, ligesom det ikke er afklaret, om letbanetogene skal anvende el, diesel eller begge dele som fremdriftsmiddel.

Det er vigtigt, at pendlingstiden mellem Djursland og Aarhus ikke øges, og at den så vidt muligt sænkes. Det er ligeledes vigtigt, at der opretholdes hurtige forbindelser til/fra henholdsvis Grenaa og Hornslet. Det nuværende letbaneprojekt indhenter ikke i sig selv de potentielle gevinster for Djursland på grund af en manglende spor- og hastighedsopgradering af det eksisterende banenet. Her er hastighederne betydeligt lavere end de 120 km/t, som letbanetog kan køre. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at der – med henblik på såvel en umiddelbar gevinst, men også med henblik på en fremtidssikring af letbanen – foretages en hastighedsopgradering af banen samtidig med den planlagte sporopgradering.

Der kan også peges på muligheden for samordning af de forskellige transportmidler, således at pendlere kan pendle en del af vejen til og fra arbejde med privatbil eller bus og den resterende del med bane. I den forbindelse vil det være hensigtsmæssigt at etablere særlige parkeringsforhold ved udvalgte stationer og standsningssteder, som tilgodeser pendlernes behov.

Det er endvidere vigtigt, at der fastholdes en dobbelt linjeføring, hvor det nuværende tracé gennem Risskov bevares, således at eventuelle konflikter mellem forskellige transportere forebygges. Grenaa-banen skal også i fremtiden kunne afvikle godstransporter mellem Aarhus og Grenaa idet udbygningen af Grenaa Havn kan medføre et nyt behov for godstransport via jernbane.

Foruden ønsket om en hurtig forbindelse mellem Djursland og Aarhus er der også ønsker om flere lokale stop på Djursland med henblik på at sikre en bedre kollektiv trafikbetjening af mindre bysamfund og lokalområder i de større byer. Eksempelvis er der ønsker om etablering af trinbræt i Thorsager, og i Grenaa er der ønske om et stoppested i den sydlige del af byen ved Hessel, og at der sker en forlængelse af letbanens etape 1 til Grenaa Havn med et eller to lokale stop.

I forbindelse med den fremtidige udbygning af letbanen med flere etaper bør det endvidere undersøges, om det

i et langsigtet perspektiv vil være hensigtsmæssigt at betjene det nye byudviklingsområde mellem Rønne og Løgten med en ny letbanestrækning, der eventuelt også ville kunne forlænges til Aarhus Lufthavn.

Dette giver naturligvis nogle udfordringer, i og med at der er nogle indbyggede konflikter mellem ønskerne om henholdsvis flere lokale stop og kortere rejsetid, som skal håndteres. Der bør derfor gennemføres en analyse af passagergrundlagene på de mulige standsesteder og konsekvenserne for transporttiden mellem Grenaa og Aarhus.

Målsætninger for Grenaa-banens integration med letbanen

Djurslands Udviklingsråd vil arbejde for, at Grenaa-banen og den øvrige del af letbanen i og omkring Aarhus tilsammen bliver drivkraften bag udviklingen af den samlede kollektive trafikforsyning af Djursland.



Udgangspunktet er en fastholdelse af beslutningstagerne på at der sker en fuld integration af letbanen med Grenaa-banen og Odder-banen som et led i letbanens første etape. Derudover vil Djurslands Udviklingsråd arbejde for at følgende målsætninger indfries:

- At Banedanmark påtager sig ansvaret for såvel spor- som hastighedsopgradering af strækningen fra Ryomgård til Grenaa til 120 km/t, således at det fulde potentiale kan udnyttes på strækningen.
- At muligheden for en elektrificering af hele strækningen til Grenaa prioriteres med henblik på at sikre fuld integration og betjening af strækningen med de nye letbanetog.
- At der sikres en dobbeltsporføring til Hornslet med henblik på at øge frekvensen af kørsler på strækningen og åbne mulighed for hurtigtog mellem Djursland og Aarhus H.
- At sporføringen gennem Risskov fastholdes med henblik på betjening af hurtigtog og godstransporter.
- At mulighederne for en udbygningsetape på letbanens etape 1, der fører letbanen helt ned til Grenaa Havn, undersøges nærmere.
- At mulighederne for etablering af trinbræt i Thorsager, ved Hessel i Grenaa og Grenaa Sydhavn undersøges, herunder en vurdering af de anlægsomkostninger, der er forbundet med etablering af de nævnte standsningssteder.



Det regionale busrutenet på Djursland

De tidligere amtslige busruter overgik pr. 1. januar 2007 til det regionale trafiksselskab Midttrafik, som på vegne af kommunerne og Region Midtjylland varetager den kollektive trafik i regionen. Driften finansieres af Regionen, mens enkelte ruter, der ikke går over kommunegrænser, er overgået til kommunal driftsfinansiering.

Det regionale busrutenet på Djursland fremgår af kortet i Figur 5. nedenfor. Djursland er i det store hele dækket

godt ind med regionale busruter, som sammen med Grenaa-banen betjener stort set alle de større kollektive pendlerstrømme.

Der vil altid være en balancegang mellem at kunne tilbyde et fintmasket net af kollektive transporttilbud og samtidig at bringe passagererne hurtigt fra ét sted til et andet. Behovene er forskellige, men det vil være hensigtsmæssigt med en overordnet og sammenhængende trafikplanlægning, som både tager hensyn til behovene hos pendlere samt hos uddannelsesinstitutioner og virksomheder



Figur 5. Det regionale busrutenet på Djursland

på Djursland og som generelt øger tilgængeligheden til kollektiv transport. Hvis det kollektive trafiktilbud skal være effektivt og attraktivt er det også vigtigt at sikre korrespondance mellem lokale og regionale ruter og at skabe optimale forhold for de passagerer, der skal skifte transportmiddel undervejs.

Der er en række landdistrikter i såvel Syddjurs som Norddjurs kommuner, der ikke p.t. dækkes af det regionale busrutenet, og det bør overvejes at etablere lokale tilbringeruter af hensyn til det voksende antal pendlere. En anden løsning i de tyndbefolkede områder kan være telebusordninger frem for traditionel busdrift.

For at få det optimale udbytte af det integrerede letbanenet, hvor banen fungerer som ryggraden i den kollektive trafikforsyning af Djursland, er det nødvendigt at sikre 'fødekæderne' til banen. De regionale busruter er ét af elementerne i denne fødekæde, idet de vil kunne fungere som tilbringeruter til udvalgte knudepunkter på banenettet.

Målsætninger for det regionale busrutenet på Djursland

Djursland Udviklingsråd vil arbejde for en generel styrkelse af viften af kollektive trafiktilbud på Djursland, og herunder de regionale busruter. Dette skal bl.a. ske ved:

- At samarbejde med Midttrafik om en bedre overordnet planlægning af det samlede kollektive trafiktilbud med henblik på at skabe større sammenhængskraft.
- At undersøge mulighederne for tilbringeruter til gennemgående busruter og letbane.
- At undersøge vilkårene for lokal/ regional finansiering samt vilkårene for etablering af pendlerpladser ved stationer, busterminaler og andre knudepunkter for kollektiv trafik.
- At have fokus på nye og alternative tilbud om kollektiv trafik i landdistrikterne, eksempelvis telebusordninger.



Det overordnede vejnet



Det overordnede vejnet

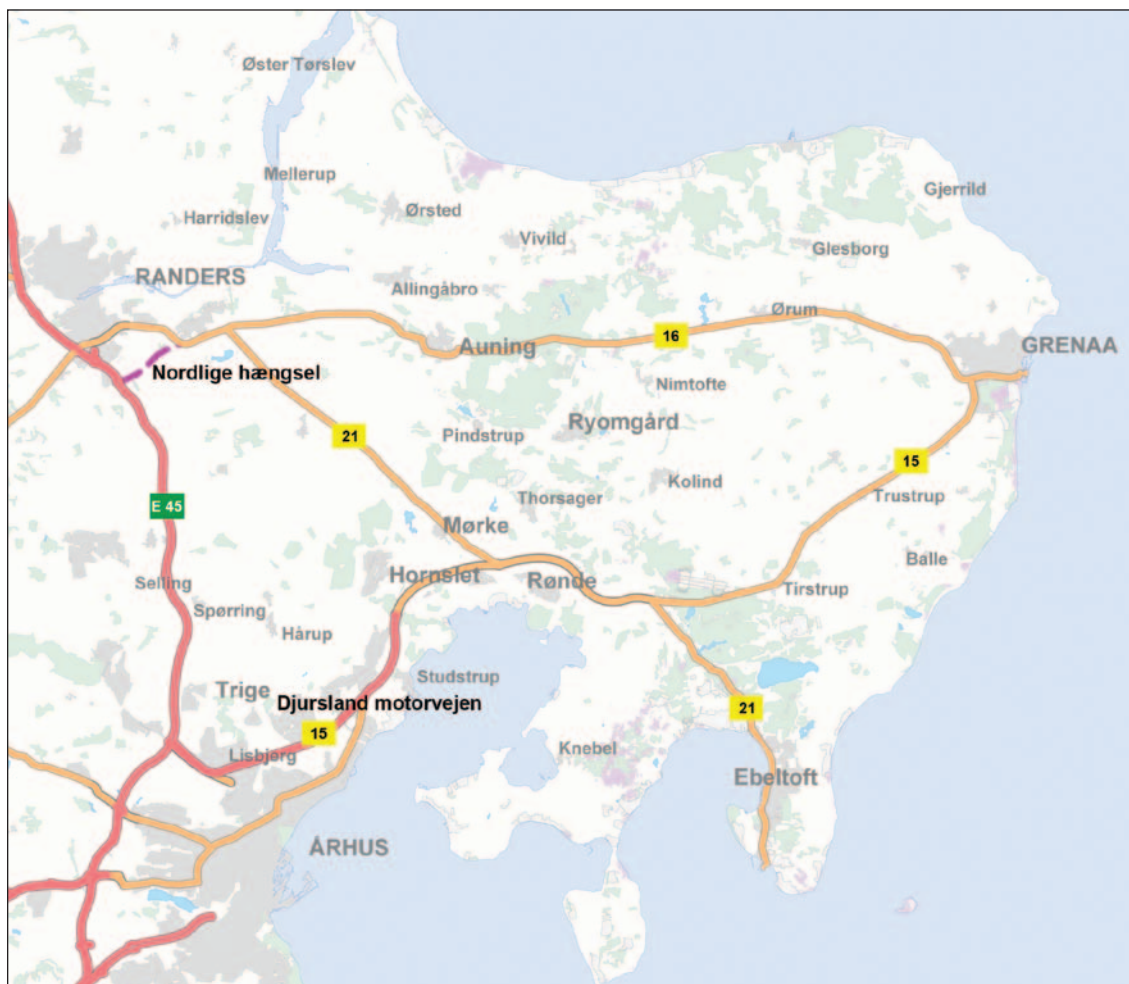
Bortset fra jernbanen mellem Aarhus og Grenaa, der er behandlet i det forrige afsnit, udgøres den overordnede infrastruktur på Djursland, af det statslige vejnet samt af de tre terminalpunkter Aarhus Lufthavn, Grenaa Havn og Ebeltoft Færgehavn. Såvel statsvejene som de tre terminalpunkter spiller som minimum en regional rolle, og for fleres vedkommende også en rolle i afviklingen af nationale eller internationale transportopgaver.

Den overordnede infrastruktur er således ikke kun af betydning for borgere, turister og erhvervslivet på

Djursland, men også for transportkunder, der passerer Djursland undervejs til en fjernere destination.

Statsvejnettet

Det overordnede vejnet er Djurslands livsnerve, der sammenbinder byer, havne og lufthavn og sikrer tilgængelighed til Aarhus, Randers og det overordnede motorvejsnet. Et tidssvarende og bæredygtigt overordnet vejnet er af største vigtighed for de mange borgere, der



Figur 6. Det overordnede vejnet på Djursland

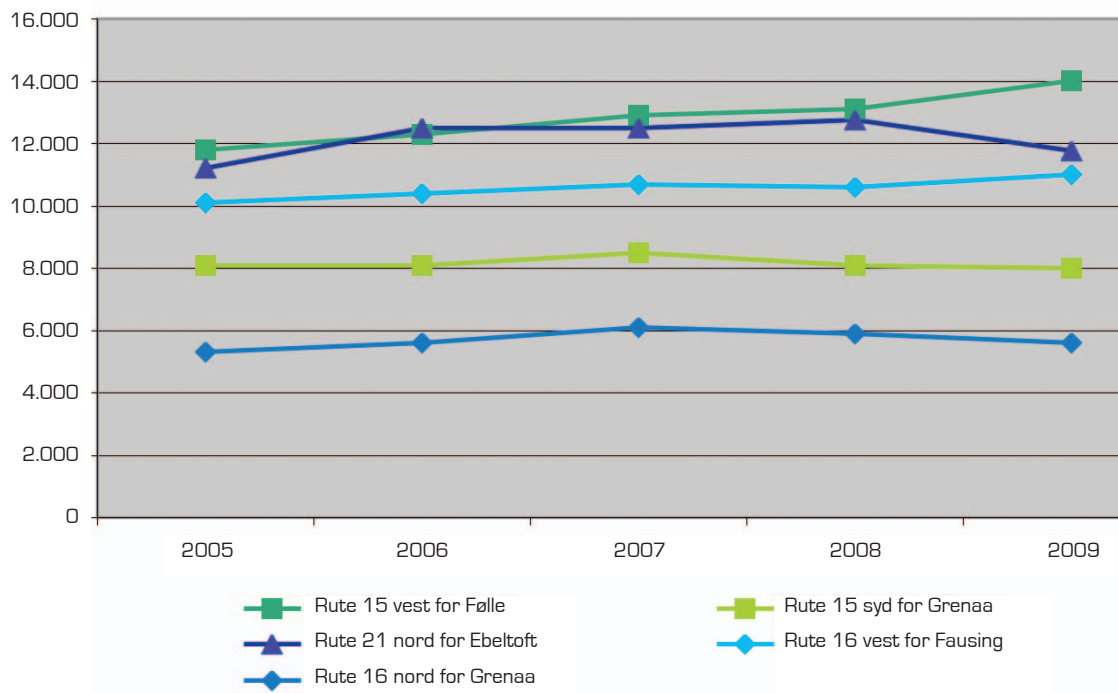
dagligt pendler til og fra Djursland og for de mange turister, der overnatter på Djursland eller besøger områdets attraktioner. Ligeledes fungerer det overordnede vejnet som transportkorridorer til og fra lufthavn, havne og færgeforbindelserne til Sjælland og Sverige.

Som det fremgår af Figur 6. forrige side udgøres det overordnede vejnet på Djursland af ruterne 15, 16 og 21, der alle er statsveje.

- **Rute 15** forbinder Grenaa med Løgten i Aarhus Kommune, hvorfra rute 15 fortsætter som motorvej. Strækningen fra Løgten til lufthavnskrydset ved Tåstrup er anlagt som motortrafikvej, mens den resterende strækning til Grenaa er almindelig hovedlandevej. Åbningen af Djurslandsmotorvejen i 2008 og færdiggørelsen af det sydlige motorvejshængsel i 2010 har øget tilgængeligheden til og fra Djursland

væsentligt – ikke kun i forhold til Aarhus, men også det øvrige Jylland via E45.

- **Rute 16** forbinder Grenaa med Assentoft i Randers Kommune. Hele strækningen er almindelig hovedlandevej. Jævnfør den trafikpolitiske aftale skal der inden udgangen af 2014 etableres en motortrafikvej mellem Assentoft og Sdr. Borup (det nordlige motorvejshængsel), hvilket vil styrke tilgængeligheden til og fra Djursland i forhold til motorvej E45 Nord og Nordjylland generelt ligesom hængslet vil give anledning til mindsket trængsel og øge trafikikkerheden i de sydlige forstæder til Randers.
- **Rute 21** forbinder Ebeltoft med Assentoft. Hovedparten af strækningen er almindelig hovedlandevej bortset fra strækningen mellem Tåstrup og Følle, hvor rute 21 følger rute 15 som motortrafikvej. Rute 21



Figur 7.
Årsdøgntrafik på de overordnede veje på Djursland, udvalgte målepunkter 2005-09

er transportkorridor mellem det nordlige Jylland og København via færgeforbindelsen mellem Ebeltoft og Sjællands Odde.

Trafikken på det overordnede vejnet til og fra Djursland er steget gennem de seneste 5 år, hvilket fremgår af Figur 7. nedenfor venstre. Trafikken forventes at stige yderligere i de kommende år som følge af den øgede bosætning på Djursland – og deraf følgende pendling – samt øget tilstrømning af turister.

Der er alvorlige trængselsproblemer på dele af det overordnede vejnet, ligesom der kan identificeres flere 'sorte pletter' med hensyn til trafiksikkerheden. Nogle af trængselsproblemerne knytter sig til den daglige pendling og vil derfor optræde på alle arbejdsdage året rundt i morgen- og eftermiddagstimerne, andre trængselsproblemer er knyttet til turisme og vil derfor være sæsonbetonede. Endelig er der trængselsproblemer, der knytter sig til terminalpunkterne i form af færgetrafik og specialtransporter af gods.

På rute 15 er der især trængselsproblemer morgen og aften som følge af pendlingstrafik. Strækningen mellem Tåstrup og Løgten (motortrafikvejen) er totalt set den mest trafikerede vejstrækning på Djursland, og trafikken er i stadig vækst, mens strækningen mellem Tåstrup og Grenaa er noget mindre trafikeret.

På rute 16 er der især trængselsproblemer på strækningen fra Auning mod Randers og disse problemer forstærkes yderligere desto tættere man kommer på Randers.

Rute 21 er generelt ikke præget af de samme trængselsproblemer, men strækningen mellem Ebeltoft og Tåstrup er dog meget trafikeret, og der er massive trængselsproblemer i og omkring Ebeltoft i forbindelse med ferieperioder og trafikken til Mols-Linien i forbindelse hermed.

Endelig er der massive trængselsproblemer i Randers, navnlig i byens centrum, hvor Randers Bro krydses af ca. 45.000 biler i døgnet, og gør den til en af landets mest trafikerede kommuneveje. Disse trængselsproblemer har også afsmittende effekt på Djursland, bl.a. i forhold til adgangen til sygehuset, og det er således også en udfordring for Djursland at få løst disse problemer, selvom de er lokaliseret uden for området.

Randers Kommune planlægger en ny bro i centrum, "Bolværkslinjen", der skal aflaste Randers Bro, ligesom etableringen af det nordlige hængsel vil aflaste en del af trafikken i og omkring Randers, men det er et spørgsmål, om disse initiativer vil være tilstrækkelige.

Uanset hvor effektiv en kollektiv trafikdækning der etableres på Djursland er det stadig et landområde, hvor behovet for personbilspendling kun kan forventes øget, med mere pres på vejnettet som konsekvens deraf. Jo større presset bliver på vejnettet, desto større bliver det forventede spildtid i trængselsituationerne. Hvis Djursland fortsat ønsker at være bopælsopland til de større byer i nærheden skal der fortsat sikres en effektiv og sikker transportmulighed mellem bopæl og arbejdsplads.

Terminalpunkter af national betydning

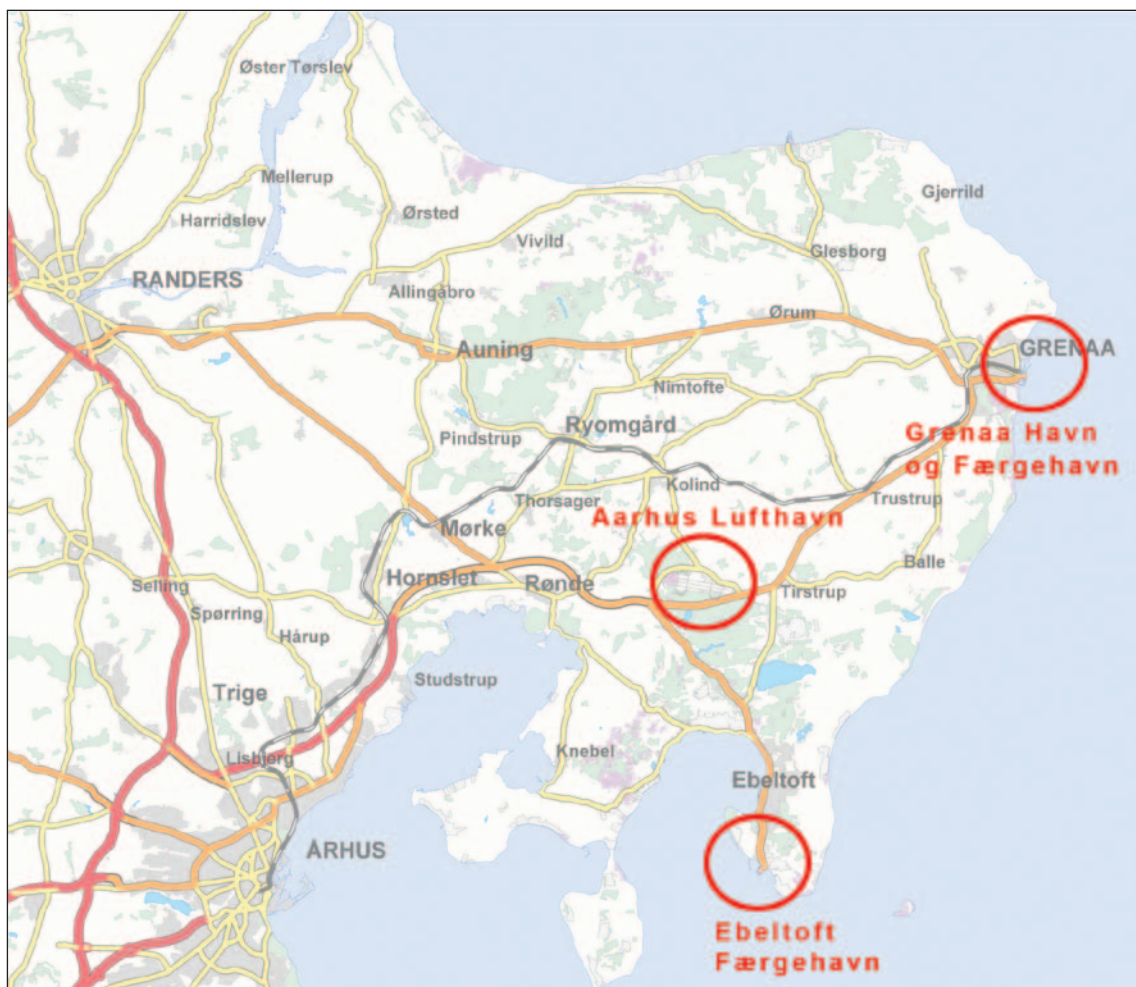
Det overordnede vejnet betjener foruden byerne på Djursland også tre vigtige terminalpunkter, nemlig Aarhus Lufthavn, Grenaa Havn og Ebeltoft Færgehavn. Udviklingen af de forretningsmæssige aktiviteter, der er knyttet til terminalpunkterne, ligger uden for masterplanens sigte, men det er vigtigt, at disse aktiviteter understøttes af og koordineres med masterplanen.

Aarhus Lufthavn

Aarhus Lufthavn i Tirstrup er Østjyllands internationale lufthavn. Det skal den også være i fremtiden. Lufthavnen

har betydning for Djurslands image og stærke tilknytning til det østjyske område med Aarhus og Randers, der udgør lufthavnens naturlige opland, ligesom den spiller en stor rolle for turismen på Djursland ved at sikre tilgængelighed til området fra udenlandske destinationer.

Med de nuværende rammebetingelser og vilkår er lufthavnen konkurrencedygtig. Indenrigsruterne tegner sig på årsbasis for det største antal passagerer i Aarhus Lufthavn og det forventes, at der i årene fremover vil være en efterspørgsel efter indenrigs rutetrafik af mindst samme størrelse som den nuværende. Igennem en årrække har der været en vækst i antallet af passagerer på udenrigs lavpriseruter, der har været drevet i sommerhalvåret. Markedet for lavpriseruter er attraktivt,



Figur 8. Terminalpunkter på Djursland

men også temmelig uforudsigeligt, og derfor vil traditionel udenrigs ruteflyvning og charterflyvning fortsat være attraktive nicheaktiviteter for Århus Lufthavn.

For en international lufthavn er tilgængelighed en nøgleparameter i forhold til lufthavnens konkurrenceevne. Med tilgængelighed forstås, at det skal være let og hurtigt at komme til og fra lufthavnen, og den tidsmæssige afstand betyder mere end den fysiske.

Åbningen af Djurslandsmotorvejen og færdiggørelsen af det sydlige motorvejshængsel har betydet, at lufthavnen er rykket tættere på markedet og tiltrækningskraften øget – optageområdet er således blevet øget med 35 %. Desuden har åbningen af hængslet styrket lufthavnens konkurrenceevne i forhold til alternative transporttilbud som tog og færges.

Med etableringen af den nye adgangsvej fra krydset i Tåstrup og frem til lufthavnen, som er finansieret af Aarhus Lufthavn, Syddjurs Kommune og Norddjurs Kommune, er tilgængeligheden øget yderligere, og den psykologiske afstand mellem Aarhus og lufthavnen er blevet reduceret.

Grenaa Havn

Grenaa Havn har en god beliggenhed i Jylland og er en dynamo i den lokale erhvervsudvikling omkring Grenaa. Havneudvidelsen og uddybningen af havnebassinet i 2010 giver mulighed for etablering af nye industrier eller udskibning af mere gods. Grenaa Havn har gode muligheder for vækst, såfremt der sikres de fornødne infrastrukturelle investeringer i havnens bagland. Nye projekter i Grenaa-området – så som etableringen af en bioethanol-virksomhed og anlægget af Anholt Havindmøllepark – skaber grundlag for ny aktivitet på Grenaa Havn, som vil øge behovet for godstransporter og generere mere trafik.

Grenaa Havn har siden august 2007 været én af de danske havne, der er indgået i et forsøg med modulvogntog. Modulvogntog er en ny type lastbilmateriel, som er længere end de almindelige lastbiler og har en større



totalvægt. Derfor stiller modulvogntog – ligesom større transportere af eksempelvis vindmølletårne og -vinger – også større krav til vejenes beskaffenhed, herunder fravær af vejchikaner, smalle passager og skarpe sving. Forsøget er i 2010 blevet forlænget i yderligere 5 år og Norddjurs Kommune er i færd med at få udvidet godkendelse af modulvogntog til også at omfatte Mellemstrupvej mellem rute 16 og Emballagevej.

Grenaa Havn betjenes af ruterne 15 fra syd og 16 fra nord. Hvor adgangen til havnen fra syd foregår ad en større vej, er adgangsforholdene fra nord langt fra optimale. Vejdirektoratet har derfor – på opfordring fra Grenaa Havn og brancheforeningen Danske Havne – søgt og fået bevilget 5 mio. kr. til en forundersøgelse omkring etablering af en nordlig omfartsvej, der forbinder Grenaa havn til rute 16. Det forventes, at vejen kan etableres via statsmidler, idet forligsparterne bag 'En grøn transportpolitik' har afsat 100 mio. kr. til etablering af vejen.

Etableringen af en nordlig omfartsvej ved Grenaa og etablering af vejhængsel mellem Sdr. Borup og Assentoft vil forbedre mulighederne for Grenaa Havns udvikling.

Eftersom det sydlige hængsel ved Løgten mod Djursland er etableret uden hensyntagen til, at der ved vejbroer over motorvejen skal være en god brohøjde for at sikre passage for store og høje transportere, skal det sikres, at brohøjderne ved etablering af det nordlige hængsel ikke bliver til hinder for disse transportere.

Færgehavne og transportkorridorer

Færgeruterne og de to transportkorridorer gennem Djursland spiller en vigtig rolle for udviklingen af erhverv og turisme på Djursland og som portene til henholdsvis Sverige og Sjælland.

Mols-Linien via Ebeltoft-Odden til København er et vigtigt alternativ og supplement til Storebæltsforbindelsen, som er med til at sikre en velafbalanceret udvikling af den trafikale infrastruktur i Danmark. Forbindelsen har ikke blot betydning for borgere på Djursland, eller for sjællandske turister, der besøger Djursland, men også for borgere i hele Nordjylland og turisterne i denne region. Mols-Linien har siden 2007 oplevet et fald i antallet af overførte personbiler på ruten Ebeltoft-Odden, og antallet



af afgange er blevet reduceret noget. På denne måde er ruten blevet tilpasset til fritidssegmentet, som er stabilt, mens erhvervssegmentet har været vigende.

Færgedriften mellem Grenaa og Varberg drives af Stena Line Scandinavia A/S, der har en aftale med Grenaa Havn om brug af havnen. Stena Line Scandinavia A/S driver ligeledes ruten mellem Frederikshavn og Göteborg. Stena Line har oplevet et fald i antallet af overførte løstrailere på Grenaa-Varberg ruten gennem de senere år, mens antallet af overførte fragtenheder og personbiler har været nogenlunde stabilt. Det forventes, at ruten fortsat vil tiltrække navnlig svenske turister, der ønsker at tilbringe ferien på Djursland eller i Østjylland i øvrigt.

Målsætninger for det overordnede vejnet på Djursland

En opgradering af det overordnede vejnet har stor betydning for Djursland – i forhold til erhvervs pendling og bosætning, i forhold til tilgængelighed for de mange turister og øvrige rejsende og i forhold til godstransporter til bl.a. Grenaa havn.

Derfor vil Djurslands Udviklingsråd arbejde for at fremme iværksættelsen af større infrastrukturelle investeringer i relation til det overordnede vejnet med særlig fokus på:

- Forlængelse af Djurslands-motorvejen frem til Aarhus Lufthavn
- Opgradering af det overordnede vejnet – ruterne 15, 16 og 21 – til højklassede veje med omfartsveje ved Auning, Trustrup, Tirstrup, Mørke, Ebeltoft og Grenaa
- Etablering af ny højklasset forbindelse på tværs af Randers Fjord øst for Randers
- Etablering af en fast forbindelse over Kattegat

Forlængelse af Djurslands-motorvejen frem til Aarhus Lufthavn

Det er målet, at adgangsforholdene til Aarhus Lufthavn forbedres yderligere gennem etablering af motorvej helt frem til lufthavnen ved en udbygning af den eksisterende motortrafikvej. Motortrafikvejen er oprindeligt planlagt som motorvej og der er mulighed for etablering af dobbeltspor i den eksisterende tracé. Denne målsætning aktualiseres af, at der i den trafikpolitiske aftale om 'Bedre



mobilitet' er blevet afsat 2 mio. kr. til en forundersøgelse af en sådan forlængelse.

Målet skal i første omgang øge lufthavnens optageområde yderligere, skabe bedre konkurrencevilkår for lufthavnen og sikre, at den nuværende ejerkræds fortsat vil bakke op om lufthavnens aktuelle lokalisering. Udover at forbedre adgangen til Aarhus Lufthavn vil en sådan opgradering også forbedre adgangen fra Djursland til Aarhus, forbedre adgangen fra Aarhus til de større trafikmål på Djursland, herunder havne, sommerhusområder og attraktioner. Forlængelsen af motorvejen vil også bidrage til at løse de trængselsproblemer, der aktuelt præger rute 15 mellem Løgten og Tåstrup.

Opgradering af det overordnede vejnet – ruterne 15, 16 og 21 – til højklassede veje

Det forudsættes, at det nordlige motorvejshængsel etableres som en motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft inden udgangen af 2014, som beskrevet i Vejdirektoratets rapport nr. 362 om statsvejnettets tilstand og udvikling.

Det er målet, at der sker en opgradering af de overordnede vejforbindelser (ruterne 15, 16 og 21) til højklassede veje (motortrafikveje). Højklassede veje er karakteriseret ved, at der ikke foregår let trafik, at der er etableret omfartsveje uden om byerne samt ved kvaliteten af vejbelægning, vejtracé og vejbredde. Opgraderingen af disse ruter skal endvidere ses i regionalt perspektiv, idet ruterne forbinder Djursland med den øvrige region og en opgradering bidrager til at skabe regional samhørighed og balance.

Opgraderingen af rute 16 skal bl.a. sikre bedre adgang for godstransporter (herunder specialtransporter) til Grenaa og Grenaa Havn og skal ses i nær sammenhæng med de aktuelle planer om etablering af en nordlig omfartsvej til Grenaa Havn. Opgraderingen sigter også mod at tilgodese turisterhvervet på det centrale Djursland,

hvor der i højsæsonen er store trafikale problemer, samt forbedre Nordjyllands adgang til færgerne i Grenaa.

Opgraderingen af rute 21 til højklasset vej fra Ebeltoft til det nordlige hængsel skal bl.a. sikre bedre adgangsforhold til Aarhus Lufthavn fra nord og skabe en sammenhængende trafikkorridor fra København til Aalborg, og dermed et reelt alternativ til Storebæltsforbindelsen. Det forudsættes, at færgeruten også vil være konkurrencedygtig og rentabel i en årrække fremover – ikke mindst i forhold til fritidssegmentet. Det bemærkes også, at Rute 21 inden for de nærmeste år vil blive opgraderet på Sjælland med motortrafikvej på strækningen mellem Vig og Holbæk, hvorved transporttiden mellem Sjællands Odde og København vil blive reduceret betydeligt.

Med opgraderingen af de nævnte ruter skal der samtidig ske en forlægning af disse, så den regionale trafik, herunder godstrafik, føres uden om byerne Tirstrup og Trustrup (rute 15), Auning (rute 16) og Mørke, Feldballe og Ebeltoft (rute 21). Den nordlige omfartsvej til Grenaa Havn er også et element i den ønskede opgradering, idet der er truffet beslutning om anlæg af vejen, mens finansieringen endnu ikke er på plads.

Etablering af ny forbindelse på tværs af Randers Fjord øst for Randers

Djurslands Udviklingsråd understøtter etableringen af en fast forbindelse med højklasset vej på tværs af Randers Fjord nordøst om Randers. En fast forbindelse på tværs af Randers Fjord mellem Tjæreby og Assentoft vil forbedre Djurslands adgang til egnscetret Randers. Forbindelsen vil skabe bedre trafikal sammenhæng i området omkring Randers Fjord og afhjælpe trængselsproblemerne i Randers by. En sådan forbindelse øst for Randers vil også være interessant for de mange borgere i Norddjurs Kommune, som dagligt pendler til Randers, ligesom den vil forbedre adgangen til Randers Sygehus.

Etablering af en fast forbindelse over Kattegat

Etableringen af en fast forbindelse over Kattegat har gennem de senere år været genstand for megen omtale og adskillige analyser.

Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret, imellem hvilke lokaliteter i Jylland og på Sjælland at forbindelsen skal etableres. Ligeledes er det heller ikke afgjort, om forbindelsen skal være en bro, en tunnel eller en kombination. Endelig mangler der en afklaring af, om forbindelsen kun skal være for tog, for biler eller for begge dele.

Uanset hvilke udfald der kommer på disse punkter vil en fast forbindelse over Kattegat få betydning for Djursland. Det må forudses, at en fast forbindelse over Kattegat vil have betydelig indvirkning på konkurrencesituationen

på forbindelsen mellem Jylland og Sjælland, og det må imødeses, at det ikke længere vil være rentabelt at drive en passagerfærgerute mellem landsdelene. Ligeledes vil vilkårene for indenrigsluftfart blive ændret væsentligt, mens markedet for lavprisruter til udlandet eventuelt kan tænkes at blive større.

Under alle omstændigheder vil en fast forbindelse over Kattegat være en udfordring for lokale transportoperatører ligesom Djursland risikerer at blive et udkantsområde i forhold til Sjælland. På den anden side vil en fast forbindelse styrke Aarhus-regionen og dermed også Djursland.

Med disse perspektiver for øje vil Djurslands Udvalgsråd anbefale, at der arbejdes videre med ideerne om en fast forbindelse over Kattegat.



Det lokale vej- og stinet



Det lokale vej- og stinet

Fordelene ved udbygningen af motorvejsnettet og høj-klassede veje for det samlede Djursland vil kunne understøttes yderligere ved udvikling af samspillet mellem det overordnede kommunale vejnet og motorvejsnettet. En sådan samordning vil især kunne sikre forbedret tilgængelighed til det nordlige Djursland.

Det vil i denne sammenhæng også være hensigtsmæssigt med en opgradering af det lokale vej- og stinet på visse dele af Djursland med henblik på at sikre bedre tilgængelighed for såvel lokalbefolkningen som for de mange turister, der besøger Djursland.

Styrkelse af det lokale vejnet gennem fælles kommunale vejprojekter

Ud over det overordnede net af statsveje er der også en række kommunale veje, som har stor betydning for trafikken inden for og på tværs af de to kommuner. Her kan peges på rute 547, som trafikbetjener hele nordkysten af Djursland og rute 563, som bl.a. forbinder Hornslet og Auning. Til gengæld er der andre dele af Djursland, hvor adgangsforholdene mellem lokalområder i de to kommuner er mindre gode.

Behovet gør sig især gældende i forhold til en effektiv nord-syd forbindelse, der også kan sikre tilgængelighed til det centrale Djursland fra både syd og nord. En nord-syd forbindelse kan bidrage til en mere hensigtsmæssig afvikling af trafikken i højsæsonen mellem turistområderne ved kysterne i såvel Norddjurs som Syddjurs og de mange turistattraktioner, der ligger spredt over hele Djursland. Den interne infrastruktur har endvidere meget stor betydning for, at Djursland opleves som en samlet feriedestination med god intern tilgængelighed. Herudover kan en nord-syd forbindelse gøre det lettere

for pendlere, der dagligt pendler mellem bolig og arbejde i de to kommuner eller over større afstande.

I forbindelse med masterplanen for infrastrukturen på Djursland fra 2007 blev temaet indarbejdet for første gang, og siden har begge kommuner arbejdet internt med en ny vejforbindelse i relation til deres respektive kommuneplaner. Alternative muligheder for en vejforbindelse mellem Kolind og Ramten er indarbejdet i kommuneplanen for Syddjurs Kommune og en korridor for etablering af en vej mellem Nimtofte/Ramten og Bønnerup Strand er indarbejdet i perspektivdelen i kommuneplanen for Norddjurs Kommune. De to kommuner arbejder med en forundersøgelse omkring en forbindelsesvej mellem Kolind og Bønnerup og om at udarbejde et forslag til alternative tracéer, som så vil blive behandlet politisk

Der er generelt et tæt samarbejde mellem embedsmændene i de to kommuner på vejområdet, der bl.a. også er mundet ud i en fælles trafikmodel. Der kan dog være behov for et tættere politisk samarbejde mellem kommunerne omkring større tværkommunale vej- og projekter, således at politiske målsætninger og visioner fastlægges forud for de forvaltningsmæssige indsatser.

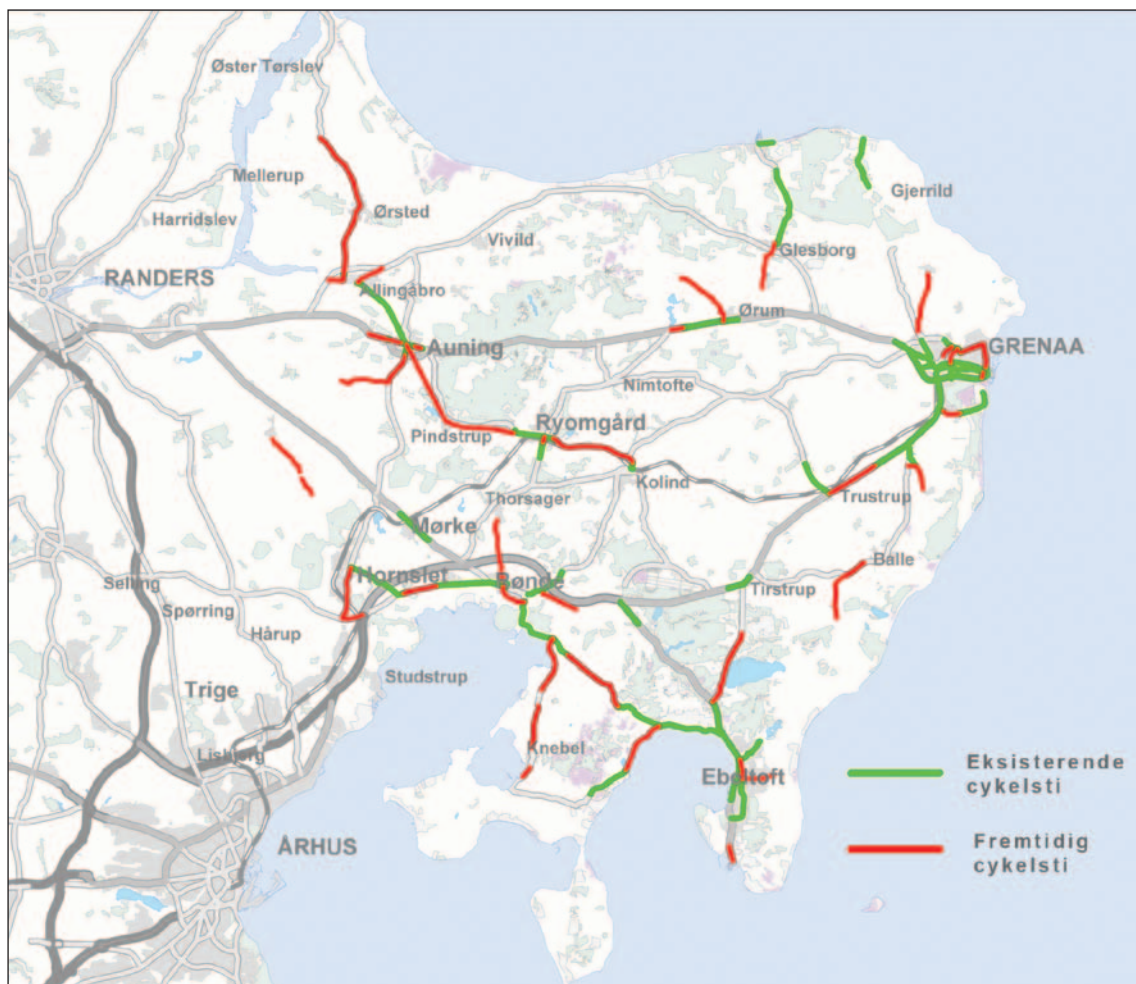
Forbedring af cykelstinet på Djursland

Der er generelt en øget fokus på trafiksikkerhed i Danmark, og som en konsekvens heraf også fokus på de bløde trafikanter og anlæg af cykelstier. Denne fokus har bl.a. udmøntet sig i cykelpuljen, som er en del af aftalen omkring 'En Grøn Transportpolitik' og siden fulgt op i aftalen om 'Bedre Mobilitet'. Her er der via cykelpuljen bl.a. bevilget penge til anlæg af en cykelsti mellem Allingåbro og Ørsted og til en skole- og cykelsti på Mols. Herudover

etablerer Vejdirektoratet med mellemrum cykelstier langs dele af statsvejnettet på Djursland.

Anlæg af cykelstier tilgodeser ikke blot borgerne på Djursland, men er også et aktiv i forhold til de mange turister. Der vil i årene fremover være flere puljemidler til cykelstiprojekter, og Djurslands Udviklingsråd anbefaler at kommunerne på Djursland udarbejder en samlet plan for nye cykelstiprojekter på Djursland, der kan udnytte mulighederne for tilskud til statslige og kommunale cykelstiinvesteringer.

Målet på lang sigt er etablering af cykelstier langs samtlige større veje på Djursland, hvad enten der er tale om statsveje eller større kommuneveje. Ligeledes er det målet at etablere cykelstier mellem hovedbyerne på Djursland. Et veludbygget cykelstinet vil forbedre turisternes oplevelse af Djursland som en attraktiv feriedestination og også være til gavn for lokalbefolkningen på Djursland samt bidrage til at forebygge ulykker.



Figur 9. Eksisterende og prioriterede cykelstier på Djursland

Denne publikation kan rekvireres hos:



Norddjurs Kommune
Torvet 3
8500 Grenaa

Kultur og Udvikling
Tlf. 89594088
norddjurs@norddjurs.dk



Syddjurs Kommune
Hovedgaden 77
8410 Rønde

Kultur og Udvikling
Tlf. 87535370
syddjurs@syddjurs.dk