

FOLKETINGET



Trafikudvalget (2. samling)  
TRU alm. del - Bilag 191  
Offentligt

### Trafikudvalget

**Til:** Udvalgets medlemmer og stedfortrædere  
**Dato:** 29. februar 2008

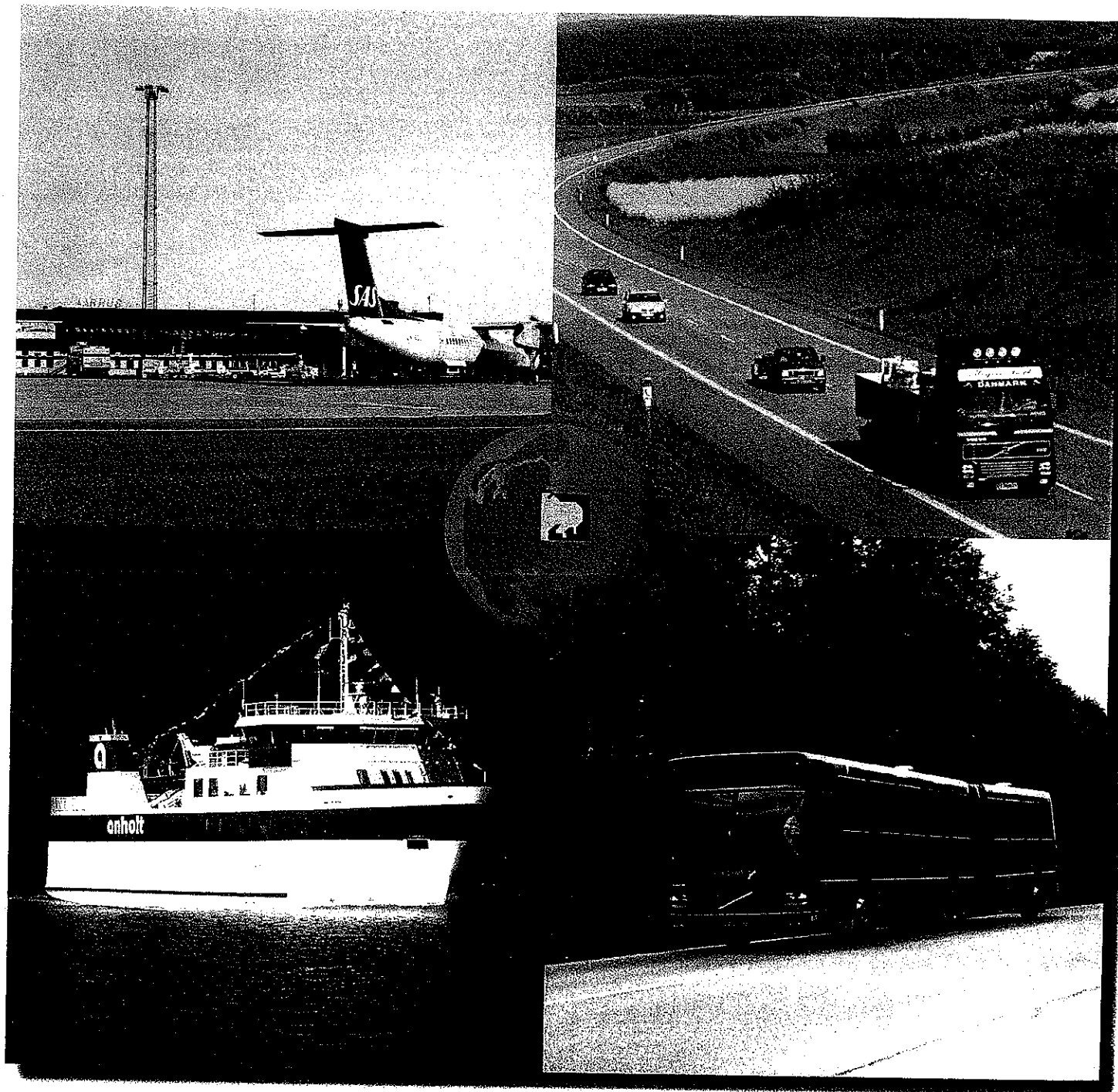
### Meddelelse om materiale fra Randers, Mariagerfjord, Syddjurs og Norddjurs Kommuner samt Region Midtjylland

Vedlagt omdeles materiale modtaget ved Randers, Mariagerfjord, Syddjurs og Norddjurs Kommuner samt Region Midtjyllands foretræde for Trafikudvalget den 28. februar 2008

Med venlig hilsen

Aicha Esdam,  
udvalgsassistent

# Masterplan for infrastrukturen på Djursland



Djurslands Udvlingsråd  
September 2007

---

## Forord

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

Her kan især peges på

- Nærheden til Århus som storby og "motor" i regionen
- Nærheden til Randers
- Den kommende åbning af den ny motorvej mellem Søften og Skødstrup, der vil koble Djursland på det jyske motorvejsnet og forbedre adgangsforholdene til Århus
- Århus Lufthavn er i fortsat udvikling
- De to færruter til henholdsvis Sverige og Sjælland er i fortsat udvikling
- Med opgraderingen og planerne vedrørende en sammenkobling af Grenaa-banen og den kommende letbane i Århus-området er der sket en forbedring af den kollektive trafikbetjening på Djursland – og denne udvikling vil fortsætte i de kommende år.

De to kommuner på Djursland – Norddjurs og Syddjurs – har både hver for sig og sammen som region mulighed for en fortsat positiv udvikling med mange vækstpotentialer inden for bosætning, erhvervsudvikling og oplevelsesøkonomi.

Udviklingen viser, at Djursland er attraktivt som bosætningsområde for mange mennesker i Østjylland. Der satses mange kræfter på en selvstændig erhvervsudvikling på Djursland, og inden for oplevelsesøkonomien rummer Djursland nogle af de største attraktioner og overnatnings- og feriehusområder i Jylland. Hvilket understreges af planerne for etablering af en nationalpark på Mols og de store investeringer, der finder sted indenfor oplevelsesøkonomien.

I 2004 tog Djurslands Udviklingsråd initiativ til udarbejdelse af en masterplan for infrastrukturudviklingen i regionen. Masterplanen var med til at samle Djurslands dengang 8 kommuner og Århus Amt om en fælles plan og prioritering af ønskerne vedrørende infrastrukturen. Masterplanen har været med til at synliggøre behovene på infrastrukturuområdet overfor specielt staten. Senest i forbindelse med indmeldingerne til den statslige infrastrukturkommission, der offentliggør sine anbefalinger i efteråret 2007.

Med dannelsen af det nye Djurslands Udviklingsråd efter kommunalreformen blev det besluttet at ajourføre masterplanen. Dette arbejde foreligger nu.

Masterplanen har to sigtemål:

- Det skal sikres, at allerede planlagte og igangsatte forbedringstiltag får den størst mulige effekt for regionens vækstmuligheder.
- Planen skal være en fælles sigtelinie for den fortsatte udvikling af trafik og infrastruktur på Djursland.

Planen er vedtaget på et møde i Djurslands Udviklingsråd den 16. august 2007.

Formandskabet i Djurslands Udviklingsråd

*Torben Jensen*

*Borgmester*

*Norddjurs Kommune*

*Vilfred Friborg Hansen*

*Borgmester*

*Syddjurs Kommune*

## *Indledning*

Djurslands Udviklingsråd besluttede i foråret 2007 at igangsætte arbejdet med opdatering og revision af masterplanen fra 2004 for infrastrukturen på Djursland.

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

- Keld Overgaard Jensen, vicekommunaldirektør Norddjurs Kommune
- Jesper Kaas Schmidt, kommunaldirektør Norddjurs Kommune
- Peter Hjulmand Nielsen, udviklingsdirektør, Norddjurs Kommune
- Bo Kristensen, konsulent, Djursland Erhverv
- Finn Pedersen, erhvervsdirektør, Djursland Erhverv
- Flemming Rasmussen, turismedirektør, Djursland Erhverv
- Morten Kruse, udviklingskonsulent, Syddjurs Kommune
- Nich Bendtsen, kommunaldirektør, Syddjurs Kommune

Sideløbende med arbejdet med revisionen af masterplanen for infrastrukturen på Djursland er der i forbindelse med forarbejdet i forhold til regeringens nedsatte infrastrukturkommission blevet udarbejdet en samlet indmelding fra de 19 kommuner i Region Midtjylland.

Anbefalingerne i denne rapport og prioriteringerne i nærværende Masterplan understøtter i vid udstrækning hinanden. Dog vil masterplanen for infrastrukturen på Djursland i sagens natur primært beskæftige sig med at synliggøre behovene for udvikling og investering i infrastrukturen lokalt på Djursland.

## *Planens hovedpunkter*

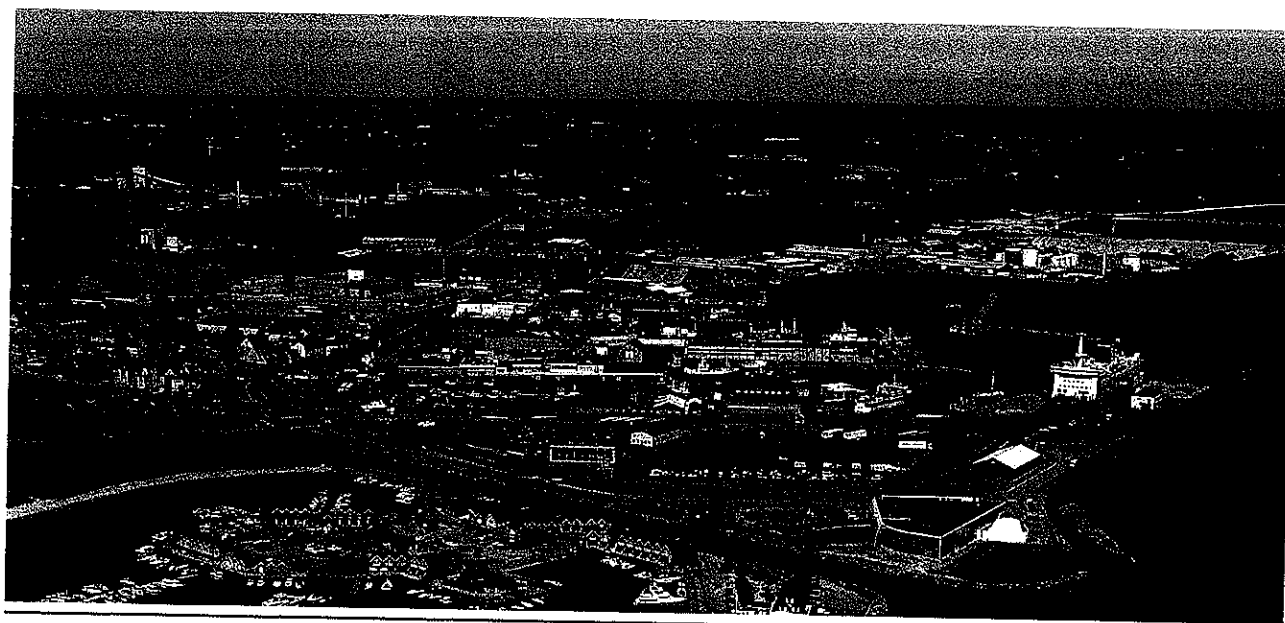
Masterplanen for infrastrukturen på Djursland peger på en række forskellige indsatser på infrastrukturuområdet som forudsætninger for, at Djurslands Udviklingsråds målsætninger om at skabe vækst og velfærd på Djursland kan indfries på sigt.

Blandt viften af mulige indsatser på infrastrukturuområdet vil Djurslands Udviklingsråd gerne fremhæve følgende indsatser i prioriteret rækkefølge:

1. Etablering af det nordlige motorvejshængsel i form af en motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft.
2. Etablering af motorvej frem til Århus Lufthavn i Tirstrup.
3. Opgradering af ruterne 15, 16 og 21 til højklassede veje.
4. Etablering af fast forbindelse over/under Randers Fjord.
5. Etablering af letbane i Århus-området i samspil med en færdiggørelse af opgraderingen af Grenaa-banen.

Prioriteringen afspejler en grundig vurdering af de aktuelle behov for at forbedre infrastrukturen på og i umiddelbar nærhed af Djursland. Djurslands Udviklingsråd ønsker dog ikke at binde sig fast til denne prioritering, såfremt der opstår særlige muligheder for at gennemføre projekter med en lavere prioritet før de højest prioriterede.

Herudover prioriteres færdiggørelsen af en nord-sydgående vejforbindelse på Djursland højt, og det anbefales at de to kommuner nedsætter en arbejdsgruppe, der kan drøfte mulighederne for et sådant anlægsprojekt, herunder mulige linieføringer mellem Kolind og Djurslands nordkyst samt de økonomiske forhold omkring et anlægsprojekt.

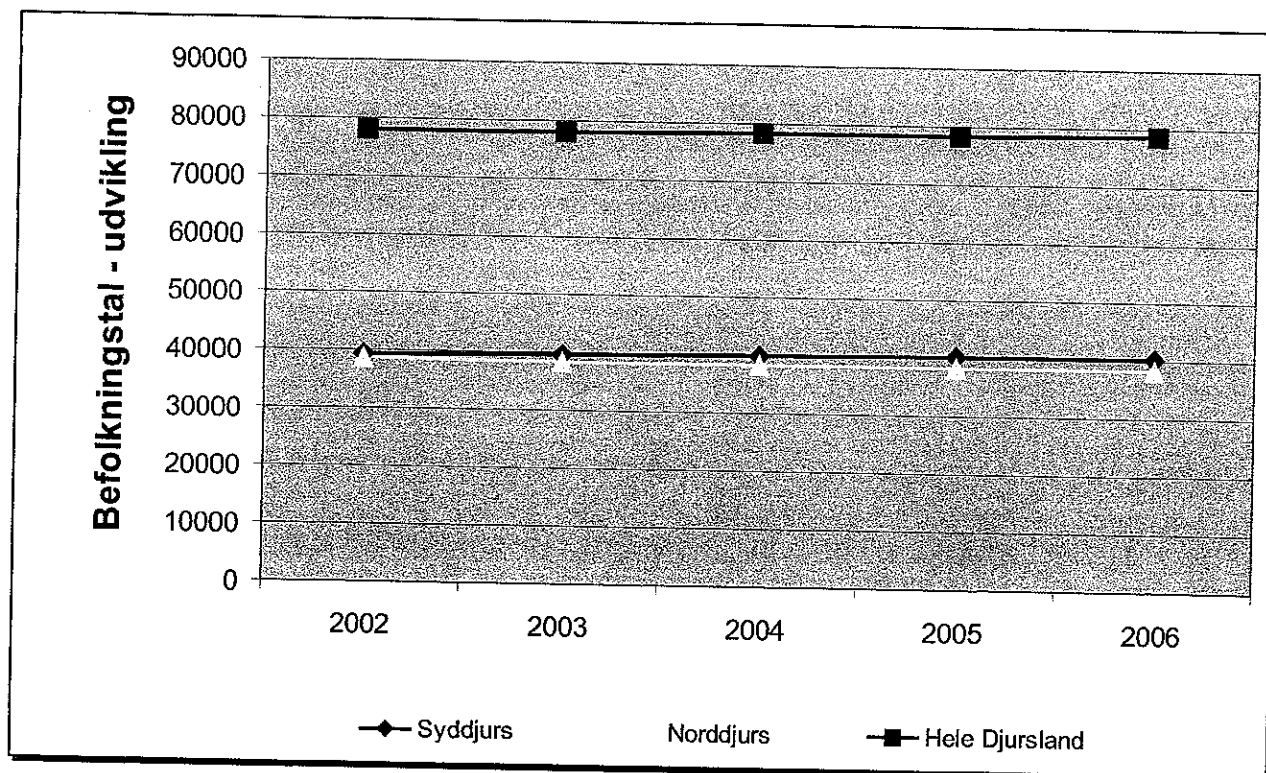


## Status og aktuelle udviklingstendenser

### Befolkningsudvikling

Der har gennem de seneste år været en svag vækst i befolkningen på Djursland, men væksten er ulige fordelt mellem nord og syd, hvilket fremgår af Figur 1. nedenfor.

Figur 1. Udviklingen i befolkningstallet på Djursland 2002-06

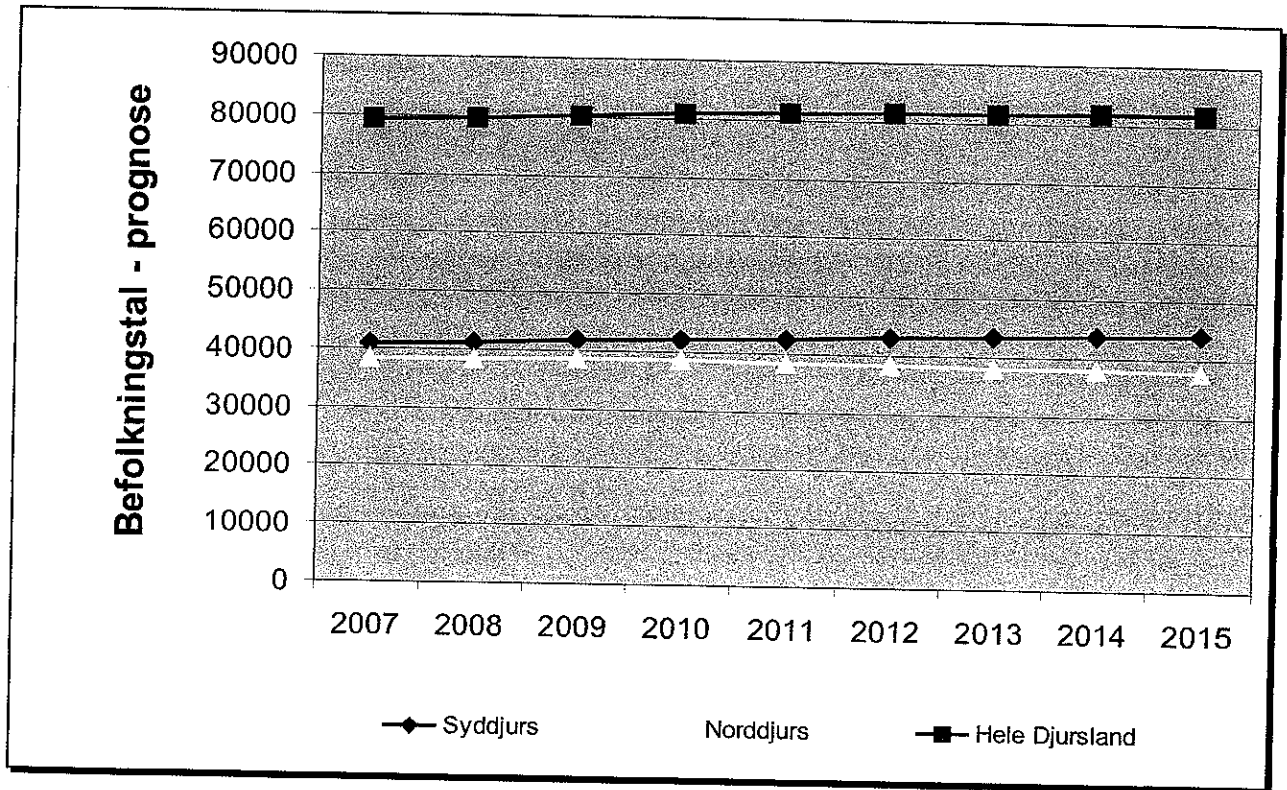


Der var i 2006 i alt knap 79.000 indbyggere i de to kommuner fordelt med ca. 40.500 i Syddjurs og 38.500 i Norddjurs. Mens der i Syddjurs har været en tilvækst på ca. 2,5% i løbet af den fireårige periode har der i Norddjurs været stagnation.

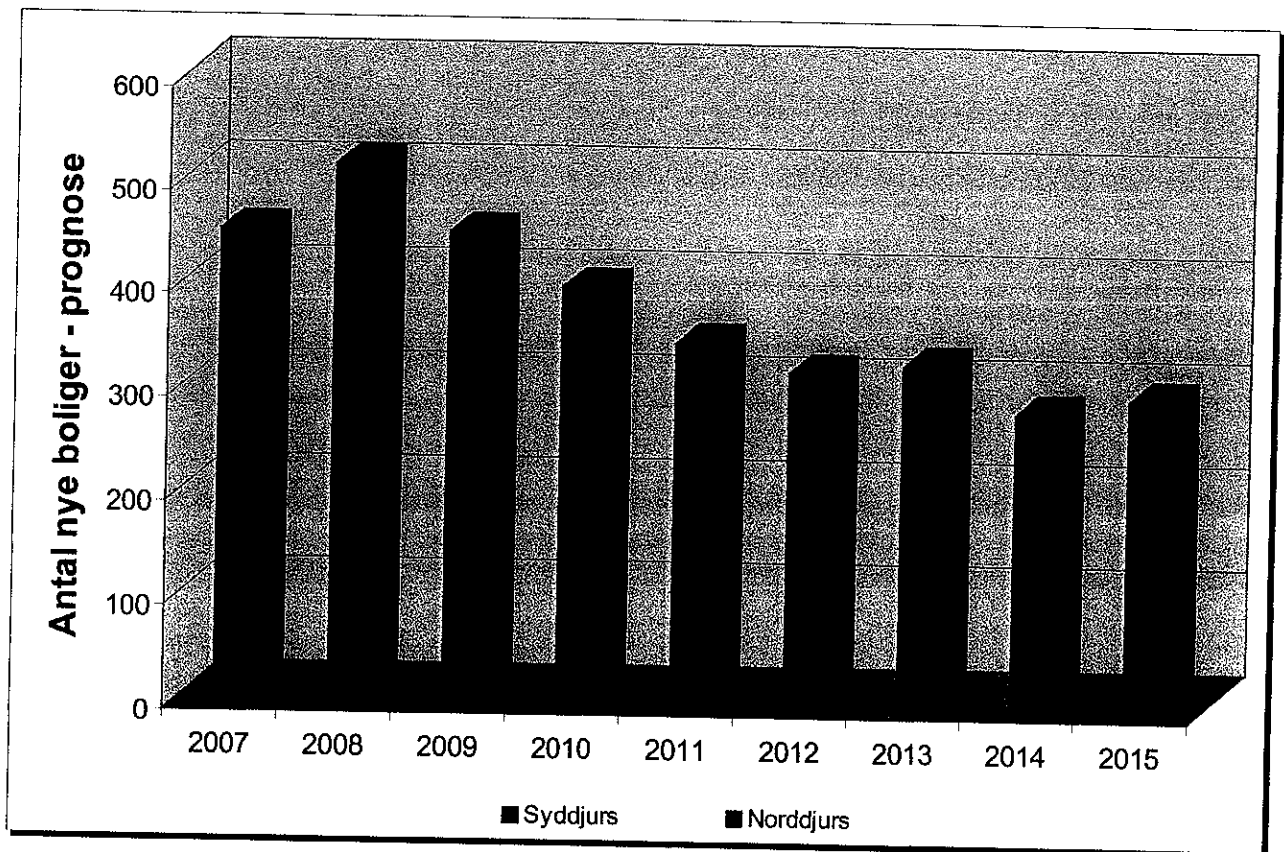
Forventningerne til den fremtidige befolkningsudvikling på Djursland fremgår af befolkningsprognosen i Figur 2. Heraf fremgår det, at der samlet set vil være en svag vækst i befolkningstallet på 3% over den otteårige prognoseperiode, hvilket i 2015 vil resultere i et forventet befolkningstal på knap 82.000 personer. I prognosen forventes der en fortsat vækst i Syddjurs, mens befolkningstallet i Norddjurs forventes at falde en anelse.

Det skal i denne forbindelse påpeges, at prognosen for Norddjurs kommune er baseret på en fremskrivningsmetode, som er mere forsigtig i vurderingen af udviklingen, end den metode, som er anvendt i Syddjurs kommune. Selv om befolkningstallet i Norddjurs således generelt set forventes at stagnere, så forventes der en befolkningstilvækst i de større byer i kommunen som følge af tilflytning af nye borgere.

Figur 2. Befolkningsprognose for Djursland 2007-15



Figur 3. Prognose for boligbyggeriet på Djursland 2007-15



Befolkningsudviklingen hænger bl.a. sammen med antallet af ledige boliger og boligbyggeriet i de to kommuner. I perioden fra 2001-06 har der generelt været gang i boligbyggeriet på hele Djursland, men især i Syddjurs er der fra og med 2005 sket en markant vækst i boligbyggeriet. Begge kommuner har i forbindelse med deres befolkningsprognoser også lavet prognoser for boligbyggeriet, hvilket fremgår af Figur 3.

Det fremgår af figuren, at der også i de kommende år vil være gang i boligbyggeriet på hele Djursland, navnlig inden for den korte tidshorisont frem til 2010.

De hidtidige otte kommuner har i flere år arbejdet aktivt på at tiltrække nye borgere ved at fremhæve Djursland som et attraktivt bosætningsområde for borgere med arbejdsplads i f.eks. Århus eller Randers. Denne bosætningspolitik har allerede båret frugt i Syddjurs kommune, der i 2006 havde ca. 1250 tilflyttere, som tidligere havde bopæl i Århus kommune. I Norddjurs kommuner var der i 2006 godt 400 tilflyttere, som tilflyttede fra Århus kommune.

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 Århus-området, som får en afsmittende effekt på Djursland. Potentialet hænger også sammen med den prisudvikling på ejerboliger, der har været i Århus gennem de seneste år, hvilket gør Djursland til et særdeles attraktivt bosætningsområde i nærheden af regionens største by.





## Erhvervsudvikling og pendling

Globaliseringen og udviklingen af det indre marked har betydet udflytning af løntung produktion fra Danmark samt øget internationalt ejerskab af virksomhederne i Danmark. Denne udvikling har også sat sine spor på Djursland, som gennem de seneste år har oplevet at flere store arbejdspladser er lukket.

Djursland er i gang med en omstilling fra en økonomi baseret på landbrugs- og industriarbejdspladser til en service- og oplevelsesøkonomi. Nye virksomheder opstår hele tiden på Djursland, og gennem de seneste år har der været en årlig vækst i antallet af nyetablerede virksomheder. 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.

Tabel 1. viser henholdsvis antallet af beskæftigede personer med bopæl (natbefolkning) og antallet af beskæftigede på arbejdspladser (dagbefolkning) i de to kommuner samt Djursland som helhed i 2006 fordelt på hovedbrancher.

Tabellen viser et mønster med mange borgere i de to kommuner med beskæftigelse inden for social- og sundhedsområdet, fremstilling og handel. Det samme mønster gør sig gældende for antallet af lokale arbejdspladser inden for de samme brancher. Dog viser tabellen også, at der i begge kommuner generelt er flere beskæftigede med bopæl i kommunen end med arbejdsplads i kommunen, og at dette mønster gør sig gældende for stort set alle brancher.

I Syddjurs er der imidlertid flere med beskæftigelse på arbejdspladser inden for hotel og restauration end der er beskæftigede inden for branchen med bopæl i kommunen, hvilket vil sige at der sker en nettoindpendling af beskæftigede inden for denne branche i Syddjurs. I Norddjurs kommune er der flere beskæftigede inden for undervisning, end der er borgere i kommunen med denne beskæftigelse.

**Tabel 1. Beskæftigede på Djursland 2006 efter bopæl, arbejdssted og branche**

Branche	Syddjurs		Norddjurs		Djursland samlet	
	Natbefolkning	Dagbefolkning	Natbefolkning	Dagbefolkning	Natbefolkning	Dagbefolkning
Primære erhverv	1026	962	1277	1244	2303	2206
Fremstilling	2770	2349	3489	2969	6259	5318
Bygge og anlæg	1698	1140	1677	1381	3375	2521
Handel	3211	2370	2613	2202	5824	4572
Hotel og restauration	573	641	568	485	1141	1126
Transport, post og tele	1532	1321	1316	1036	2848	2357
Forretningservice	2261	1473	1517	1331	3778	2804
Off. Administration	798	480	674	628	1472	1108
Undervisning	1561	1307	1312	1464	2873	2771
Social- og sundhed	3491	2522	3227	2756	6718	5278
Øvrige	1256	872	955	905	2221	1777
<b>Total</b>	<b>20177</b>	<b>15437</b>	<b>18635</b>	<b>16401</b>	<b>38812</b>	<b>31838</b>

For de fleste branchers vedkommende er der tale om en nettoudpendling af arbejdskraft fra Djursland. Navnlig beskæftigede inden for forretningsservice (26%), bygge og anlæg (25%), handel (21%) og social- og sundhed (21%) må pendle ud af kommunen (og Djursland) for at komme på arbejde.

Tabel 2. viser pendlingsstrømme mellem udvalgte kommuner i 2006. Det fremgår af tabellen, at den største pendling går fra Syddjurs kommune til Århus kommune med godt 5500 pendlere, men også fra Århus til Syddjurs er der knap 1500 pendlere, hvilket bringer det totale antal daglige pendlere mellem de to kommuner på 7000. For Norddjurs kommunes vedkommende er udpendlingen mere jævnt fordelt på henholdsvis Syddjurs, Århus og Randers kommuner, mens indpendlingen fortrinsvis sker fra Syddjurs.

Tabel 2. Beskæftigede 2006 efter bopælskommune og arbejdsstedskommune

Arbejdssted	Syddjurs	Norddjurs	Århus	Randers
Bopæl				
Syddjurs		1130	5529	640
Norddjurs	1550		1495	1383
Århus	1467	583		
Randers	419	703		

Pendlingstal fra de gamle kommuner kan ikke sammenlignes med tallene for de nye kommuner. Alligevel kan det konstateres, at der i perioden 2002-06 var en vækst i pendlingen til og fra Djursland. Såvel pendlingen mod Århus som mod Randers steg hvert år i denne periode, og der var en tendens til at flere pendlede over større afstande. Pendlingen mellem Djursland og henholdsvis Århus og Randers må forventes at vokse yderligere i de kommende år – ikke mindst som følge af, at mange tilflyttere er beskæftiget på en arbejdsplads uden for Djursland.



### Turisme og oplevelsesøkonomi

Turisme- og oplevelsesindustrien er 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 feriehuse er beliggende, men med stadig flere store attraktioner på det centrale Djursland må hele Djursland betegnes som et decideret turistområde. I sommeren 2007 er Djursland blevet udvalgt som deltager i et pilotprojekt omkring helårsturisme, der bl.a. indebærer en indsats for at udvikle turismen på Djursland i ydersæsonen, således at der sker en vækst på 15% i antallet af overnatninger i denne del af sæsonen.

En skønsmæssig beregning viser, at Djursland har ca. 75.000 sengepladser fordelt med ca. 56.000 i feriehuse, 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 ca. ½ mio. gæster årligt – hvilket vil sige i sommerlandets åbningstid mellem medio maj og medio september – mens den næststørste attraktion Kattegatcentret har op mod 250.000 gæster årligt. De øvrige større attraktioner, hvoraf de to dyreparker også har vinterlukket, besøges af mellem 70.000 og 150.000 gæster årligt.

Foruden de allerede eksisterende turistattraktioner er Nordeuropas største golfresort – Lübker Golf Resort – under etablering med planlagt åbning i 2008. Denne nye store attraktion, der også kommer til at rumme et wellness-center og 2.200 sengepladser, forventes at tiltrække mange turister til Djursland fordelt over hele året. I Norddjurs kommune er der givet tilladelse til opførelse af op mod 1.600 nye ferieboliger i tilknytning til de eksisterende ferieboligområder, hvilket vil øge turisttilstrømningen til nordkysten yderligere i de kommende år. Herudover forventes det at Mols Bjerge udpeges som nationalpark senest i 2008, hvilket også vil medvirke til at tiltrække flere turister til Djursland.



Der må således forventes en markant 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.

### Liv på landet

Djursland har traditionelt været et landbrugsområde, og landbrugserhvervet spiller fortsat en stor økonomisk betydning for Djursland. Beskæftigelsen inden for landbrug er fortsat vigende, og det samme gælder den traditionelle følgeindustri i landdistrikterne. En ny type erhverv kunne være midlet til at fastholde befolkningen i landsbyerne. Det er selvstændige erhvervsdrivende inden for serviceerhverv, som driver virksomhed fra deres eget hjem i landlege omgivelser. Djursland rummer med sin smukke natur et stort potentiale for den type virksomheder – forudsat at de sikres den fornødne tilgængelighed til kunder og samarbejdspartnere uden for Djursland.

Foruden det erhvervsmæssige perspektiv rummer landdistrikterne på Djursland også et stort potentiale for bosætning. Begge kommuner arbejder med en række initiativer, der skal skabe udvikling i landdistrikterne og de to kommuner har etableret en fælles lokal aktionsgruppe (LAG), der i årene fremover skal forvalte de offentlige midler til landdistriktsudvikling på Djursland.

### Centrale udfordringer for Djursland

Overordnet er de centrale udfordringer for Djursland at opnå vækst og velfærd gennem:

- Bosætning
- Erhvervsudvikling
- Udvikling af turisme og oplevelsesøkonomi

Århus 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 Århus som dynamo. Nærheden til Århus og det østjyske bybånd er et godt udgangspunkt for at skabe vækst på Djursland og til at understøtte såvel bosætning, erhvervsudvikling og turisme. Det er derfor en central udfordring, at samspillet mellem Djursland og de østjyske vækstcentre styrkes og understøttes af en fortsat udvikling af en effektiv infrastruktur på Djursland.

I forhold til bosætning skal infrastrukturen kunne håndtere de mange pendlere, der dagligt skal transporteres til deres arbejdsplads i centrene Århus og Randers samt de større byer på Djursland

I forhold til erhvervsudvikling skal infrastrukturen sikre virksomhederne optimale forhold for transport af varer og for tilgængelighed til leverandører, samarbejdspartnere, kunder og medarbejdere.

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

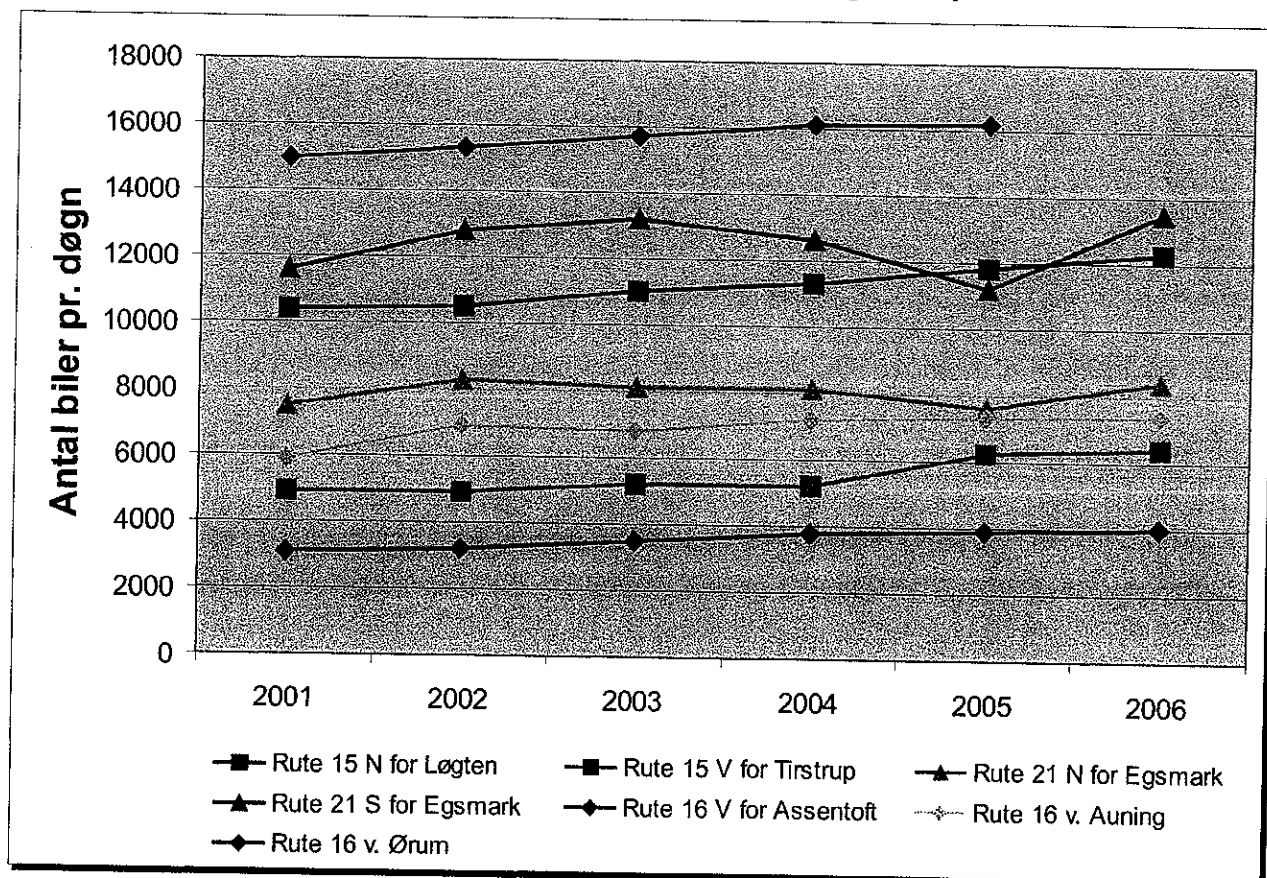
## Det overordnede vejnet

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

Trafikken på det overordnede vejnet til og fra Djursland er steget gennem de seneste 5 år, hvilket fremgår af Figur 4. nedenfor, og den forventes at stige yderligere som følge af den øgede bosætning på Djursland og deraf følgende pendling. Således forventes befolkningstallet frem til 2015 at stige med ca. 2900 personer, og sammenholdt med at antallet af arbejdspladser på Djursland er stagnerende, vil udviklingen afføde øget pendling – især mod Århus.

Det fremgår af figuren, at der aktuelt især er trængselsproblemer på rute 16 syd vest for Assentoft, på rute 21 omkring Ebeltoft (nord og syd for Egsmark) og på rute 15 (motortrafikvejen) mellem Løgten og Tåstrup.

Figur 4. Årsdøgntrafik på de overordnede veje på Djursland, udvalgte målepunkter 2001-06



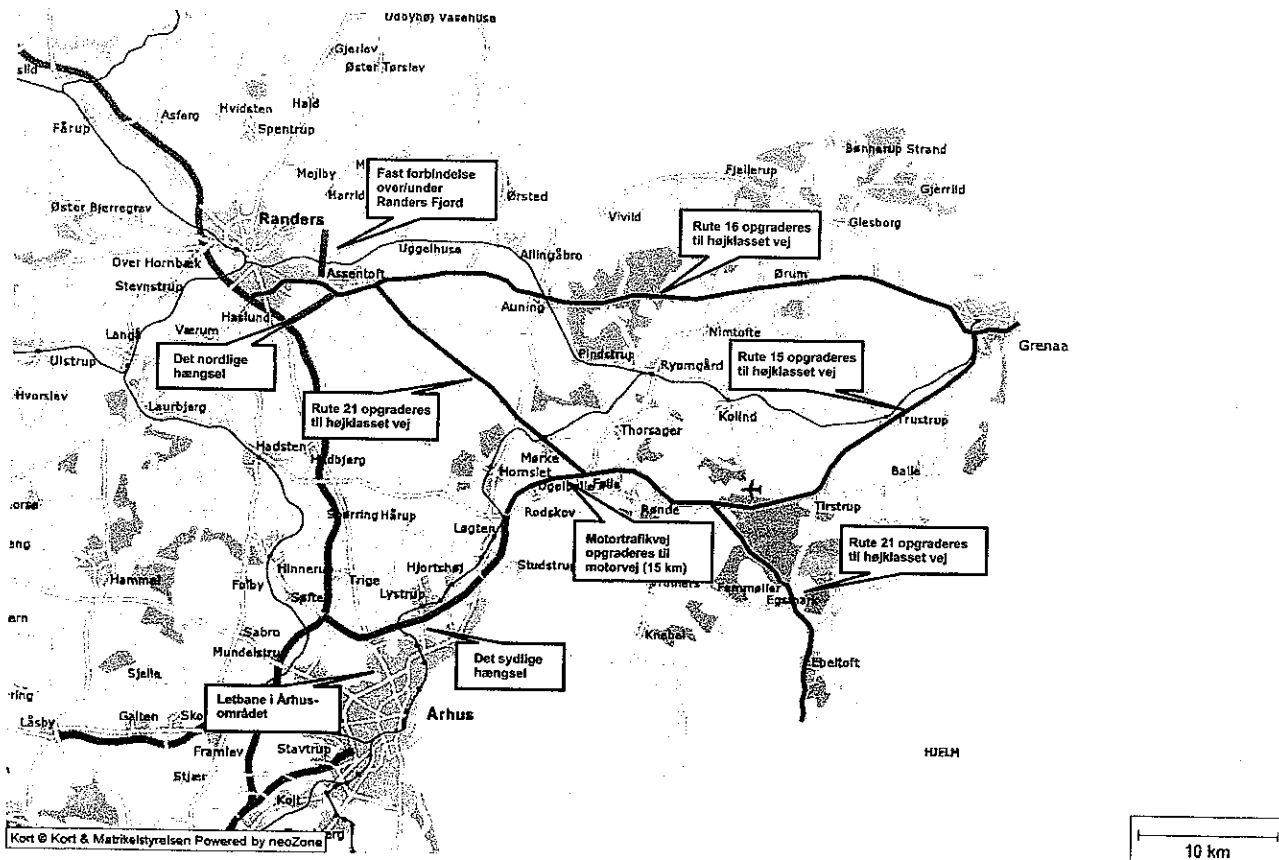
Der er allerede planlagt og igangsat en række større projekter til udbygning af vejinfrastrukturen på Djursland. Arbejdet med etablering af det sydlige motorvejshængsel vil være tilendebragt senest i 2009, hvilket vil medføre en væsentlig forbedring af tilgængeligheden til og fra Århus og motorvejsnettet. Det sydlige motorvejshængsel vil dels aflaste det eksisterende vejnet i det

## Masterplan for infrastrukturen på Djursland

nordøstlige Århus, dels vil det betyde, at motortrafikvejen til Djursland kobles sammen med det samlede danske motorvejsnet.

Det er imidlertid vigtigt, at der fortsat sker en udbygning af det øvrige overordnede vejnet på Djursland, og i den forbindelse skal der peges på følgende initiativer:

- etablering af det nordlige motorvejshængsel
- opgradering af motortrafikvejen til motorvej frem til Århus Lufthavn i Tirstrup
- en opgradering af ruterne 15, 16 og 21 til højklasede veje
- etablering af fast forbindelse med højklaset vej over/under Randers Fjord nordøst om Randers



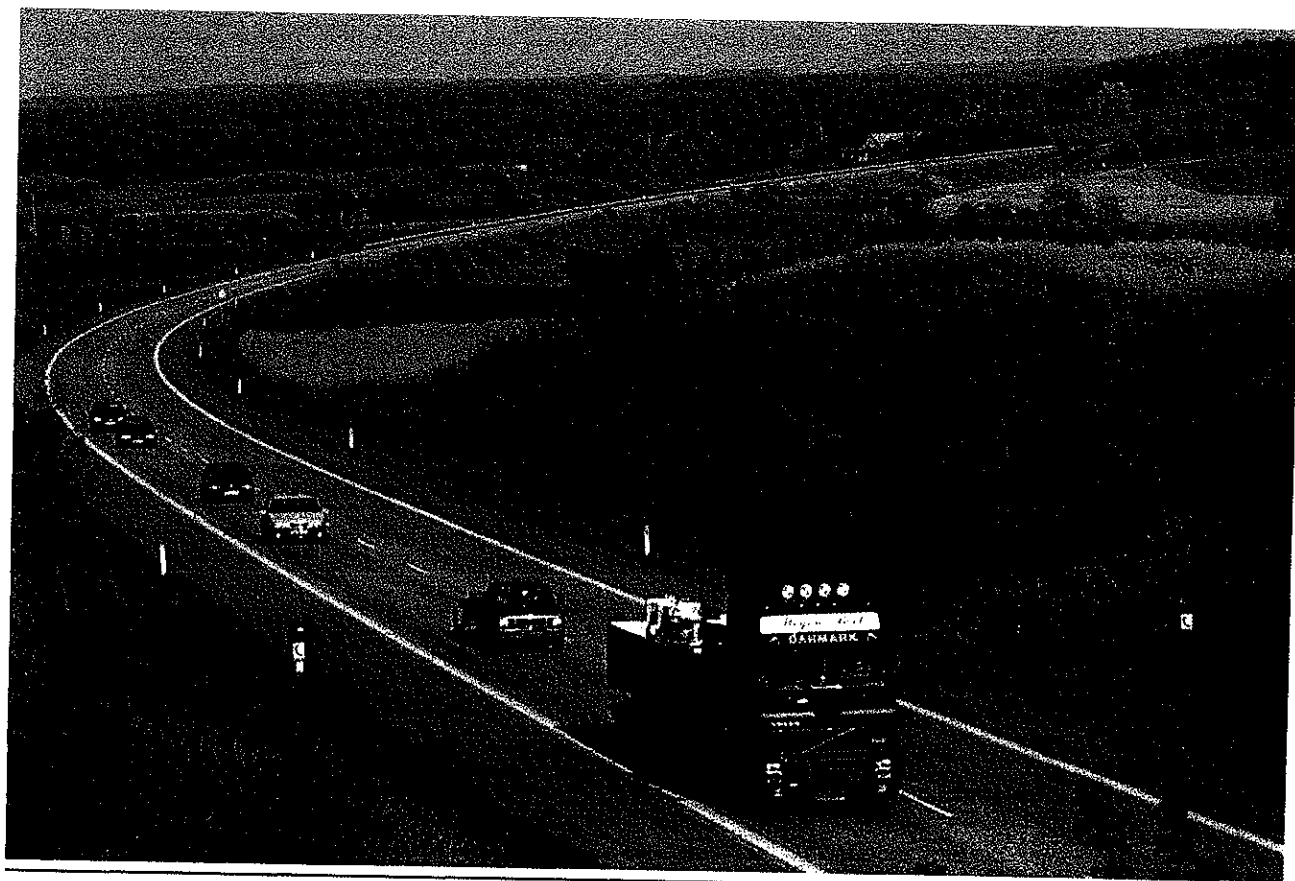
Det nordlige motorvejshængsel består af en motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft. Det nordlige motorvejshængsel vil styrke tilgængeligheden til og fra Djursland i forhold til motorvej E45 Nord og Nordjylland generelt ligesom hængslet vil give anledning til mindsket trængsel og øge trafikikkerheden i de sydlige forstæder til Randers. Etableringen af det nordlige motorvejshængsel er et af de planlagte infrastrukturprojekter, der forudsættes gennemført snarest i det indspil til Infrastrukturkommissionen, som Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen har formuleret i fællesskab med henblik på statslige investeringer i infrastruktur i den midtjyske region.

Etablering af motorvej frem til lufthavnen ved en udbygning af den eksisterende motortrafikvej mellem Løgten og Tåstrup og etablering af ny vej fra Tåstrup til lufthavnen. Motortrafikvejen er oprindelig planlagt som motorvej og der er mulighed for etablering af dobbeltspor i den eksisterende tracé. Opgradering af strækningen til motorvej skal også ses i sammenhæng med Århus Lufthavns initiativer til at nedbringe køretiden til Århus ved anlæg af en ny tilkørselsvej mellem Tåstrup og terminalbygningen.

*Opgradering af de overordnede vejforbindelser (ruterne 15, 16 og 21) til højklassede veje.* Højklassede veje er karakteriseret ved, at der ikke forgår 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.

*Etablering af en fast forbindelse over/under Randers Fjord nordøst om Randers.* En fast forbindelse over/under Randers Fjord mellem Tjæreby og Assentoft vil forbedre Djurslands adgang til egnscentret Randers. Forbindelsen vil skabe bedre trafikal sammenhæng i området omkring Randers Fjord og afhjælpe trængselsproblemerne i Randers by. Forbindelsen kan etableres som en 2-sporet vej med en ca. 250 m. lang tunnel eller som en lavbro med drejefag til skibspassage. Det skal i den forbindelse bemærkes, at de to eksisterende færgeforbindelser over Randers Fjord – Udbyhøjfærgen og Melleup-Voerfærgen – ønskes bibeholdt.

En opgradering af det overordnede vejnet har desuden stor betydning for godstransporten til Grenaa Havn. Grenaa Havn er i august 2007 blevet optaget på en bruttoliste over danske havne, der har mulighed for at indgå i et forsøg med modulvogntog. Modulvogntog er en ny type lastbilmateriel, som er længere end de nuværende lastbiler og har en større totalvægt. Derfor stiller modulvogntog også større krav til vejenes beskaffenhed, herunder fravær af vejchikaner, smalle passager og skarpe sving. Såfremt Grenaa Havn bliver endelig udpeget som deltager i forsøget, skal transporter med modulvogntog til og fra havnen foregå via ruterne 15 og 16.

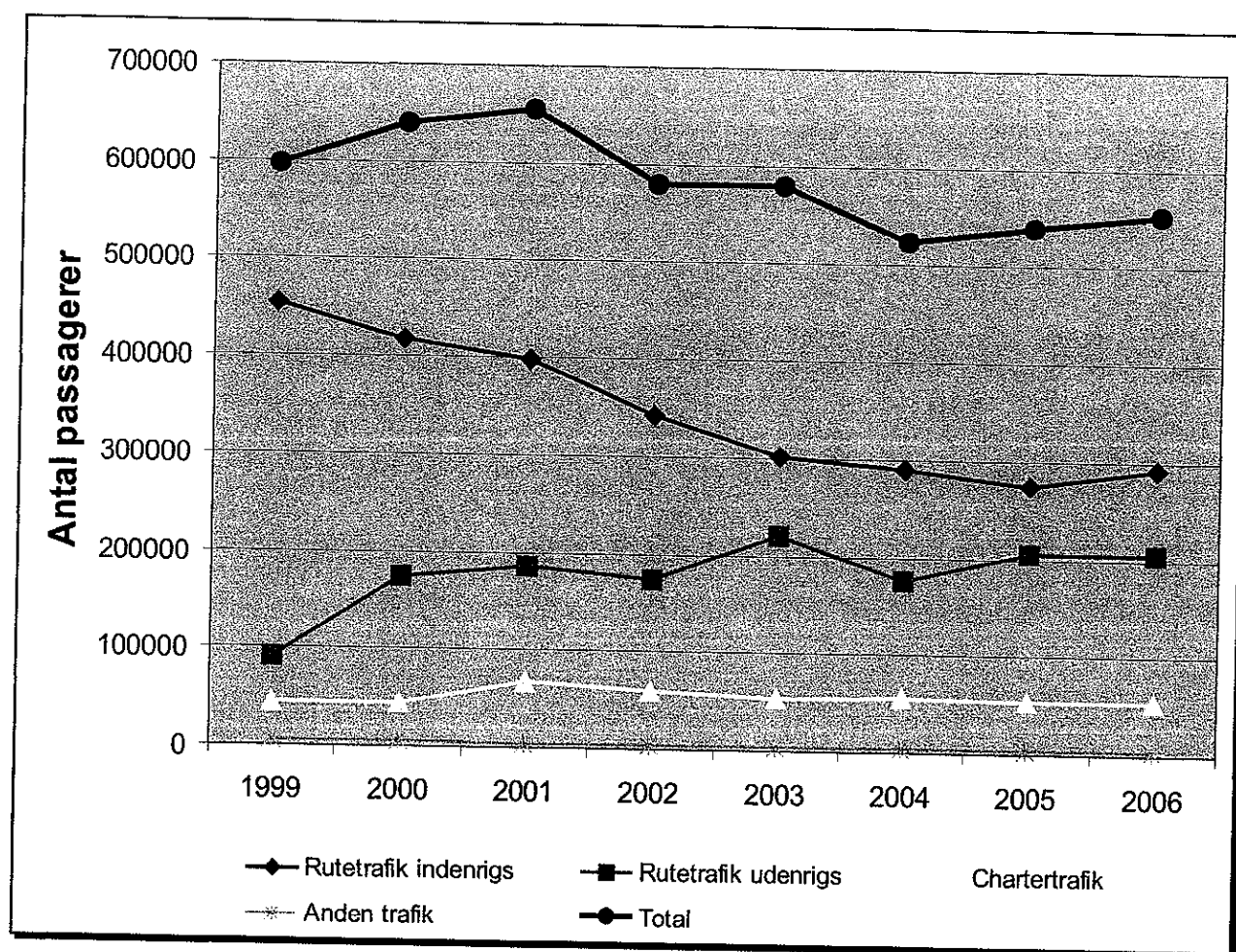


## Århus Lufthavn

Århus Lufthavn i Tirstrup er Østjyllands internationale lufthavn og det skal den også være i fremtiden. Lufthavnen har også betydning for Djurslands image og stærke tilknytning til det østjyske område med Århus 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, men der er gennem de seneste 8 år sket en udvikling med hensyn til de forskellige trafikformers betydning for lufthavnen, hvilket fremgår af nedenstående figur.

Figur 5. Antal flypassagerer til og fra Århus Lufthavn 1999-2006 fordelt på trafikformer



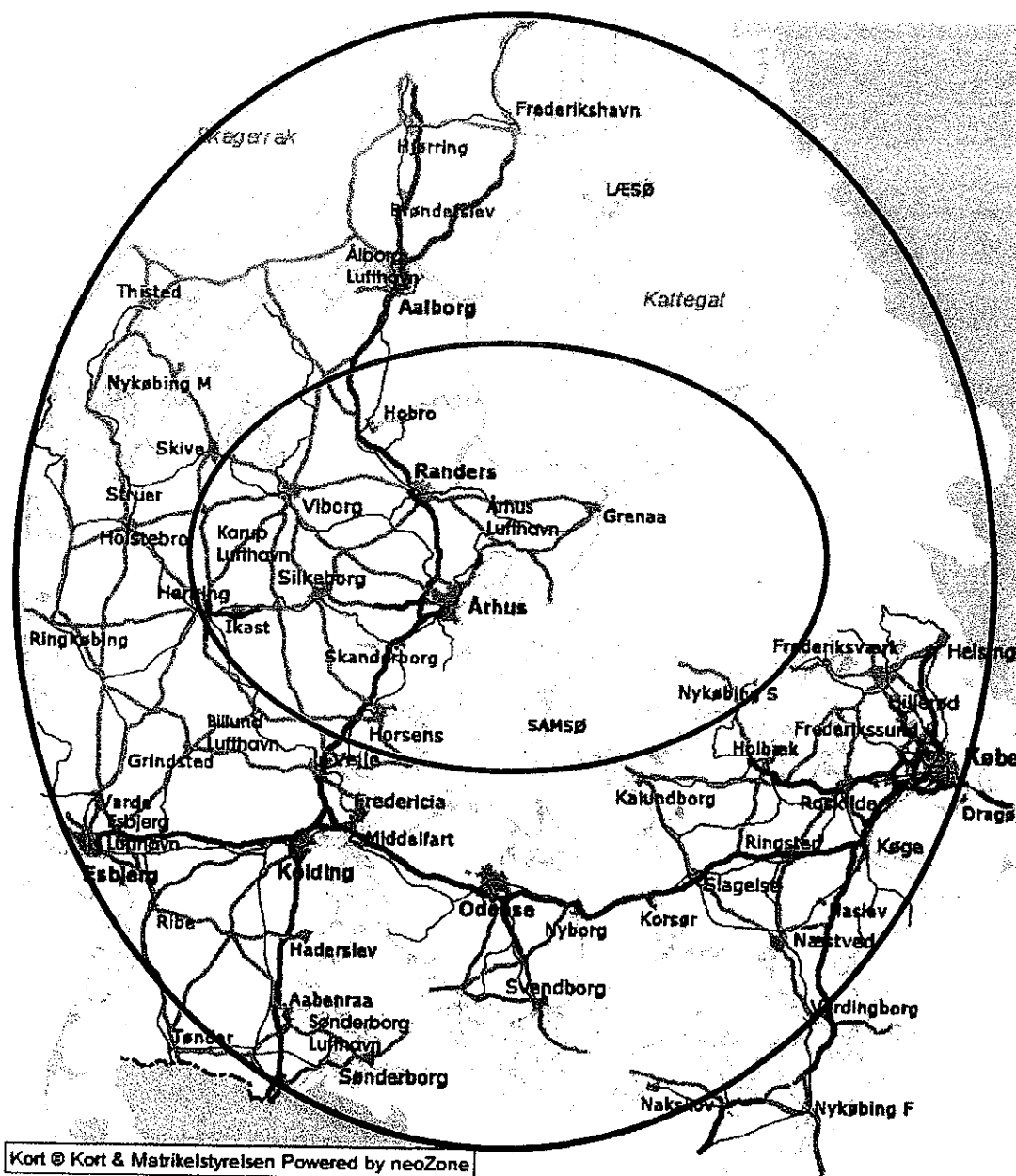
Antallet af passagerer på den indenrigs rutetrafik har stabiliseret sig siden 2003 og det må forventes, at der i årene fremover vil være en efterspørgsel efter indenrigs rutetrafik af mindst samme størrelse som den nuværende. Faktorer, der kan påvirke efterspørgslen, er bl.a. ændrede billetpriser og takster for indenrigstrafik med henholdsvis fly, tog og bil via broforbindelser. Ligeledes vil hurtigere togforbindelser, bl.a. som følge af en evt. fast forbindelse over Kattegat, have afgørende betydning for efterspørgslen efter indenrigs rutetrafik.



Den internationale passagertrafik med fly er generelt 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.

For den udenrigs rutetrafiks vedkommende har der gennem de seneste år – bortset fra i 2004 – været en vækst i antallet af passagerer. Tendensen fortsætter i 2007, hvor der i alle måneder fra januar til juli har været en vækst i antallet af rejsende i forhold til 2006 – i visse måneder er væksten så stor som 25%. Den positive udvikling forventes at fortsætte, bl.a. i forbindelse med tilføjelsen af flere lavprisruter fra Århus Lufthavn. Forudsætningen for en fortsat vækst er, at Århus Lufthavn også i fremtiden vil være attraktiv for operatørerne af lavprisruter.

Figur 6. Provinslufthavnenes naturlige markeder



Traditionel udenrigs ruteflyvning og charterflyvning vil fortsat være attraktive nicheaktiviteter for Århus Lufthavn, mens lavprissegmentet betragtes som Århus Lufthavns væsentligste vækstpotentiale. Således vurderes en fast forbindelse over Kattegat også som en mulighed for Århus Lufthavn for at udvide markedet mod øst – ikke mindst hvad angår lavprissegmentet – hvilket fremgår af Figur 6, side 17.

Figuren viser de naturlige markeder for en provinslufthavn som Århus Lufthavn, dels markedet for standardprodukter i konkurrence med andre provinslufthavne og en transporttid til og fra lufthavnen på under 1½ time (blå ellipse), dels det naturlige marked for lavprisprodukter, hvor transporttiden til og fra lufthavnen spiller en mindre rolle (rød ellipse).

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

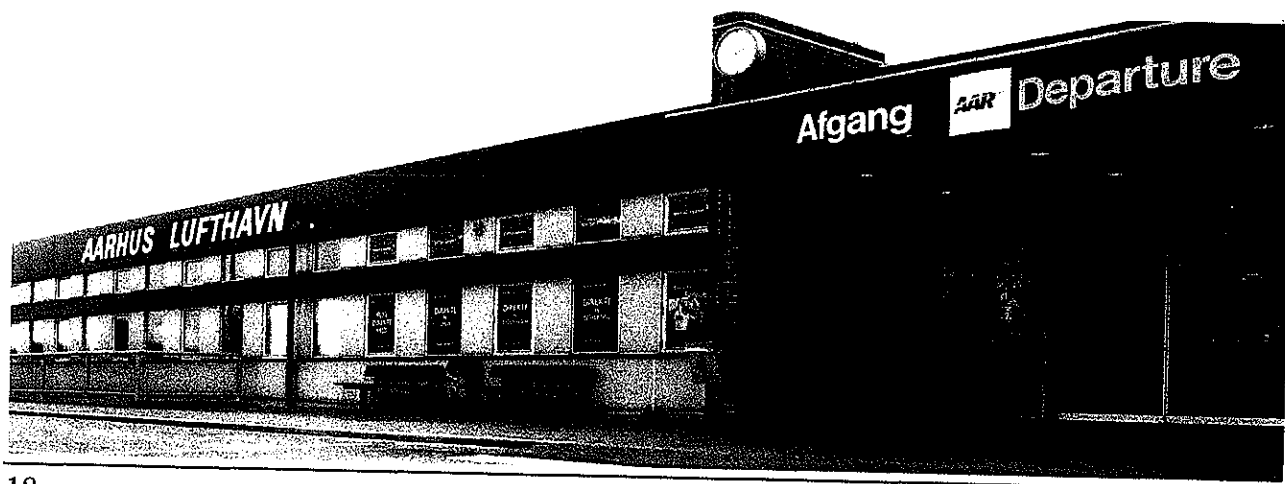
- Et fortsat godt samspil med SAS, der efter en turbulent periode nu er så trimmet, at der er positive forventninger til vækst i de kommende år. Væksten i Århus Lufthavn vil især ske i form af passagerer, som i København rejser videre med SAS/Staralliancens internationale flyruter
- Positionering/re-branding af lufthavnen med forbedring af lufthavnens faciliteter og udvikling af nye servicekoncepter, bl.a. i samarbejde med lavprisselskaberne, som selv skaber nye markeder for luftfart
- Udvikling af samarbejdet med charterselskaberne

Andre rammebetingelser for lufthavnens fortsatte udviklingsmuligheder er:

- Øget tilgængelighed til lufthavnen i forhold til den overordnede danske infrastruktur, herunder etableringen af de to motorvejshængsler
- Etablering af motorvej helt frem til lufthavnen
- Etablering af ny adgangsvej fra Tåstrup til lufthavnsterminalen ("Den vestlige adgangsvej").

Åbningen af det sydlige motorvejshængsel i 2009 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.

Adgangsforholdene til lufthavnen kan yderligere forbedres, hvis der etableres en ny mere direkte vej fra lufthavnen til Grenaaevej ved Tåstrup. Denne nye adgangsvej er Århus Lufthavn indstillet på at etablere via egen finansiering.



## Kollektiv trafik

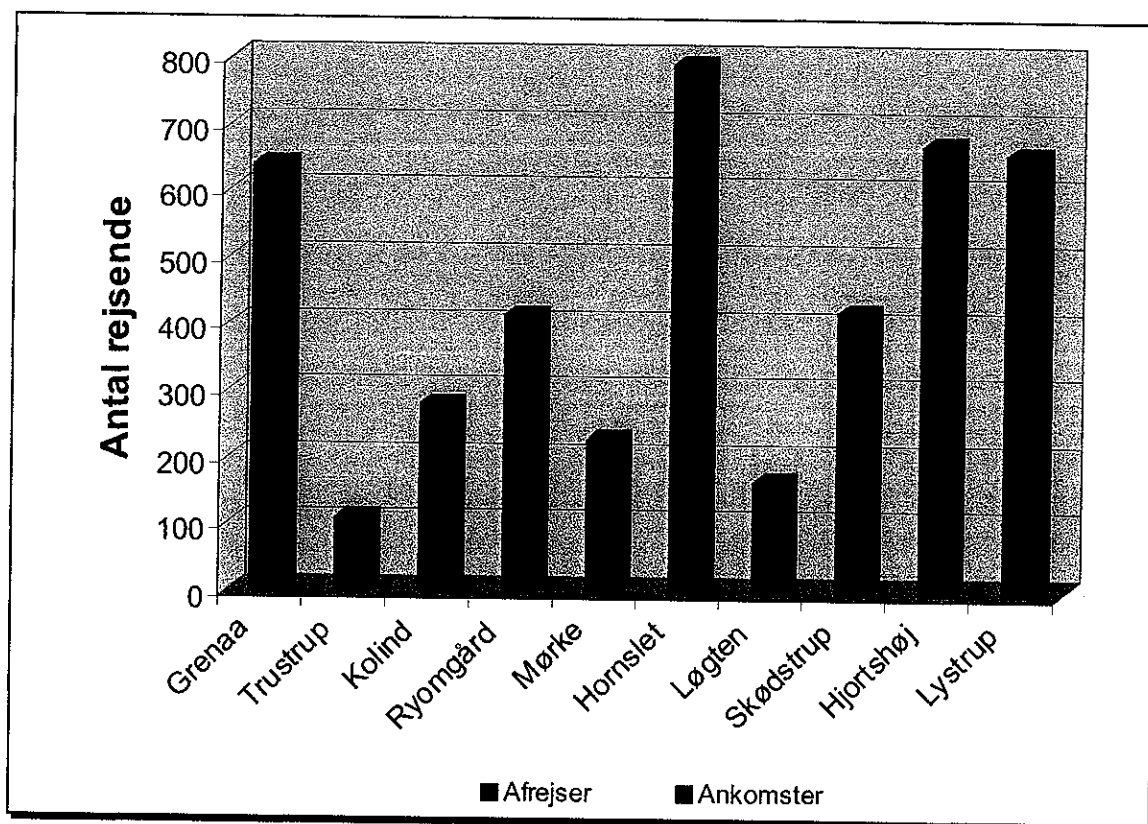
Udviklingen af en god kollektiv trafikbetjening er et vigtigt middel til udvikling af samspillet mellem Djursland og den øvrige region. Der skal være et reelt alternativ til de borgere, der ikke har adgang til privatbil og der vil fortsat være behov for en forbedret servicering af Djursland med kollektiv trafik ad vej eller bane. Både Grenaa-banen og de regionale busruter har betydning for erhvervspendlere og især for de uddannelsessøgende, der dagligt benytter skoler, gymnasier og andre uddannelsesinstitutioner på Djursland eller i Århus og Randers.

### Grenaa-banen

Grenaa-banen er en enkeltsporet strækning på 69 km. Der er 19 standsningssteder på banen, heraf har de 10 karakter af trinbræt. Der kører på hverdage ca. 80 tog på strækningen Århus-Hornslet og 30 tog på strækningen Hornslet-Grenaa. Der foretages ca. 800.000 årlige rejser med Grenaa-banen.

En opgørelse over det daglige antal rejsende på Grenaa-banen fremgår af den følgende tabel, som er baseret på tal fra DSB's Vesttælling fra 2006<sup>1</sup>. Tabellen viser det daglige antal ankomster og afrejser – og dermed det samlede antal rejsende – på udvalgte stationer på Grenaa-banen.

Figur 7. Antal daglige ankomster og afrejser på Grenaa-banen 2006



<sup>1</sup> DSB's Vesttælling er en optælling af ankomster, afgang og togsift på alle DSB-stationer i Vestdanmark på en hverdag i efteråret 2006.

Grenaa-banen benyttes især som pendlerforbindelse mellem Djursland og Århus, men også som lokalt befordringsmiddel, bl.a. af mange skolebørn og studerende på uddannelsesinstitutionerne i Grenaa.

Der er igangsat aktiviteter med henblik på opgradering af Grenaa-banen. Foreløbig har en opgradering af banen på strækningen nærmest Århus betydet, at rejsetiden fra Grenaa til Århus er blevet reduceret med 20 minutter fra tidligere 90 minutter til nu 70 minutter.

Banedanmark har besluttet at gennemføre den resterende opgradering af Grenaabanen på strækningen mellem Ryomgård og Grenaa i tiden frem til 2010, hvorefter rejsetiden til Århus vil reduceres yderligere og turen fra Århus til Grenaa vil kunne gøres på ca. 1 time. Samtidig er det planen, at DSB vil indsætte mere moderne rullende materiel, som gør togtransporten både hurtigere og mere komfortabel for brugerne.

Kortere rejsetider og nye driftskoncepter vil sammen med en forventet stigning i passagertallet få en positiv effekt på banens driftsøkonomi. Det er imidlertid en forudsætning, at Banedanmark fastholder den fremlagte plan for opgraderingen af den resterende strækning og at DSB indsætter rullende materiel, der lever op til tidens krav.

### Letbanen i Århus-området

Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen har i det fælles indspark til Infrastrukturkommissionen givet etableringen af en letbane i Århus-området høj prioritet. Visionen er en letbanestrækning fra Århus midtby til byudviklingsområdet ved Lisbjerg, hvorfra traceet føres videre til kobling med Grenaa-banen ved Lystrup. Endvidere tænkes både Grenaa-banen og Odder-banen integreret i det samlede net af letbaner og nærbaner omkring Århus, hvorved kapaciteten på de to jernbaner kan udnyttes optimalt.

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

Det er vigtigt, at etableringen af en letbane i Århus sker i samspil med en fortsat drift af togtrafikken på Grenaa-banen og at der skabes synergi på passagertransportens side. I den forbindelse er det vigtigt, at pendlingstiden mellem Djursland og Århus ikke øges og at der opretholdes hurtige tog til/fra henholdsvis Grenaa og Hornslet. Der kan også peges på muligheden for samordning af de forskellige pendlingsmidler, således at pendlere kan pendle en del af vejen til og fra arbejde med privatbil og den resterende del med bane. I den forbindelse vil det være hensigtsmæssigt at etablere særlige parkeringsforhold ved udvalgte stationer og stop, som tilgodeser pendlernes behov.

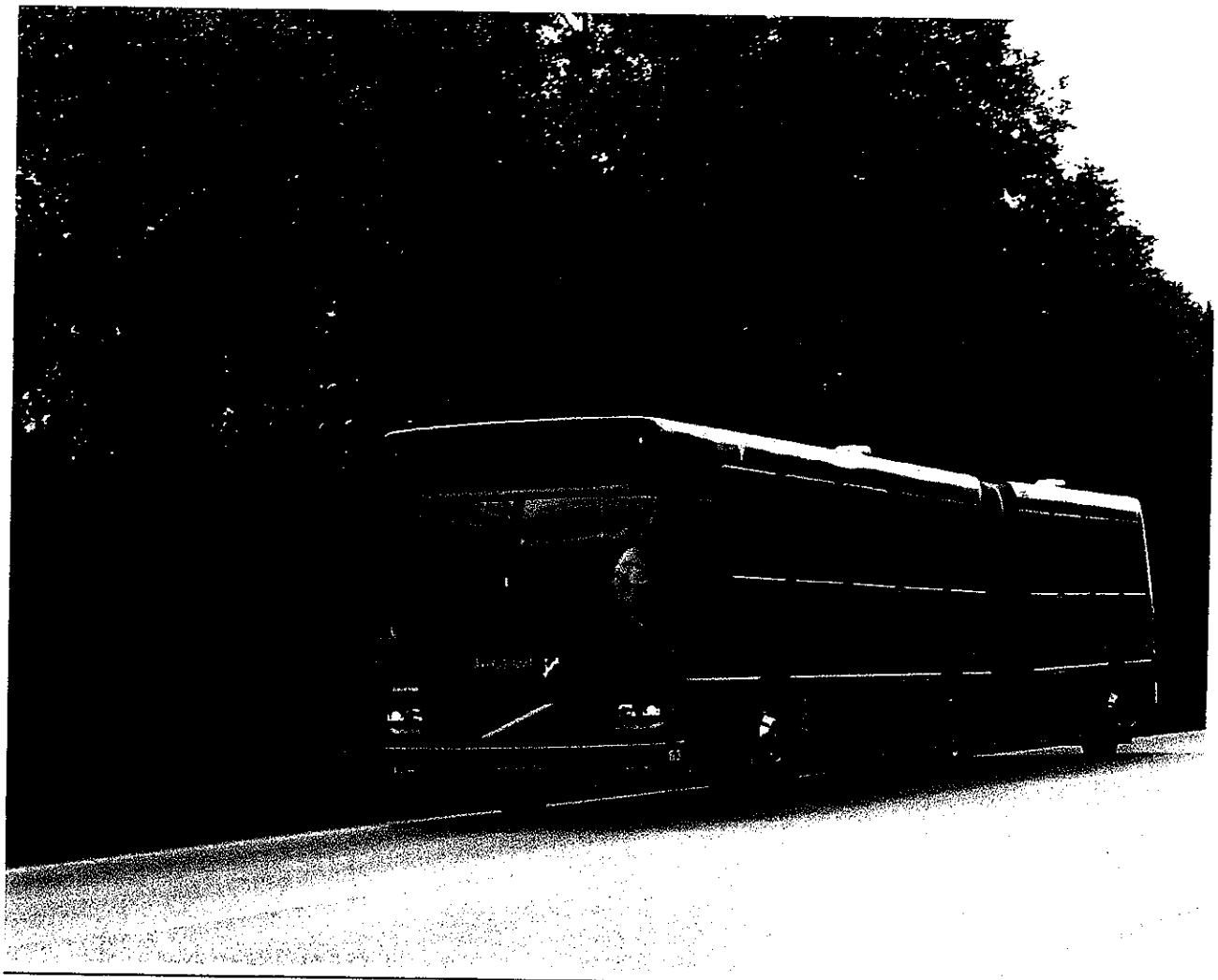
Det er endvidere vigtigt at der fastholdes en dobbelt linieføring, hvor det nuværende tracé gennem Risskov bevares, således at eventuelle konflikter mellem de to baner forebygges. Grenaa-banen skal også i fremtiden kunne afvikle godstransporter mellem Århus og Grenaa.

## Regionale busruter

De regionale busruter er pr. 1. januar 2007 underlagt det nye regionale trafikkselskab Midttrafik. De hidtidige regionale busruter er indtil videre bibeholdt og driften finansieres af regionen, mens enkelte ruter, der ikke går over kommunegrænser, er overgået til kommunal driftsfinansiering.

Djursland er i det store hele dækket godt ind af det regionale busrutenet, som sammen med Grenaa-banen dækker stort set alle de større pendlerstrømme. Dog er der 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 tilbringerruter af hensyn til det voksende antal pendlere. En anden løsning i de tyndtbefolkede områder kan være telebusordninger frem for traditionel busdrift.

Fordelene ved opgraderingen af Grenaa-banen vil yderligere forstærkes på Djursland, hvis sammenhængen med den regionale busbetjening styrkes, ligesom der bør sikres korrespondance mellem lokale og regionale ruter.



## Havne og færgeforbindelser – de to transportkorridorer

Grenaa Havn har en god beliggenhed i Jylland og er en dynamo i den regionale erhvervsudvikling omkring Grenaa. Grenaa Havn har gode muligheder for vækst, såfremt der sikres de fornødne infrastrukturelle investeringer i havnens bagland. Ligeledes har det stor betydning for havnens konkurrenceevne, at den kommer med i forsøget med indførelse af modulvogntog. Grenaa Havn og trafikhavnen i Ebeltoft spiller sammen med færgeselskaberne Stena Line og Mols-Linien en stor rolle for Djursland som portene til henholdsvis Sverige og Sjælland. Forbindelserne er fortsat konkurrencedygtige, men sårbare over for ændringer i takststrukturer eller etablering af alternative forbindelser.

### Grenaa Havn

Grenaa Havn har gennem de seneste år gennemført en forretningsmæssig udvikling i form af:

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

Grenaa Havn er blandt de 20 største havne i Danmark målt efter godsomsætning, hvilket fremgår af nedenstående tabel.

**Tabel 3. Godsomsætningen i større danske godstrafikhavne 2002-2005 (tusinde tons).**

	2002	2003	2004	2005
Fredericia Havn	16585	16513	16653	17070
Århus Havn	9621	9983	10356	11167
Københavns Havn	5996	6769	6215	6675
Rødby Færgenhavn	4563	4632	4910	5241
Helsingør Havn	4432	4237	4422	4290
Esbjerg Havn	3875	4119	3665	3783
Kalundborg Havn	3512	3514	3400	3574
Frederikshavn Havn	2980	2913	3144	2979
Aalborg Havn	2652	2756	2750	2542
Odense Havn	1960	1930	2114	2337
Aabenraa Havn	1266	1333	1356	1615
Gedser Havn	1032	1111	1188	1447
Hirtshals Havn	1060	1186	1291	1439
Rønne Havn	1265	1414	1376	1402
Køge Havn	1008	1362	1433	1278
Randers Havn	839	883	1147	1231
Grenaa Havn	1098	1024	766	1125
Kolding Havn	1035	1097	1152	1118
Vejle Havn	905	836	879	894
Thyborøn Havn	841	705	733	855

Som det fremgår af tabellen er der skarp konkurrence om placeringerne mellem 12. og 18. pladsen, og bl.a. samspillet mellem udviklingen af havnen som virksomhed og udviklingen i infrastrukturen i baglandet spiller en rolle for havnenes konkurrenceevne.

Havnens særlige kendetegn og forudsætninger er:

- Et stort bagland (industri i det centrale Jylland)
- Lokalisering centralt i Kattegat (kort afstand til de store sejlruiter i Kattegat)
- Fri beliggenhed i forhold til byen
- Gode muligheder for at etablere nye havnearealer
- Havnen kan betjenes af bane, der kan håndtere 22½ tons akseltryk

Havnens strategi er at fortsætte som en selvstændig enhed og at udnytte havnens særlige forudsætninger til at skabe vækst – især inden for nicheområder. Grenaa Havn har som målsætning fortsat at være blandt de største godstrafikhavne i Danmark, hvor en stadig stigende del af den samlede godsomsætning over kaj vil foregå. Udviklingen af havnen skal samtidig være en dynamo for en fortsat industriudvikling i området, og der kan bl.a. peges på perspektiverne for etablering af et center for bioethanol på Grenaa havn, som vil give mange arbejdspladser og åbne helt nye muligheder for erhvervsudvikling i Grenaa og på Djursland.

I forbindelse med vækststrategien er det vigtigt at fortsætte vejudbygningen på Djursland af hensyn til mulighederne for at transportere gods til og fra havnen. Færdiggørelsen af det sydlige motorvejshængsel i 2009 vil forbedre adgangsforholdene til Grenaa Havn og styrke havnens konkurrenceevne på kort sigt. Der vil herudover åbne sig nogle særlige muligheder for Grenaa Havn, såfremt Grenaa udpeges som deltager i Trafikministeriets forsøg omkring indførelse af modulvogntog i Danmark.

At Grenaa kommer med i forsøget vurderes som overordentlig vigtigt for Grenaa Havns konkurrencesituation. Denne type lastbiler kører allerede i Sverige og set fra Djursland er det derfor vigtigt, at de også kan benytte færgeruten mellem Grenaa og Varberg.

