

Masterplan for infrastrukturen på Djursland

Færgeforbindelserne – de to transportkorridorer

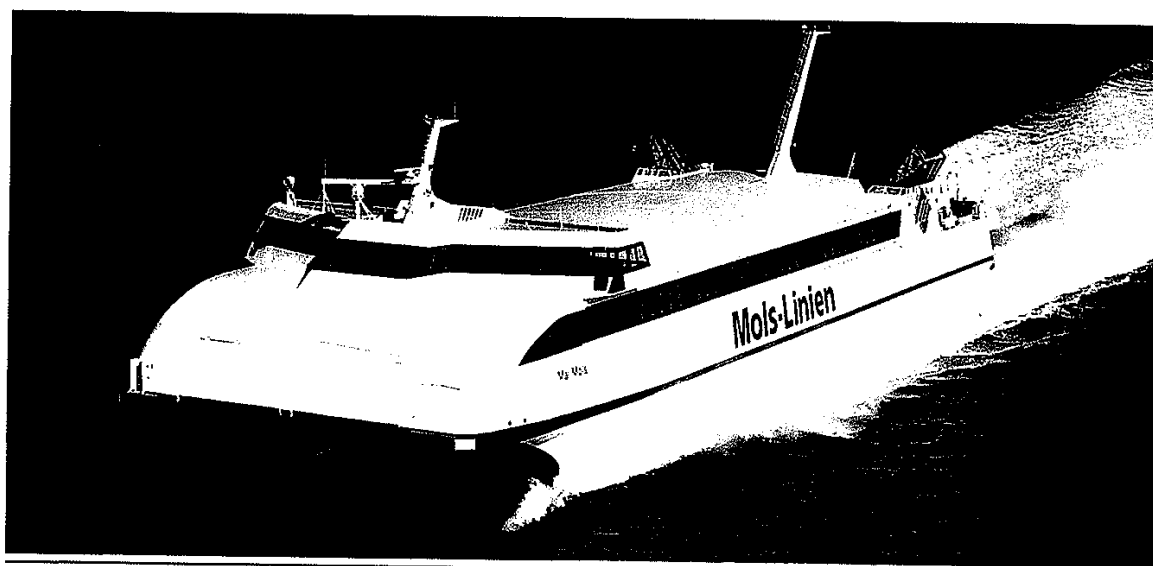
Færgeruterne og de to transportkorridorer gennem Djursland spiller en vigtig rolle for udviklingen af erhverv og turisme på Djursland. De overordnede veje sammen med de to færgeruter til Djursland er således i dag en vigtig del af trafiktilbuddet mellem Midt- og Nordjylland og Sverige og Sjælland.

Færgeudbuddet i korridorerne er gennem tiden blevet påvirket af ændrede rammevilkår, hvor især etableringen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund har påvirket konkurrencesituationen. Endvidere havde afskaffelsen af det toldfri salg på ruter mellem Sverige og Danmark i 1999 også betydning for passagertallet og antallet af personbiler på disse ruter.

Færgeforbindelsen til Sjælland

Rute 21 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. Desuden bidrager færgeforbindelserne på Kattegat til at afhjælpe trængselsproblemerne på motorvejene E45 fra Århus til Kolding og E20 over Fyn og Sjælland, som er nogle af de hårdest belastede transportkorridorer i landet, ligesom forbindelsen er en garant for at forbindelsen mellem landsdelene kan opretholdes ved eventuelle uheld eller problemer på Storebæltsforbindelsen.

Efter en række fusioner er det nu ét selskab, Mols-Linien A/S, som driver den samlede indenrigs færgetrafik på Kattegat. Denne omfatter to hurtigfærgeruter og en kombi-færgerute. Udbygninger af infrastrukturen i dele af Jylland og indførelse af ny teknologi i form af hurtigere færger har ændret forudsætningerne for færgedrift på Kattegat. I dag er samspillet mellem de to hurtigfærgeruter fra henholdsvis 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 henholdsvis 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.

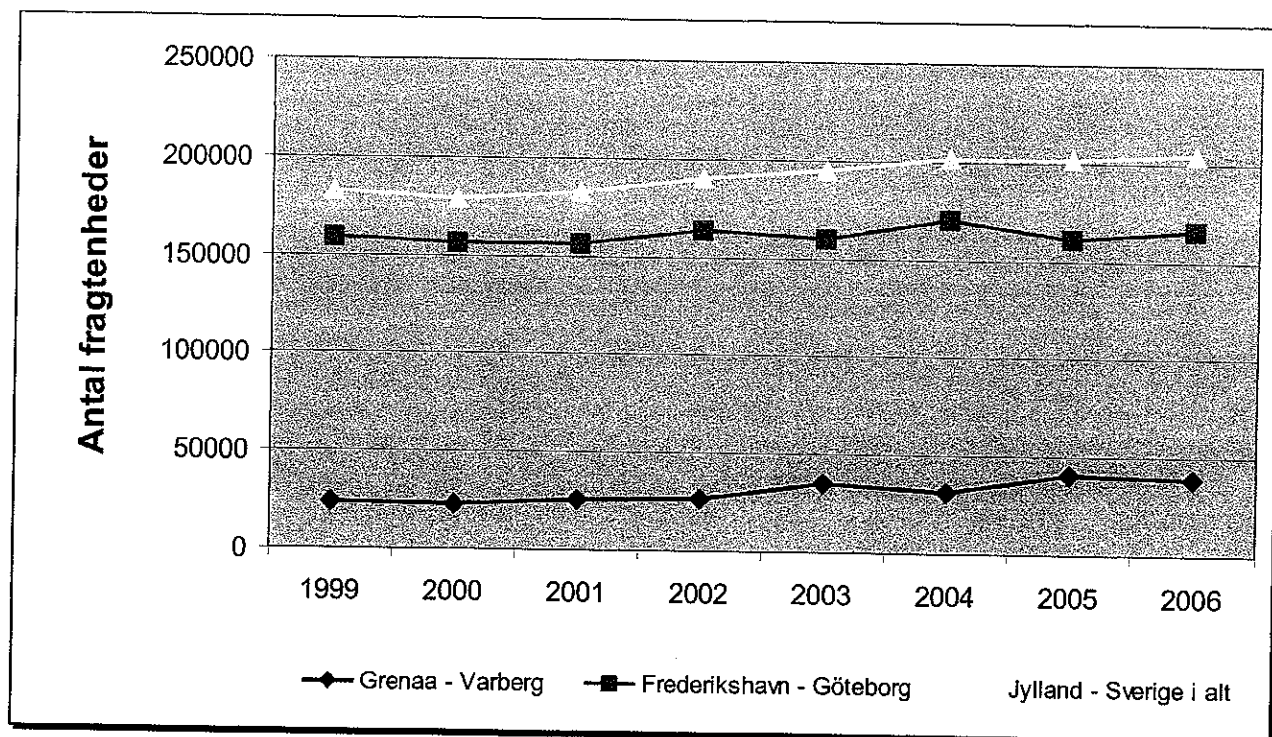


Mols-Linien A/S har mulighed for at udvide færgekapaciteten på Kattegat, såfremt en række forhold sikres, herunder etablering af det nordlige hængsel til Djursland og opgradering af rute 21 til højklasset vej inklusiv etablering af omfartsveje ved Ebeltoft og Feldballe/Tåstrup.

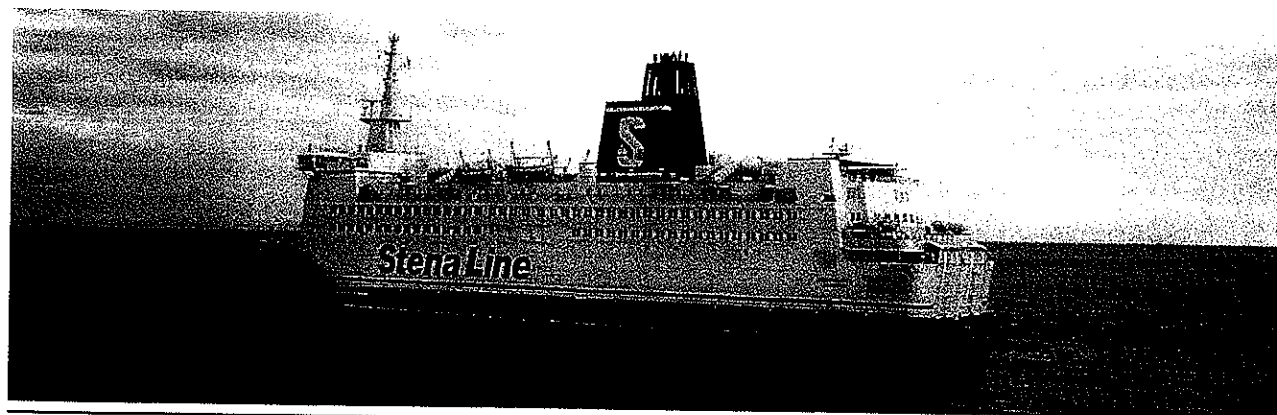
Færgeforbindelsen til Sverige

Færgedriften mellem Grenaa og Varberg drives af Stena Line Scandinavia A/S, der har en aftale med Grenaa Havn frem til udgangen af 2011. Stena Line Scandinavia A/S driver ligeledes ruten mellem Frederikshavn og Göteborg, og konkurrerer dermed med sig selv om trafikken på Kattegat mellem Danmark og Sverige. Udviklingen i godstrafikken på de to ruter fremgår af figur 8.

Figur 8. Udvikling i godstrafik mellem Jylland og Sverige 1999-2006, antal fragtenheder



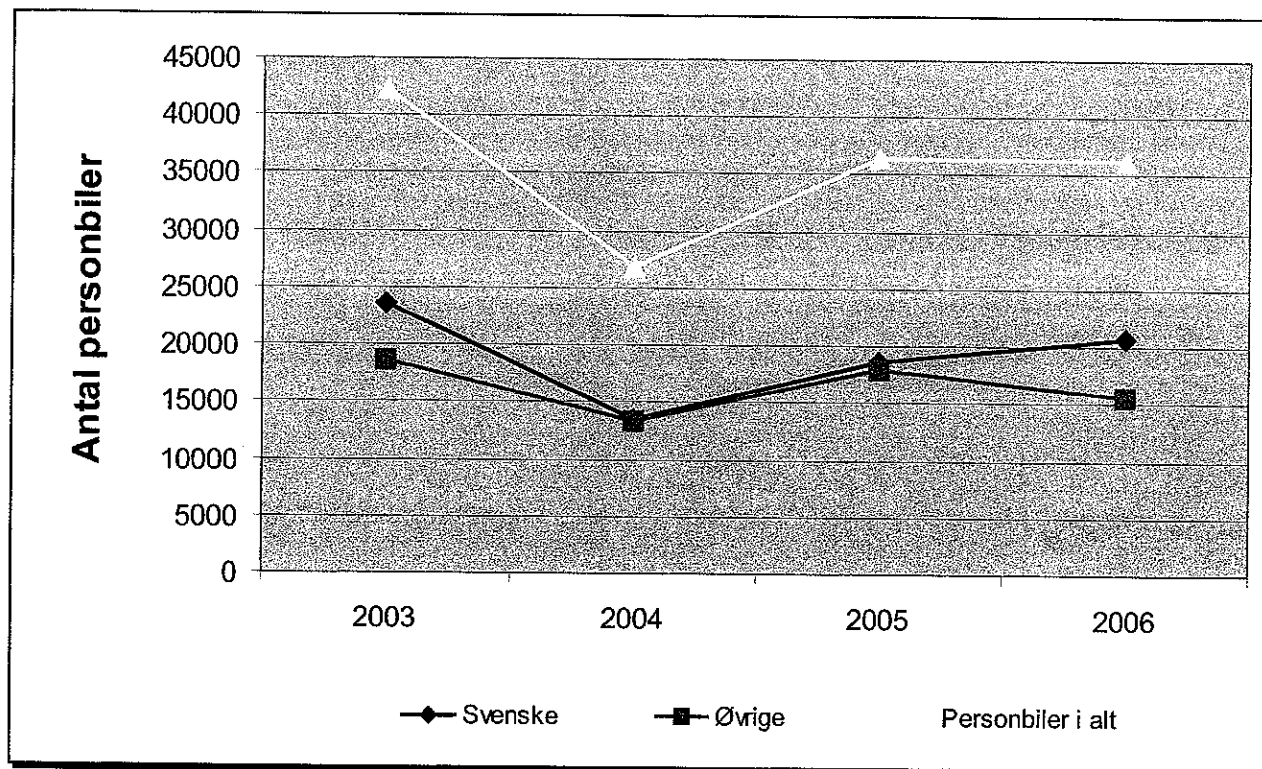
Som det fremgår af figuren er godstrafikken på Grenaa-Varberg beskeden sammenlignet med godstrafikmængderne mellem Frederikshavn og Göteborg. Over årene har der dog været en vækst i godstrafikken på Grenaa-Varberg ruten, især efter 2002, hvor der blev investeret i færgelejerne i både Grenaa og Varberg, og hvor Stena Line Scandinavia A/S ombyggede færgen, så den kunne medtage flere lastbiler. Tilbageslaget i 2004 skyldes et uheld med færgen, som måtte tages ud af drift gennem flere måneder.



Der er perspektiver for fortsat vækst i godstrafikken mellem Grenaa og Varberg, og det har stor betydning for forbindelsens konkurrencesituation, at Grenaa er kommet med i Trafikministeriets forsøg med indførelse af modulvogntog i Danmark.

På passagersiden og personbiltrafikken er der gode muligheder for vækst, bl.a. hvis Djursland satser mere på at tiltrække gæster fra det svenske marked. Figur 9. viser udviklingen i antallet af personbiler på Grenaa-Varberg gennem de seneste år.

Figur 9. Udvikling i antallet af personbiler på Grenaa-Varberg 2003-06



Totalt set har antallet af personbiler stabiliseret sig siden 2004. Det fremgår af figuren, at svensk indregistrerede biler udgør den største kundegruppe blandt personbiler på overfarten, og at det er en kundegruppe, som efter uheldet i 2004 er i fortsat vækst. Tal fra foråret 2007 viser, at denne tendens ser ud til at fortsætte.

Konkurrencesituationen

De konkurrencemæssige vilkår for færgedriften på Kattegat kan til stadighed forskubbes, hvis taksterne på Storebælt eller Øresund ændres. Hvis taksterne på Storebæltsbroen atter reduceres, vil det betyde, at fortsat færgedrift på Kattegat er betinget af statslige tilskud. Et reduceret marked behov vil i den situation betyde, at færgetrafikken på Kattegat til trods for tilskud vil være karakteriseret ved en betydeligt lavere betjeningsservice end for nuværende.

Etablering af 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 passagerfærgerute mellem landsdelene.

Det lokale vejnet

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.

Det vil i denne sammenhæng også være hensigtsmæssigt med en opgradering af det lokale vejnet på visse dele af Djursland med henblik på at sikre bedre tilgængelighed for såvel lokalbefolkningen som for de mange turister, der besøger Djursland. 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 dels give 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. Dels kan en sådan forbindelse gøre det lettere for pendlere, der dagligt pendler mellem bolig og arbejde i de to kommuner eller over større afstande.

