



Infrastruktur på Djursland

Masterplan for infrastrukturen på Djursland

Djurslands UdviklingsRåd
Januar 2005

Tekst: Lars Dagnæs, Institut for Transportstudier

Oplag: 1000

ISBN nr.: 87-90321-19-7

Udgivet: Januar 2005

Tryk: toptrykgrafisk

Forsidebillede: Hans Clausen

Korttegning: Ebeltoft Kommune

Infrastruktur på Djursland

Masterplan for infrastrukturen på Djursland

Djurslands UdviklingsRåd
Januar 2005

Indhold

<i>Forord</i>	5
<i>Indledning</i>	7
<i>Planens hovedpunkter</i>	9
<i>Aktuelle udviklingstendenser</i>	11
<i>Centrale udfordringer for Djursland</i>	13
<i>Forbedring af regionens vejnet – bedre vækstmuligheder</i>	15
<i>Kollektiv trafik: Udvikling af Grenaabanen og pendlerbussystemet</i>	17
<i>Grenaa Havn: "One of 10 i 2010"</i>	19
<i>Århus Lufthavn på Djursland er regionens lufthavn</i>	21
<i>Rute 21 og Stena Line: Grenaa - Varberg</i>	23
<i>Masterplanens gennemførelse</i>	25

Forord

God og effektiv infrastruktur er en vigtig forudsætning for fortsat vækst og velfærd på Djursland.

Djursland har en række forudsætninger for vækst i de kommende år. Her kan især peges på

- Nærheden til Århus som storby og ”motor” i regionen
- En ny motorvej mellem Søften og Skødstrup vil koble Djursland på det jyske motorvejsnet og forbedre adgangsforholdene til Århus
- Århus Lufthavn på Djursland er i fortsat udvikling
- De to færgeruter til hhv. Sverige og Sjælland er i fortsat udvikling
- Endelig vil der i de kommende år ske en forbedring af den kollektive trafikbetjening af regionen.

Det er baggrunden for, at Djurslands Udviklingsråd har taget initiativ til udarbejdelse af en masterplan for infrastrukturudviklingen i regionen.

Masterplanen har to sigtemål: Dels skal det sikres, at allerede planlagte og igangsatte forbedringstiltag får den størst mulige effekt for regionens vækstmuligheder. Dels indeholder planen en fælles sigtelinie for den fortsatte udvikling af trafik og infrastruktur i regionen.

Masterplanen er vedtaget på DURs møde den 8. december 2004.

Torben Jensen
borgmester
Rougsø kommune

Vilfred Friberg Hansen
borgmester
Rønde Kommune

Jens Peter Jellesen
borgmester
Nørre Djurs kommune

Kim Dahlgaard Poulsen
borgmester
Midtdjurs kommune

Gert Schou
borgmester
Grenaa Kommune

Kirsten Wyrzt
borgmester
Sønderhald Kommune

Jørgen Brøgger
borgmester
Ebeltoft kommune

Richard Volander
borgmester
Rosenholm Kommune

Johannes Flensted-Jensen
amtsborgmester
Århus Amt

Indledning

Djursland Udviklingsråd besluttede i efteråret 2003 at igangsætte arbejdet med udvikling af en masterplan.

En arbejdsgruppe har haft til opgave at forberede planen. Arbejdsgruppens medlemmer var:

- Kommunaldirektør Nich Bendtsen, Rosenholm Kommune
- Kommunaldirektør Bent Christiansen, Ebeltoft Kommune
- Kommunaldirektør Keld Overgaard Jensen, Grenaa Kommune
- Konst. kommunaldirektør Poul Møller, Midtdjurs Kommune
- Erhvervsdirektør Finn Pedersen, Djurslands Erhvervsråd
- Kontorchef Bente Hornbæk, Århus Amt

Masterplanen har gennem arbejdsprocessen været drøftet i Djurslands Udviklingsråd og været forelagt Transportrådet.

Målsætningen for arbejdet har været med udgangspunkt i forbedringer af trafikudbud og infrastruktur i de kommende år at skabe de bedste muligheder for vækst og udvikling.

Der er valgt to tidshorisonter for perspektivering af udviklingen:

Den korte tidshorizont: 2007

Dette tidsperspektiv er i høj grad karakteriseret ved, at der her kan beskrives den forventede effekt af allerede besluttede og igangsatte investeringer.

Vigtige milepæle er åbningen af det sydlige motorvejshængsel og første fase i udviklingen af Grenaabanen.

Hovedparten af de infrastrukturprojekter, som er beskrevet under denne tidshorizont, er således projekter, som er besluttet og igangsat.

Den mellemlange tidshorizont: vision 2015

Sigtet hermed er at kigge ud over den nærmeste fremtid og opstille perspektiver for den fortsatte udvikling af Djursland som attraktiv region for bosætning, arbejde og turisme.

Der er således her tale om en vision for udviklingen. Hovedparten af de projekter, som indgår her, er stadig på skitseplan. Der er ikke truffet afgørelse om etablering af disse.

Planens hovedpunkter

Der sker en forsat udbygning af det overordnede vejnet på Djursland

De vigtigste anlægsaktiviteter, som er besluttet igangsat, er:

- Ny motorvej Søften-Skødstrup (åbnes 2007)
- Motortrafikvej Sdr. Borup-Assentoft (åbnes 2011)

Visionen for den fortsatte udvikling er bl.a., at der træffes beslutning om:

- Etablering af motorvej til Århus Lufthavn, Tåstrup/Feldballe
- Opgradering af de overordnede vejforbindelser (rute 15, 16 og 21) til højklasseveje
- Etablering af ny højklasset vejforbindelse over Randers Fjord nordøst om Randers

Der sker en modernisering og opgradering af banebetjeningen mellem Århus og Grenaa

Strækningshastigheden øges fra 80 til 100 km/t, og der indsættes nyt og mere komfortabelt materiel. I 2007 vil rejsetiden blive reduceret med 20 min. Det foreslås, at der etableres samdrift med Odderbanen. Øget passagertal og effektiviseringer (hurtigere omløbstid for togene) vil forbedre banens samlede økonomi.

På længere sigt (2010-2012) vil der kunne ske en yderligere nedbringelse af rejsetiden.

Pendlerbustrafikken udvikles

Pendlerbustrafikken opgraderes ved indsættelse af hurtigbusser i myldretiden, og frekvensen øges på stamruter. Desuden har udbygningen af vejnettet omkring Århus betydet, at rejsehastigheden på busserne er forøget.

Det samlede trafik køb samles i et regionalt trafik selskab

Samspillet i den regionale kollektive trafik forbedres (bane-bus). En vigtig forudsætning herfor er, at der træffes beslutning om, at det samlede trafik køb er placeret hos et regionalt trafik selskab.

Der etableres en samordningsplan for de overordnede kommunale veje på Djursland

Der foreslås etableret en samordningsplan for de overordnede kommunale veje på Djursland. Herved sikres en høj tilgængelighed til motorvejsnettet. Det vil sikre, at hele Djursland får optimal udnyttelse af investeringerne i nye motorveje.

Grenaa Havn er i fortsat udvikling – i samspil med Århus Havn

Grenaa Havn har gennem udvikling af sin organisation, bl.a. omdannelse til A/S, og investeringer i havnen skabt gode forudsætninger for vækst. Disse er understøttet af udbygningen af vejnettet og banenettet på Djursland. Samarbejdet med Århus Havn foreslås formaliseret i et fælles selskab.

Århus Lufthavn ligger på Djursland – og er i fortsat udvikling

Århus Lufthavn er regionens lufthavn. Udbygningen af det overordnede vejnet med en motorvej til lufthavnen vil forbedre tilgængeligheden til Århus Lufthavn. Herved sikres gode vækstmuligheder i de kommende år. I masterplanen foreslås det videre, at lufthavnens udvikling understøttes af erhvervsudvikling på arealer tæt på lufthavnen.

To transportkorridorer via Djursland er i fortsat udvikling

Den fortsatte udbygning af vejinfrastrukturen vil understøtte udviklingen af Stena Line's færgerute Grenaa-Varberg og Mols-Linien (rute 21). For begge ruters vedkommende er det en kritisk forudsætning, at der ikke sker ændringer i taksterne over Storebælt.

Tabel 1. Indbyggertal i kommunerne på Djursland 1. januar 2004. Udviklingen i kommunernes indbyggertal 1999-2004 samt Danmarks Statistiks prognose for udviklingen frem til 2015

Indbyggere	2004		Prognose	
	2004	udv. 99-04	03 - 15	
Rougsø kommune	8.149	-1%	-2%	
Nørre Djurs Kommune	7.672	3%	-5%	
Grenaa Kommune	18.701	-1%	-2%	
Ebeltoft Kommune	14.910	3%	6%	
Rønde Kommune	7.041	8%	7%	
Midtdjurs Kommune	7.719	0%	-1%	
Sønderhald Kommune	8.359	2%	3%	
Rosenholm Kommune	10.265	1%	2%	
I alt Djursland	82.816	1%	1%	
Hele Århus Amt	653.472	3%	4%	

Tabel 2. Antal personer i beskæftigelse bosat i kommunerne (natbefolkning) antal beskæftigede i arbejdspladser i kommunerne (dagbefolkning) samt ind- og udpendlingen

Beskæftigede	Natbefolkning		Indpendling		Udpendling		Dagbefolkning	
	2003	udv. 93-03	2003	udv. 93-03	2003	udv. 93-03	2003	udv. 93-03
Rougsø kommune	3.864	5%	713	19%	1.918	44%	2.659	-10%
Nørre Djurs Kommune	3.729	1%	784	54%	1.945	23%	2.569	-2%
Grenaa Kommune	8.951	-4%	2.908	26%	2.067	40%	9.792	-4%
Ebeltoft Kommune	7.262	8%	1.812	31%	2.745	37%	6.329	3%
Rønde Kommune	3.519	12%	1.049	24%	2.234	32%	2.334	2%
Midtdjurs Kommune	3.913	2%	1.323	10%	1.984	26%	3.252	-6%
Sønderhald Kommune	4.284	2%	1.532	84%	2.648	12%	3.168	18%
Rosenholm Kommune	5.323	2%	1.464	25%	3.258	17%	3.529	-1%
I alt Djursland	40.845	3%	11.585	31%	18.799	27%	33.632	-1%

Tabel 3. Antal medarbejdere, som pendler mellem hhv. Århus og Randers kommune og kommunerne på Djursland. Antal pendlere 2003 samt udviklingen 1993 - 2003

	Århus				Randers			
	til		fra		til		fra	
	03	udv. 93-03	03	udv. 93-03	03	udv. 93-03	03	udv. 93-03
Rougsø kommune	358	178	58	16	496	72	153	26
Nørre Djurs Kommune	233	113	72	28	64	8	40	17
Grenaa Kommune	481	238	392	157	118	36	91	39
Ebeltoft Kommune	1.223	445	409	166	109	47	61	(16)
Rønde Kommune	1.205	288	231	52	78	28	24	1
Midtdjurs Kommune	752	239	159	27	88	3	63	5
Sønderhald Kommune	555	194	136	87	1.089	3	401	144
Rosenholm Kommune	2.190	226	569	133	177	15	101	32
I alt Djursland	6.997	1.921	2.026	666	2.219	212	934	248

Aktuelle udviklingstendenser

Befolkningsudviklingen er ulige fordelt på Djursland

Der er i alt godt 82.000 indbyggere i de 8 kommuner på Djursland. Samlet er befolkningen de seneste 5 år vokset med 1 % på Djursland. Det er mindre end væksten i Århus Amt som helhed. Udviklingen har ikke været ligeligt fordelt: kommunerne i det sydlige Djursland har haft vækst, medens det nordvestlige Djursland har haft faldende befolkningstal.

Danmarks Statistiks prognoser for udviklingen frem til 2015 er baseret på befolkningens alderssammensætning og de udviklingstendenser, som har præget den seneste periode. Hvis der ikke aktivt arbejdes for at vende udviklingen, vil det alene være det sydøstlige Djursland, som får vækst i de kommende år. Alle kommuner på Djursland arbejder i disse år aktivt på at tiltrække nye borgere. Denne bosætningspolitik, der allerede nu er ved at vende udviklingen, fremhæver Djursland som et attraktivt bosætningssted for borgere med arbejdsplads i Århus- eller Randers-området og har som forudsætning, at den understøttes af en fortsat udvikling af en effektiv infrastruktur på Djursland.

Øget pendling til og fra Djursland og mellem kommunerne

Tabel 2 viser udviklingen i de erhvervsbeskæftigede opgjort efter bosætningskommune (natbefolkningen) og arbejdskommune (dagbefolkning). Natbefolkningen er større end dagbefolkningen, der er en nettoudpendling fra Djursland.

Tabel 2 viser også udviklingen i ind- og udpendlingen i de enkelte kommuner de seneste 10 år (1993-2003). Det er en meget markant udviklingstendens, at stadig flere arbejder i en anden kommune end den, de bor i. Århus og Randers har stigende betydning som arbejdssteder for indbyggerne på Djursland. Der er også vækst i antal pendlere fra de to store byer til Djursland.

Strukturudvikling i industri, outsourcing af arbejdspladser

Globaliseringen og udviklingen af det indre marked betyder udflytning af løntung produktion fra Danmark samt øget internationalt ejerskab af virksomhederne i Danmark. Denne udvikling har også sat sine spor på Djursland.

Vækst gennem innovation

Set for Danmark og for Djursland er udfordringen i de kommende år i stigende grad at skabe vækst gennem innovation. Vidensindholdet i regionens arbejdspladser skal udvikles.

Transport i udvikling

Udviklingen er bl.a. karakteriseret ved

- vækst i international godstransport og internationale persontransporter
- koncentration omkring større knudepunkter (havne, lufthavne)

Udvikling i turismeindustrien

Turisme er en stadig vigtigere kilde til udvikling og beskæftigelse på Djursland. Turismeindustrien ændrer karakter: det er en tendens, at markedet segmenteres i forhold til forskellige turistgruppers særlige behov. Konkurrencen skærpes, kvalitetskravene til turistprodukterne øges. For Djursland er fortsat produktudvikling vigtig for at kunne fastholde vækst i denne industri.

Liv på landet

Beskæftigelsen i landbruget er fortsat faldende, det gælder også den traditionelle følgeindustri. Hertil kommer, at koncentration inden for erhvervet betyder koncentration af arbejdspladser f.eks. på få men store slagterier. En ny type erhverv kunne være midlet til fastholdelse af befolkningen i landsbyerne. Det er selvstændige erhvervsdrivende inden for serviceerhverv, som driver deres virksomhed fra deres hjem i landlige omgivelser.

Centrale udfordringer for Djursland

Centrale udfordringer:

Overordnet er den centrale udfordring for Djursland at opnå vækst og velfærd gennem:

- *Erhvervsudvikling*
- *Bosætning*
- *Udvikling af turismeindustrien*

Århus er Danmarks næststørste by og er som storby en vigtig vækstforudsætning i regionen. Nærheden til Århus er et godt udgangspunkt for at skabe vækstmuligheder på Djursland. Det er derfor en central udfordring, at dette samspil fremmes så godt som muligt.

Udfordringer for udvikling af infrastruktur og trafikudbud:

Tilgængelighed til Århus-området

Samspillet med Århus-området er som anført ovenfor en vigtig forudsætning. Det gælder udvikling af Djursland som område for bosætning, og det gælder virksomhedernes muligheder for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Århus-regionen spiller også en vigtig rolle for f.eks. udviklingen af Århus Lufthavn.

Tilgængelighed til Randers-området

Godt 2.000 indbyggere på Djursland arbejder i Randers, og knap 1.000 indbyggere pendler fra Randers til kommunerne på Djursland. Begge tal er voksende. Også på andre områder er samspillet med Randers vigtigt, det gælder som uddannelsesby for den nordvestlige del af regionen og som handelsby.

Sammenhæng i infrastruktur og trafikudbud

Der er igangsat og besluttet en række projekter til forbedring af infrastruktur og trafikudbud på Djursland i de kommende år. De vil forbedre regionens vækstmuligheder. Udgangspunktet er, at udviklingen af samspillet vil øge fordelene yderligere. Det gælder udvikling af samspillet mellem lokalt og overordnet vejnet, og det gælder udviklingen af samspillet i den regionale kollektive trafik (knudepunkter/byudvikling).

Styrkelse af de to transportkorridorer gennem Djursland til Sjælland og Sverige

Djursland betjener i dag to transportkorridorer: forbindelsen mellem Midt- og Nordjylland og Sjælland via Mols-Linien A/S, og forbindelsen mellem Jylland og det centrale Sverige via Stena Lines rute Grenaa-Varberg. Samspillet mellem udviklingen af trafikken på de overordnede korridorer og trafikken til og fra Djursland er også en vigtig udfordring.

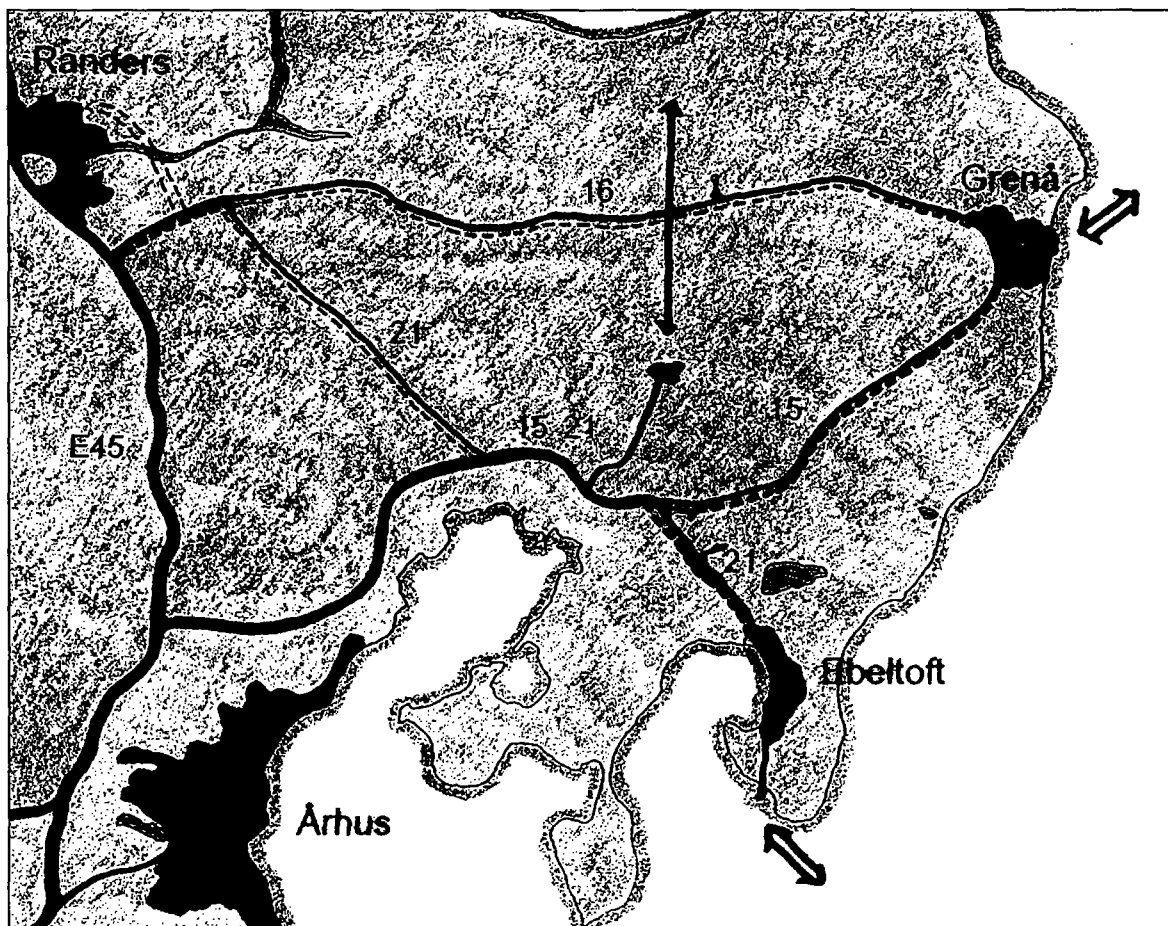
Grenaa Havn som dynamo i en regional erhvervsudvikling omkring Grenaa




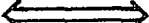
Udfordringen er at sikre fortsat udvikling af Grenaa Havn for herigennem også at forbedre vækstmulighederne omkring Grenaa.

Udvikling af Århus Lufthavn

Århus Lufthavn er regionens lufthavn. Udvikling af lufthavnen udgør en vigtig vækstforudsætning for den samlede region.

Figur 1. Det overordnede vejnet på Djursland, Vision 2015



-  Motorvej
-  Højklassevej
-  Overordnet kommunal vej
-  Færgeforbindelse

Forbedring af regionens vejnet – bedre vækstmuligheder

Vejene er pulsårerne i regionen. Århus Amt har besluttet og igangsat en række større projekter til udbygning af vejinfrastrukturen på Djursland. Hermed vil der ske en væsentlig forbedring af tilgængeligheden til regionen. Det gælder først og fremmest etablering af to nye motorvejshængsler:

Det sydlige motorvejshængsel: Århus Amt har igangsat etablering af en ny motorvejsforbindelse nord om Århus. Anlægget vil dels aflaste det eksisterende vejnet i det nordøstlige Århus, dels vil det betyde, at motorvejsstrækningen ved Rønde kobles sammen med det samlede danske motorvejsnet.

Det nordlige motorvejshængsel: Århus Amt har desuden besluttet at etablere en motortrafikvej fra Sdr. Borup og Assentoft.

Det er et vigtigt perspektiv, at den nu igangsatte opgradering af vejnettet på Djursland fortsættes. Perspektivet er ”motorvej til lufthavnen”, opgradering af de overordnede vejforbindelser (rute 15, 16 og 21) til højklasseveje samt etablering af en ny højklassevejsforbindelse over Randers Fjord nordøst om Randers. Højklasseveje er karakteriseret ved, at let trafik ikke foregår her, der er etableret omfartsveje uden om byerne samt ved kvaliteten af vejbelægning, vejtrace og vejbredde.

Fordelene ved udbygningen af motorvejsnettet og højklassede 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.

En særlig problemstilling for Djursland er knyttet til en evt. beslutning om indførelse af en ny type lastbilmateriel (modulvogntog), som er længere end de nuværende lastbiler og har en større totalvægt. Denne type lastbiler kører allerede i Sverige. Set fra Djursland er det derfor vigtigt, at de kan benytte færgeruten mellem Grenaa og Varberg. I det aktuelle oplæg fra trafikministeriet indgår Djursland ikke i vejnettet, hvor disse vogntog vil være tilladt.

Broforbindelse over Randers Fjord: En broforbindelse vil forbedre adgangsvejene og dermed nedbringe transporttiderne til og fra Djursland til Randers-regionen og dermed skabe sammenhæng i området omkring Randers Fjord.

2007

- Det sydlige motorvejshængsel er åbnet
- Anlæg af det nordlige hængsel er påbegyndt
- Der er etableret ny adgangsvej til Århus Lufthavn (der er ikke truffet afgørelse herom)
- Udbygning af amtsvejen gennem Ebeltoft er færdiggjort.

Vision 2015

- Det nordlige hængsel har været færdigt siden 2011 (er besluttet af Århus Amt)
- De overordnede vejforbindelser (rute 15, 16 og 21) er opgraderet til højklassede veje
- Motorvej til Århus Lufthavn (Tåstrup - Feldballe) åbnes 2015
- Ny højklassevejsforbindelse over Randers Fjord har forbedret tilgængeligheden mellem det nordlige Djursland og Randers-regionen
- Både Ebeltoft og Grenaa kan nås med modulvogntog – hvis der tages beslutning om at tillade disse i Danmark
- Sammenhængende struktur for det overordnede kommunale vejnet på Djursland er gennemført.

Fakta: Status for udvikling af Grenaabanen

Trafikstyrelsen har sammen med Bane Danmark igangsat en opgradering af banestrækningen til Grenaa. På strækningen frem til Ryomgård øges strækningshastigheden til 100 km/t. Samtidig er det besluttet at forsyne hele banen i hele sin strækning med ATC togstop. Opgradering vil kunne betyde, at den samlede rejsetid fra Grenaa til Århus H vil kunne nedbringes fra 90 min. til 71 min.

DSB planlægger at indsætte nyt togmateriel (det der i dag kører på Svendborg banen) fra 2006.

Århus Amt og Vejdirektoratet etablerer en ny niveaufri skæring mellem Grenaavej og Grenaabanen.

Det er videre under overvejelse at etablere samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen. Det vil kunne reducere de samlede driftsomkostninger og forbedre trafikbetjeningen ved rejser på tværs af Århus. Det er videre vurderet, at det vil koste mellem 23 og 40 mio. kr. at øge strækningshastigheden til 100 km/t på den sidste delstrækning fra Ryomgård til Grenaa. Når det er sket, vil rejsetiden mellem Århus og Grenaa kunne nedbringes med yderligere 5 min. Vurderingen er, at der er en rimelig sandsynlighed for en tilfredsstillende samfundsøkonomi i projektet på grund af reducerede driftsomkostninger og øgede passagerindtægter.

Gennem den centrale havnestrækning i Århus er det under overvejelse at udvikle banen, så der køres med sporvognslignende drift, hvor togene på strækningen integreres bedre i gadebilledet. Forudsætningen herfor er bl.a., at der anskaffes tog med bedre bremseegenskaber.

Fakta: Banebetjening af lufthavnen – ikke økonomisk bæredygtig

Arbejdsgruppen har vurderet perspektiverne i betjening af Århus Lufthavn ved Tirstrup med bane.

Konklusionen er, at det ikke kan anbefales. Baggrunden herfor er følgende:

- De samlede omkostninger til anlæg og drift af en bane står ikke i forhold til det passagertal, som persontrafikken til og fra lufthavnen vil kunne generere.
- Med den aktuelle og forventede udvikling i passagertallet på lufthavnen vil en trafikbetjening baseret på busser samlet give en bedre transportservice. Det skal ses i lyset af, at passagertallet ikke vil kunne give grundlag for halvtimesdrift. Ved forsinket ankomst af et fly kan det være svært at lade toget afvente flyet pga. bindingerne til andre tog på baneanlægget. Et bussystem kan potentielt været meget mere fleksibelt.

Kollektiv trafik: Udvikling af Grenaabanen og pendlerbussystemet

Udviklingen af en god kollektiv trafikbetjening er et vigtigt middel til udvikling af samspillet med Århus. Det skal ses i sammenhæng med væksten i pendlingen til og fra Århus og i sammenhæng med Århus som uddannelsesby.

Som beskrevet i faktaboksen på venstre side er der igangsat aktiviteter med henblik på opgradering af Grenaabanen. På kort sigt vil en opgradering af banen på strækningen nærmest Århus betyde, at rejsetiden fra Grenaa til Århus kan skæres med 20 minutter fra de nuværende 90 minutter.

På længere sigt kan en opgradering af den yderste delstrækning betyde, at turen fra Århus til Grenaa kan gøres på godt en time.

Kortere rejsetider og nye driftskoncepter vil videre sammen med en forventet stigning i passagertallet få en positiv effekt på banens driftsøkonomi. Denne udvikling vil også blive understøttet, hvis der indføres samdrift med Odderbanen.

Fordelene af opgraderingen af Grenaabanen vil yderligere forstærkes på Djursland, hvis sammenhængen med den regionale busbetjening styrkes. Det er derfor vurderingen, at det vil være til fordel for Djursland, hvis hele den regionale og lokale kollektive trafik varetages af en enhed, et fælleskommunalt/regionalt trafikselskab.

I de områder, der ikke dækkes af Grenaabanen, kan betjeningen af pendlertrafikken forbedres ved, at der indsættes hurtigbusser i myldretiden.

Endelig er det en vigtig opgave at sammentænke udviklingen af den regionale kollektive trafik og byudviklingen i regionen.

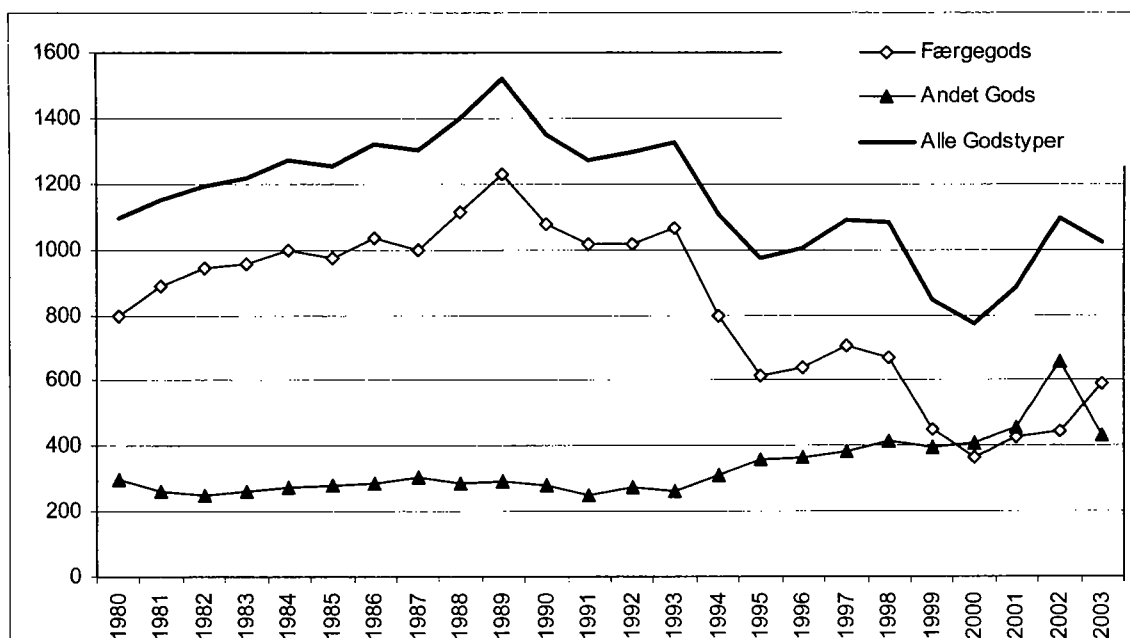
2007

- Der er indført timedrift med bane Århus-Grenaa og samdrift med Odderbanen
- Rejsetid Århus H-Grenaa med bane 71 min. (mod 90 min. i dag) – er besluttet
- Der er indsat nye komfortable nærbanetog med lavt gulv på Grenaabanen
- Der er indført halvtimesdrift med bus til Ebeltoft. (I myldretiden er dette suppleret med hurtigbusser mellem Århus og Ebeltoft)
- Et fælleskommunalt/regionalt trafikselskab overtager det samlede trafikøb i regionen – herunder også passagertrafik på Grenaabanen
- Forbedret samspil med busbetjeningen på det nordlige Djursland og køreplanen på Grenaabanen (Fødelinier).

Vision 2015

- Grenaabanen er yderligere opgraderet – Rejsetid Århus H-Grenaa 66 min.
- Byudviklingen på Djursland fremmes langs banen og det overordnede vejnet
- Driften af Grenaabanen på havnen i Århus er tilpasset udviklingen på de bynære havnearealer.

Figur 2. Godsomsætning på Grenaa Havn 1980-2003



Fakta: Udvikling i godsomsætningen på Grenaa Havn

Godsomsætningen i Grenaa Havn var op gennem 90'erne præget af lukningen af færgeruten mellem Hundested og Grenaa og indskrænkninger i Stena Line's sejlads til Sverige. Den samlede godsomsætning over havnen faldt derfor fra 1989 til 2000. Fra midt i 90'erne er godsomsætningen inden for andet gods end færgegods steget fra 261.000 tons i 1993 til 31.000 tons i 2003, dvs. en vækst på over 70 %. Investeringer i nye havneområder forventes at medføre yderligere vækst i dette marked. Også godsomsætningen med færge er steget igen de seneste år. Samlet er godsomsætningen over havnen steget fra 770.000 tons i 2000 til 1.024.000 tons i 2003.

Tabel 4. Godsomsætningen i større danske godstrafikhavne 1998-2003. Tusinde tons

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1 Fredericia Havn	13.169	14.539	16.172	15.763	16.585	16.513
2 Århus Havn	7.586	7.760	9.847	9.980	9.836	9.983
3 Københavns Havn	12.013	9.396	8.223	6.689	5.996	6.732
4 Rødby Færgehavn	4.246	4.191	4.550	4.504	4.563	4.632
5 Helsingør Havn	4.671	5.244	5.237	4.519	4.432	4.237
6 Esbjerg Havn	3.906	3.924	3.548	4.075	3.875	4.119
7 Kalundborg Havn	1.903	1.462	3.158	3.189	3.512	3.514
8 Frederikshavn Havn	2.886	2.862	2.830	2.841	2.980	2.913
9 Aalborg Havn	2.408	2.542	2.282	2.581	2.652	2.756
10 Odense Havn	1.616	1.681	1.617	1.563	1.960	1.930
11 Rønne Havn	1.109	1.153	1.124	1.233	1.265	1.414
12 Køge Havn	765	764	777	761	1.008	1.362
13 Aabenraa Havn	1.037	1.007	1.188	1.079	1.266	1.333
14 Hirtshals Havn	868	1.330	979	874	1.060	1.186
15 Gedser Havn	578	656	868	1.013	1.032	1.111
16 Kolding Havn	890	1.061	1.286	1.092	1.035	1.097
17 Grenaa Havn	1.083	842	770	882	1.098	1.024

Grenaa Havn: "One of 10 i 2010"

Samspillet mellem udviklingen på havnen og udviklingen i infrastrukturen i baglandet er en central opgave. Grenaa Havn har de seneste år gennemført en forretningsudvikling, investeringer i nye havneafsnit og ny organisationsformer. Det gælder:

- Omdannelse til aktieselskab
- Samlede investeringer af størrelsesordenen 200 mio. kr.
- Udvikling af organisation og forretningskoncepter.

Der har som anført i faktaboksen været vækst i godsomsætningen på havnen de seneste år, både færgegods og andet gods.

Havnens særlige forudsætninger:

- Bagland (industri i det centrale Jylland)
- Midt i Kattegat (kort afstand til de store sejlruiter i Kattegat)
- God økonomi
- Ligger "frit i forhold til byen"
- Gode muligheder for at etablere havnearealer.

Havnens strategi er at fortsætte som en selvstændig enhed og at udnytte havnens særlige forudsætninger til at skabe vækst inden for nicheområder. Grenaa Havn har som målsætning at være blandt de 10 største godstrafikhavne, hvor en stadig stigende del af den samlede godsomsætning over kaj vil foregå.

Udviklingen af havnen skal udgøre en dynamo for industriudvikling i området. I forhold til udviklingen af havnen kan der peges på følgende særlige problemstillinger:

- Det er vigtigt at fortsætte vejudbygningen på Djursland af hensyn til mulighederne for at transportere godset til havnen. Særlig problemstilling er som anført på side 15 modulvogntog. En udvikling af vejinfrastrukturen på Djursland skal sikre, at modulvogntog kan køre til Grenaa Havn. Både i forhold til forbindelser mod nord og mod syd
- Desuden er det vigtigt at kunne betjene havnen med bane. Det forudsætter opgradering af Grenaabanen til at kunne håndtere 22½ tons akseltryk. Dette er ikke en del af de aktuelle planer for opgradering af banen
- Godsomsætningen over Århus Havn er fra 1998 til 2003 vokset med godt 30 %. Udviklingen af samspillet mellem de to havne kan understøtte Århus Havns fokusering på kerneområder og forretningsudviklingen på Grenaa Havn.

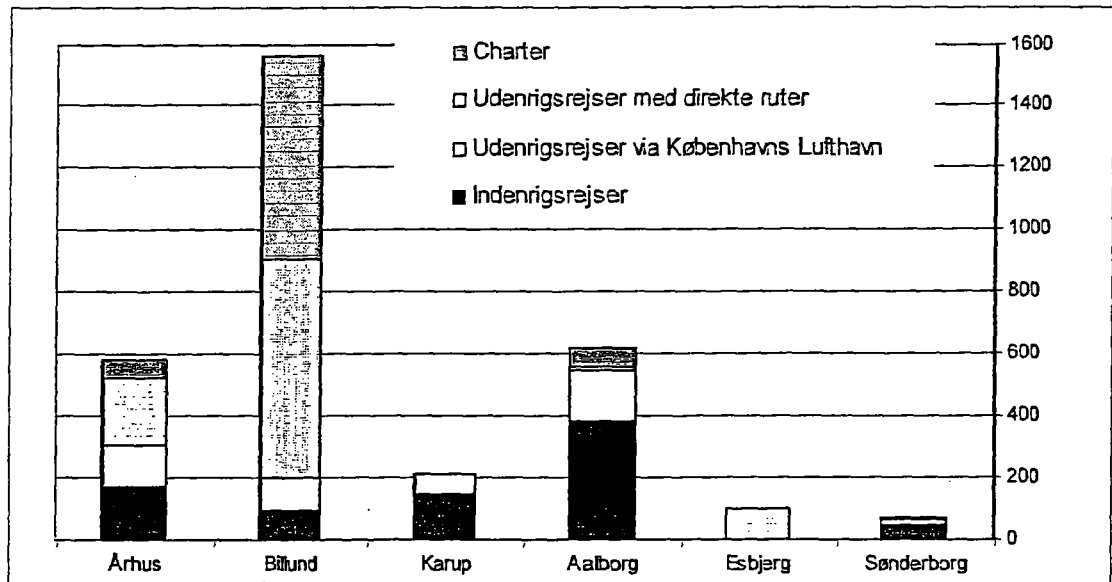
2007

- Det sydlige motorvejshængsel har forbedret adgangsforholdene til Grenaa Havn
 - Det foreslås, at samarbejdet mellem Århus Havn og Grenaa Havn er formaliseret.
- Begge forhold er forudsætninger for realisering af havnens målsætning om en vækst i godsomsætning på 30 % i forhold til 2003.

Vision 2015

- Den fortsatte udvikling af vej- og baneinfrastrukturen på Djursland har været en forudsætning for fortsat vækst i godsomsætningen over Grenaa Havn. Senest i 2015 kan havnen betjenes med godstog (22½ tons akseltryk på banestrækningen) og modulvogntog, hvis der tages beslutning om at tillade disse i Danmark
- Et fælles selskab mellem Århus Havn og Grenaa Havn er etableret med henblik på udnyttelse af begge havnes infrastruktur og havnenes samlede positionering på markedet.

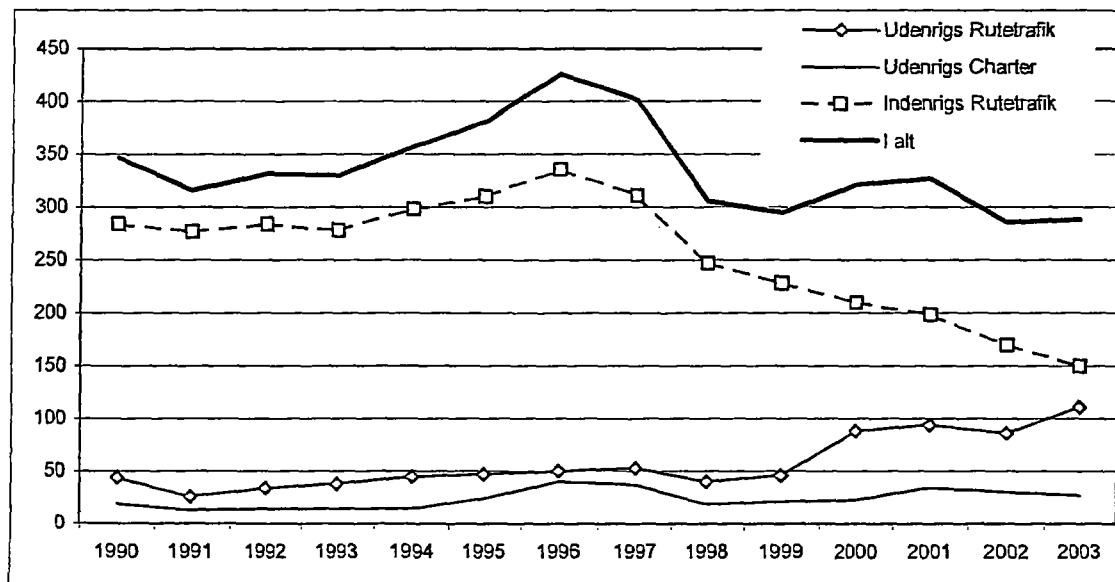
Figur 3. Sammensætningen af det jyske marked for passagertrafik med fly. Tusinde passagerer 2002



Fakta: Det jyske marked for passagertrafik med fly

Figur 3 illustrerer det samlede jyske marked for passagertrafik med fly. Som det fremgår, udgør den internationale trafik (charter og rutefly) størstedelen af det samlede marked. Udenrigstrafik med rutefly udgør ca. 50 % af det samlede marked. Heraf sker 2/3 med direkte fly og 1/3 sker med Københavns Lufthavn som mellemstation. For forretningsrejsende er kort rejsetid og fleksibilitet vigtige kriterier. Morgenfly til København sikrer forbindelse til et stort rutenet. De største destinationer i Europa (Bruxelles, Paris, London, Amsterdam) kan evt. nås med direkte ruter. Det er også et kriterium, at køreafstanden til lufthavnen ikke bliver for stor. Derfor supplerer de jyske lufthavne i dag hinanden. Samspillet mellem trafikken til og fra Københavnsregionen og Københavns Lufthavn om HUB for international lufttrafik er videre en vigtig forudsætning for at fastholde markedsgrundlaget for ruterne.

Figur 4. Udviklingen i passagertallet på Århus Lufthavn 1990 til 2003. Tusinde afrejsende passagerer



Århus Lufthavn på Djursland er regionens lufthavn

Rammebetingelserne for Århus Lufthavn er ændret i de seneste år. Det gælder:

- Etableringen af en fast forbindelse over Storebælt og udviklingen af DSB's tilbud. Herved er markedsgrundlaget for indenrigs passagertransport med fly mellem Århus og hovedstadsregionen reduceret.
- Den internationale passagertrafik med fly er stigende. For Århus Lufthavn betyder det vækstmuligheder gennem udvikling af samarbejdet med SAS og Københavns Lufthavn, og gennem udvikling af grundlaget for direkte ruter ud af lufthavnen. Det sidste sker primært gennem samarbejde med lavprisselskaber, som skaber nye markeder for luftfart.
- Forsvaret har afviklet sine aktiviteter i lufthavnen, derfor skal trafikhavnen nu alene dække alle driftsomkostninger.

Det samlede passagertal via lufthavnen faldt i slutningen af 90'erne. Det var en konsekvens af faldet i indenrigstrafikken. Den samlede trafik over lufthavnen begyndte at stige frem til 2001. Væksten var en følge af stigningen i internationale ruter direkte ud af lufthavnen. Angrebet på World Trade Center i New York den 11. september 2001 fik også konsekvenser for Århus Lufthavn. Der skete igen et fald i den samlede trafik over lufthavnen.

Forventningen er, at der de kommende år vil være en positiv udvikling i passagertallet over lufthavnen, baseret på følgende tre forhold:

- Samspillet med SAS. Efter en turbulent periode er SAS nu så trimmet, at der er positive forventninger til vækst i de kommende år. Væksten i Århus Lufthavn vil især ske i form af passagerer, som i København rejser videre med SAS/Staralliancens internationale flyruter
- Positioneringen af lufthavnen i samarbejde med en ny type operatører: Lavprisselskaberne, som selv skaber nye markeder for luftfart
- Udvikling af samarbejdet med charterselskaberne.

Bedre adgangsveje

Adgangsforholdene til lufthavnen kan yderligere forbedres, hvis der etableres en ny mere direkte vej fra lufthavnen til Grenaavej.

2007

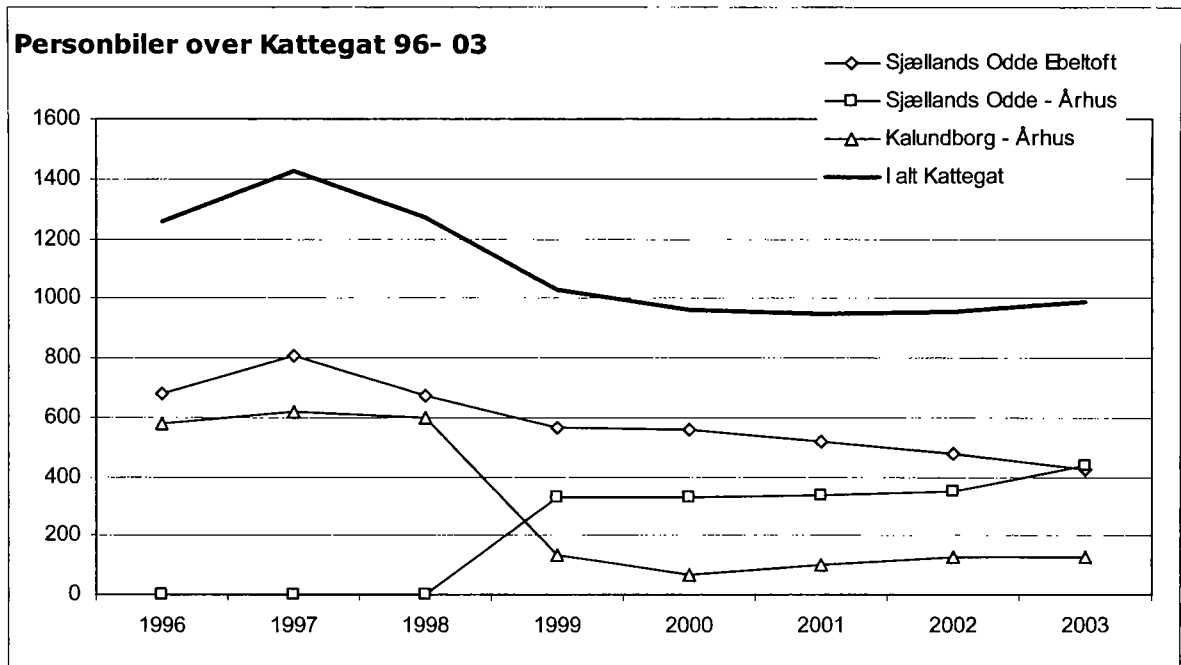
Åbningen af motorvejshængslet i 2007 vil øge lufthavnens tiltrækningskraft og herved være en vigtig forudsætning for at realisere lufthavnens eget mål om, at passagertallet er vokset med 30 % i forhold til 2003.

Vision 2015

Etablering af motorvej til lufthavnen (Tåstrup-Feldballe) vil styrke markedsgrundlaget for lufthavnen yderligere.

Erhvervsudvikling ved Stabrand og Tåstrup har understøttet udviklingen af lufthavnen.

Figur 5. Udviklingen i antal personbiler med færgeruterne over Kattegat 1996-2003

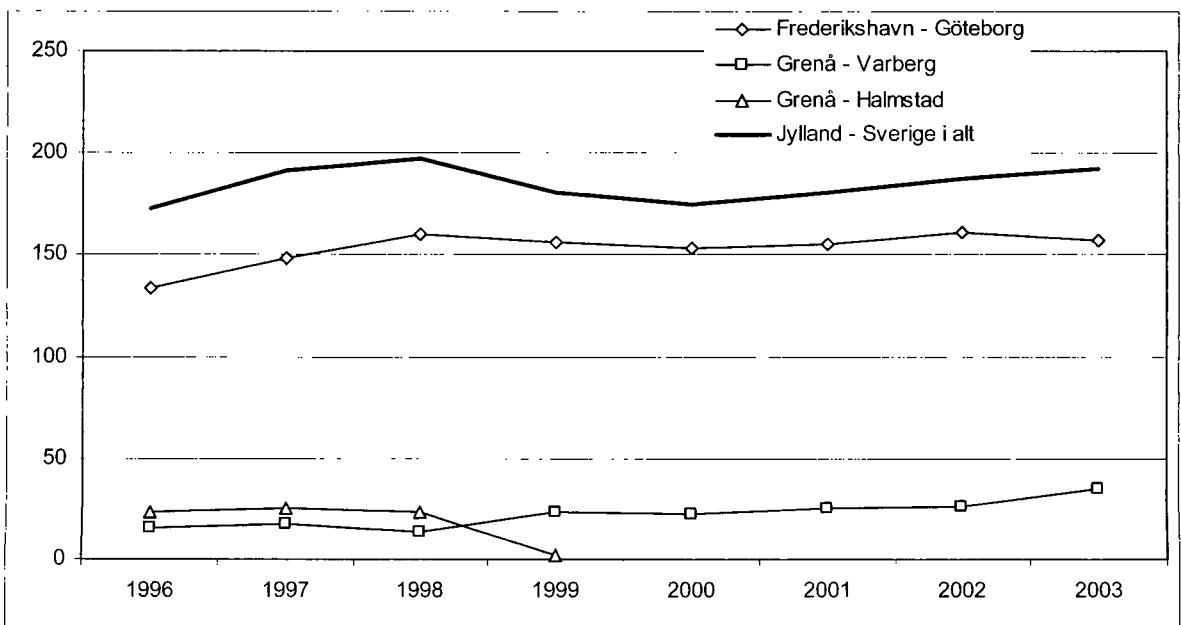


Fakta: Ændrede konkurrencevilkår for Mols-Linien

”Udbygning af infrastrukturen og ny teknologi” har ændret forudsætningerne for færgedriften på Kattegat. Åbning af nye motorvejsstrækninger i Jylland har betydet, at det er blevet hurtigere at nå Århus Havn i bil. Indsættelsen af hurtigfærger (ny teknologi) har betydet, at forskellen i sejltime fra Odde til hhv. Århus og Ebeltoft er blevet mindre.

Samlet har udviklingen betydet, at for en rejse fra Aalborg til København vil den samlede rejsetid være ens, uanset om der sejles med hurtigrute fra Ebeltoft eller Århus. For rejser mellem Midtjylland og København er Mols-Linien (via Århus-Odden) blevet mere konkurrencedygtig over for Storebæltsforbindelsen. Det er ligeledes en kritisk forudsætning, at der ikke sker ændringer i taksterne på Storebælt jf. Storebæltsforliget.

Figur 6. Udvikling af lastbiltrafikken med Stena Line's færgeruter mellem Jylland og Sverige 1996-2003. Tusinde lastbiler



Rute 21 og Stena Line: Grenaa - Varberg

De to transportkorridorer gennem Djursland spiller en vigtig rolle for udviklingen af erhverv og turisme på Djursland. Færgeudbuddet i korridorerne har været påvirket af ændrede rammevilkår: fast forbindelse over Storebælt og afskaffelse af det toldfri salg på ruter mellem Sverige og Danmark.

For begge korridorers vedkommende er der sket en produktudvikling og markeds-tilpasning, som har betydet, at færgetrafikken igen er i vækst.

De overordnede veje sammen med de to færgeruter til Djursland er således i dag en vigtig del af trafiktilbuddet mellem Midt- og Nordjylland og Sverige og Sjælland.

Færgetrafikken på Kattegat er i dag karakteriseret ved, at den drives på privatøkonomiske vilkår uden tilskud. Denne forudsætning vil ændres, hvis takstforudsætningerne på Storebælt ændres. Hvis taksterne på Storebæltbroen reduceres, vil det betyde, at fortsat færgedrift på Kattegat er betinget af statslige tilskud. Et reduceret markedsbehov vil i den situation betyde, at færgetrafikken på Kattegat til trods for tilskud vil være karakteriseret ved en betydeligt lavere betjeningservice end i dagens situation.

Rute 21

Efter en række fusioner er det nu et selskab, Mols-Linien A/S, som driver den samlede trafik på Kattegat. Dette omfatter to hurtigfærgeruter og en kombi-færgerute.

"Infrastrukturen og ny teknologi" har ændret forudsætningerne for færgedrift på Kattegat (se faktaboksen på modsatte side). I dag er samspillet mellem de to hurtigfærgeruter fra hhv. Ebeltoft og Århus til Odden en vigtig forudsætning. For Mols-Linien A/S er det en vigtig udfordring gennem markedstilpasning at udnytte dette samspil optimalt. Det gælder f.eks. samme pris for benyttelse af de to hurtigfærgeruter fra hhv. Ebeltoft og Århus til Odden. Sejlplanen er indrettet, så der er timedrift fra Odden. Sejlplanerne tilpasses trafikbehovet: på arbejdsdage er frekvensen høj på ruten Århus-Odden (erhvervsrejsende udgør her en stor andel), på feriedage er frekvensen høj på Ebeltoft-Odden.

Stena Line: Grenaa-Varberg

I 2002 blev der indgået en 10-årig aftale om færgedriften mellem Grenaa og Varberg mellem Stena Line A/S, Grenaa Havn og Varberg Havn. De to havne foretog investeringer i færgelejerne, og Stena Line A/S ombyggede færgen, så den kunne medtage flere lastbiler. Trafiktallene for 2003 viser resultaterne af den ændrede trafikbetjening: fra 2002 til 2003 steg lastbiltrafikken på ruten med 33 %.

2007

Åbningen af det sydlige motorvejshængsel har understøttet markedsgrundlaget for de to færgeruter. Mols-Linien A/S har således opnået vækst grundet øget markedsandel i forhold til Storebælt. Væksten kommer især fra det midtjyske område. Samspillet mellem Århus-Odden og Ebeltoft-Odden er en vigtig forudsætning.

Stena Line's rute til Varberg fastholder og konsoliderer den vækst i gods, som var resultatet af investeringerne i 2002/03.

Vision 2015

Fortsat udbygning af vejforbindelserne på Djursland har understøttet de to ruters position på markedet.

Tabel 5. Oversigt over initiativerne i Masterplanen

	2007	Vision 2015	Initiativet er besluttet igangsat
Det sydlige motorvejshængsel er åbnet	X		X
Det nordlige motorvejshængsel er åbnet		X	X
De overordnede vejforbindelser (rute 15, 16 og 21) er opgraderet til højklasseveje		X	
Motorvej til Århus Lufthavn (Tåstrup – Feldballe)		X	
Ny højklasset vejforbindelse over Randers Fjord er etableret		X	
Ny adgangsvej til Århus Lufthavn	X		
Udbygning af amtsvejen gennem Ebeltoft	X		X
Modulvogntog kan køre på det overordnede vejnet på Djursland - hvis der tages beslutning om at tillade disse i Danmark		X	
Det er besluttet at udarbejde plan for sammenhængende struktur for det overordnede kommunale vejnet	X		
Plan for sammenhængende struktur for det overordnede kommunale vejnet er gennemført		X	
Opgradering af Grenaabanen på strækningen Århus – Ryomgård	X		X
Opgradering af Grenaabanen på strækningen Ryomgård – Grenaa		X	
Etablering af niveaufri skæring mellem Grenaavej og Grenaabanen	X		X
Nye komfortable nærbanetog med lavt gulv indsat på Grenaabanen	X		
Samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen	X		
halvtimesdrift med bus til Ebeltoft	X		
Hurtigbusser i myldretiden mellem Århus og Ebeltoft	X		
Et fælleskommunalt/regionalt trafikelskab overtager det samlede trafikløb – herunder også Grenaabanen	X		
Forbedret samspil mellem busbetjeningen på det nordlige Djursland og køreplanen på Grenaabanen	X		
Driften på Grenaabanen på havnen i Århus er tilpasset udviklingen på de bynære arealer		X	
Samarbejdet mellem Århus Havn og Grenaa Havn er formaliseret	X		
Der er etableret et fælles selskab mellem Århus Havn og Grenaa Havn		X	

Masterplanens gennemførelse

Masterplanen udgør en sammenhængende vision for udvikling af infrastruktur og trafik på Djursland i de kommende år. Masterplanen indeholder i vidt omfang investeringer, som afholdes af aktører uden for regionen, men gennem masterplanen udtrykker Djursland Udviklingsråd (DUR) fælles fokus og fælles holdning til behov og nødvendige investeringer i infrastrukturen, der i årene fremover skal sikre udviklingen inden for erhverv, turisme og bosætning på Djursland.

Gennemførelsen af masterplanen peger på en række opgaver. Disse er:

Informationskampagne

Det vil være en vigtig opgave at sikre, at aktører og interessenter har kendskab til indholdet af masterplanen. Der kan således peges på, at DURs vedtagelse af planen følges op af en informationskampagne.

Strukturreformen

Den kommende strukturreform, som er aftalt mellem regeringen og Dansk Folkeparti, vil ændre arbejdsdelingen mellem det kommunale, det regionale og det statslige niveau. Med udgangspunkt i Masterplanen kan der peges på følgende initiativer, som bør inddrages i forbindelse med udmøntningen af den politiske aftale om strukturreformen:

- Det samlede trafik køb skal ligge i et nyt trafikselskab, dvs. persontrafikken på Grenaabanen skal administreres af et nyt regionalt trafikselskab
- Det overordnede vejnet (rute 15, 16 og 21), som indgår i planen, bliver en del af det statslige vejnet
- Staten viderefører de vejudbygningsprojekter på det overordnede vejnet, som er vedtaget og igangsat af Århus Amt.

Gennemførelse af konkrete udviklings- og infrastrukturprojekter

I masterplanen indgår en række konkrete indsatsområder. Som eksempler herpå kan nævnes:

- Den fortsatte udbygning af vejnettet:
 - Etablering af det sydlige og nordlige hængsel der forbinder Djursland med det overordnede motorvejnet
 - Udbygning af det overordnede vejnet til højklasseveje (rute 15, 16, 21)
 - Etablering af motorvejsforbindelse til lufthavnen
 - Etablering af broforbindelse over Randers Fjord
- Etablering af samordningsplan for det overordnede kommunale vejnet
- Fortsat udbygning af Grenaabanens infrastruktur og trafikudbud på banen
- Udvikling af den regionale busbetjening af pendlertrafikken
- Erhvervsudvikling omkring Århus Lufthavn
- Udvikling af samarbejdet mellem Århus Havn og Grenaa Havn

En samlet liste fremgår af oversigten på side 25.

Organisering af det fortsatte arbejde

Med henblik på at sikre, at planens elementer initieres og gennemføres, etableres en styregruppe. Gruppen refererer til DUR.