



MOBILITET

sammenhængskraft

DJURS MOBILITETSSTRATEGI

DJURS MOBILITETSSTRATEGI



DJURS MOBILITETSSTRATEGI :

Djurs Mobilitetsstrategi er Djurslandskommunernes fælles strategi, og udarbejdet i et samarbejde mellem Syddjurs Kommune, Norddjurs Kommune, Midttrafik og Region Midtjylland

Vedtaget i 2016

Oplag: 1000

Grafisk Design: Grafik & layout v/Cecilia Bregnhøj Andersen.

Illustrationer: Martin Helgren, Aarhus Letbane samt Grafik & layout v/Cecilia Bregnhøj Andersen.

Tryk: Hvid Grafisk

INDHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|---|-----------|
| Forord – Fra Østjylland til Vækstjylland | 7 |
| Kapitel 1: Djursland i sammenhæng | 11 |
| Djurs Mobilitetsstrategi skal udmøntes gennem samarbejder | 13 |
| Fra infrastruktur til mobilitet - fra trafikant til mobilist! | 15 |
| Djursland i den østjyske byregion | 17 |
| Fra Djursland til resten af Danmark og Europa | 19 |
| Timemodellen og Kattegatforbindelsen | 21 |
| Kapitel 2: Mobilitet - den sammenhængende rejse | 23 |
| Knudepunkter på Djursland | 24 |
| Mobilitet - den sammenhængende rejse | 25 |
| Trafikknudepunkter, stationer og stoppesteder | 27 |
| Kollektiv transport til individuelle behov | 29 |
| Deleøkonomi og mobilitet | 31 |
| Kapitel 3: Mobilitet i korridorerne | 33 |
| Korridorer på Djursland | 34 |
| Mobilitet i korridorerne | 35 |
| De nationale korridorer | 37 |
| De regionale korridorer | 39 |
| Letbanekorridoren | 41 |
| Busser i korridorerne – "Letbane på gummihjul" | 43 |
| Cykelkorridorer – et sammenhængende stisystem | 45 |
| Kapitel 4: Mobilitet – resultater gennem samarbejde | 47 |
| Mobilitet gennem samarbejde og kommunikation | 49 |
| Virksomhederne og mobilitet | 51 |
| Mobilitet og digitalisering | 53 |
| Mobilitet som en del af byernes liv | 55 |
| Mobilitet i skole, dagtilbud og under uddannelse | 57 |



Det er vores vision, at Djursland fortsat udvikler sig som en aktiv og attraktiv del af den østjyske byregion."



FRA ØSTJYLLAND TIL VÆKSTJYLLAND

Djurs mobilitetsstrategi er en ny måde at arbejde strategisk på. Det er første gang i Danmark, at kommuner, trafikselskab og region har et direkte og forpligtende samarbejde om infrastruktur, fysisk planlægning og mobilitet uden for de store byer.

Der investeres op mod 1 mia. kr. i mobilitet på Djursland i de kommende år. Der investeres i Danmarks første letbane - i nye og bedre veje - i stationer, trafikknudepunkter, cykelstier, og meget mere.

Dette vil vi omsætte til vækst i erhvervslivet og bosætning. Vi vil investere i bæredygtig og sammenhængende transport, i sidste ende for at skabe bedre livskvalitet for borgerne og bedre rammebetingelser for virksomhederne på Djursland.

Det er en vigtig værdi for os, at vores beslutninger hviler på faglig indsigt samt borgere og virksomheders viden om de faktiske behov. Derfor baserer vi arbejdet på samarbejde mellem borgere, virksomheder, institutioner, fagfolk, interesseorganisationer og politikere.

Djurs Mobilitetsstrategi er en politisk aftale om, hvordan vi frem mod 2025 vil:

- skabe et effektivt, sammenhængende og bæredygtigt mobilitetstilbud.
- udnytte ressourcer og investeringer effektivt.
- arbejde for konkrete store nyinvesteringer.
- igangsætte konkrete indsatser - hver især og i fællesskab.

Jan Petersen,
Borgmester, Norddjurs Kommune

Claus Wistoft,
Borgmester, Syddjurs Kommune

FRA ØSTJYLLAND TIL VÆKSTJYLLAND



I Midttrafik ser vi nogle vigtige perspektiver i Djurs Mobilitetsstrategi, som har været afgørende for at deltage i projektet.

De to Djurs-kommuner er First Movers i mobilitetsarbejdet. Det vil Midttrafik bakke op om. Håbet er at kunne udbrede erfaringerne til andre kommuner i Midtjylland – både på proces og resultatsiden. Det er Midttrafiks hovedopgave at skabe god sammenhæng i den kollektive trafik til glæde for borgere, uddannelsesinstitutioner og erhvervslivet på Djursland. I dette arbejde bliver Djurs Mobilitetsstrategi et vigtigt fundament.

Det er centralt for Midttrafik, at vi har en god dialog med borgere, foreninger, institutioner og erhvervslivet – at vi lytter, inddrager og prøver at imødekomme flere behov, når vi planlægger den kollektive trafik.

God kollektiv trafik og bedre samspil med øvrige transportformer har betydning for bosætning, lokalisering af arbejdspladser og vækst. Ud fra de økonomiske rammer Midttrafik har, bidrager vi gerne hertil.

Hans Bang-Hansen

Bestyrelsesformand for Midttrafik

Jeg hilser velkommen, at Djurs Mobilitetsstrategi tager udgangspunkt i, at borgeren bruger forskellige transportformer. Når letbanen åbner i 2017, vil det give borgerne på Djursland en bedre adgang til Aarhus-området, herunder det nye Universitetshospital i Skejby. Det er vigtigt, at de lokale busruter bliver en del af fødesystemet til letbanen. Samtidig skal der skabes gode adgangs- og parkeringsforhold for både cykler og biler ved letbanestationerne.

Djursland er et oplagt sted at forsøge at lave samspil mellem de nye samkørselsordninger og den kollektive trafik. Hvis der ikke er passagerer nok, der anvender den kollektive trafik, skal vi prøve at lave andre kørselsordninger.

Region Midtjylland og de 19 kommuner har i fællesskab prioriteret en række ønsker til den statslige infrastruktur. Flere af disse har betydning for Djursland. Det er vigtigt, at kommuner og Region står sammen om sådanne prioriteringer, hvis vi skal påvirke de statslige beslutninger.

Bent Hansen

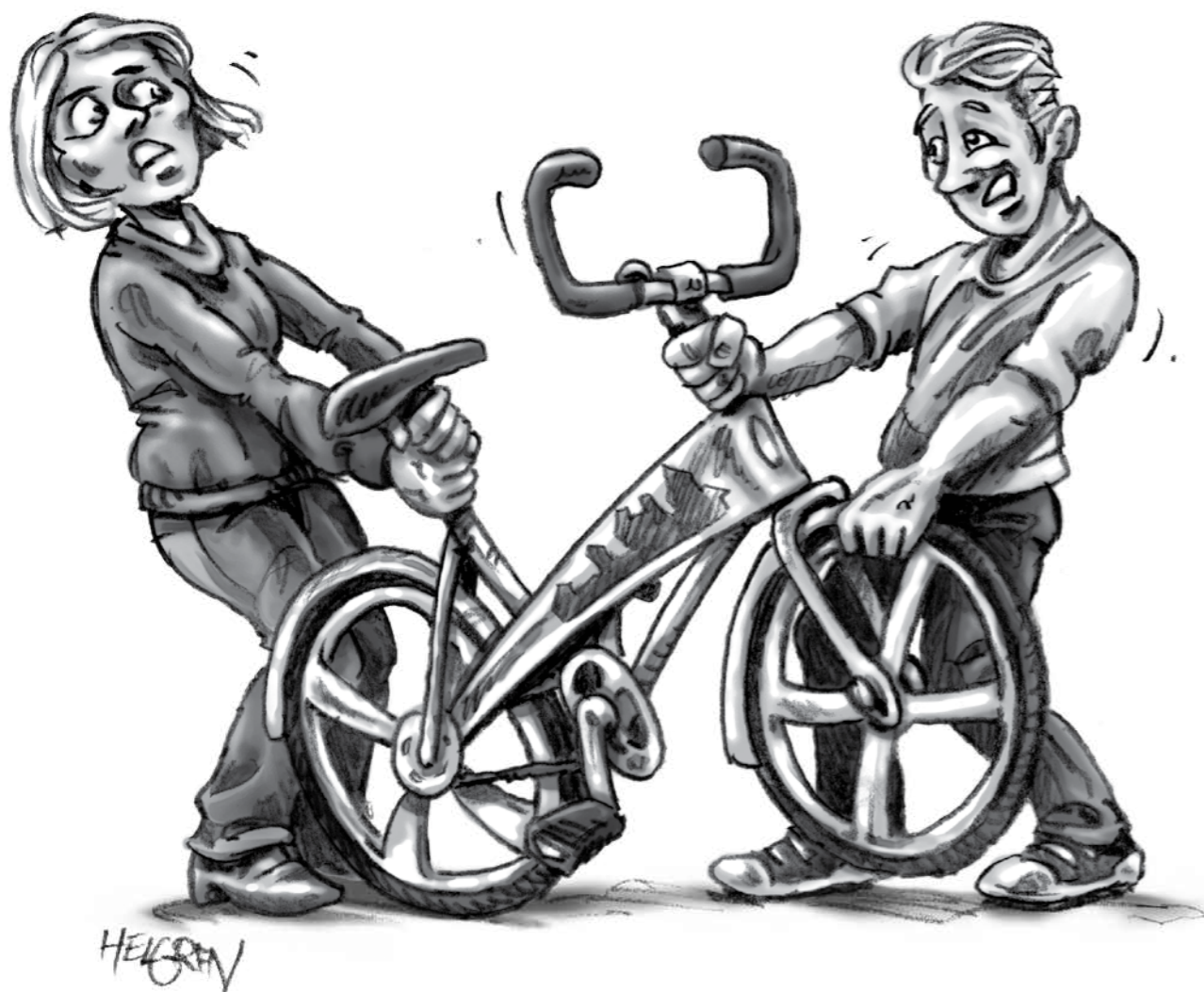
Regionsrådsformand



KAPITEL 1

Djursland i sammenhæng





DJURS MOBILITETSSTRATEGI SKAL UDMØNTES GENNEM SAMARBEJDER

Parterne har forpligtet sig til at udmønte strategien gennem egen planlægning og konkrete investeringer. Vi lægger stor vægt på, at det sker i samarbejde med virksomheder og borgere, og ved at målrette investeringer mod de fælles prioriteringer.

Djurs Mobilitetsstrategi afløser den tidligere "Masterplan for infrastruktur på Djursland".

Strategien er det fælles udgangspunkt for at tale med én stemme, udadtil. Eksempelvis i de østjyske kommuners samarbejde i Business Region Aarhus, og i samarbejdet mellem de 17 kommuner og regionen i Region Midtjylland. Djurs Mobilitetsstrategi tager sit afsæt i de fælles prioriteringer, som er truffet i disse samarbejder.

Parterne vil integrere mobilitetsstrategien i egen planlægning ved at indarbejde principperne i:

- Den regionale vækst og udviklingsstrategi.
- Kommuneplaner 2017.
- Kommende kommuneplanstrategier.
- Den kollektive trafikplan.
- Relevante sektorpolitikker. Herunder erhverv, turisme, bosætning, landdistrikter, IT, sundhed, kultur og tilgængelighed.

Strategien består af to dele. Selve strategien, hvor de politiske valg præsenteres og produktkataloget. Produktkataloget præsenteres i sommeren 2016, og vil indeholde detaljerede projektforslag, der tilsammen lever op til strategien. Når der sættes konkrete indsatser i gang, sker det med udgangspunkt i produktkataloget. Initiativer sættes i gang af de deltagende parter, enten alene eller i fællesskab. Parterne tager konkret stilling til igangsættelse af de enkelte projekter inden byrådsperioden 2022.

DET VIL VI:

- udvikle et bæredygtigt transportsystem som skaber sammenhæng i mobilistens dagligdag
- arbejde med klima og miljø som effektivurdering ift. konkrete projekter i produktkataloget



*Mobilisten er fleksibel i sine transportvalg:
Kører til arbejde med kolleger den ene dag, cykler den næste og tager bussen den tredje.*

For mobilisten er rejsetiden kvalitetstid og ikke bare spildtid.

Hvert minut har flere formål: Mens mobilisten transporterer sig fra A til B ordnes netbanken, mails til vennerne eller et par arbejdsmails. Eller også bruges rejsen til afslapning." [Gate 21]



At være mobil er en del af det moderne liv.

Som borgere tænker vi i mobilitet, når vi vælger arbejde, boliger og oplevelser. Vi pendler gerne efter det rigtige job. Boligen vælges dér, hvor den bedst kan realisere drømmene om et godt liv. Og vi flytter os gerne hen til den kulturinstitution, den fritidsbeskæftigelse eller det naturområde, som er spændende i dag.

Samtidig skal vi som samfund indrette os efter de krav, som klima og miljø stiller til måden, vi alle transporterer os på. Det skal ikke blot være nemt bevæge sig. Det skal ske på en måde, hvor vi passer på miljøet og imødegår klimaudfordringerne.

Mobilitet er derfor ikke blot at bygge en ny vej, en ny letbane eller indsætte en ny busrute.

FRA INFRASTRUKTUR TIL MOBILITET - fra trafikant til mobilist!

Mobilitet er at gøre det muligt og attraktivt at bevæge sig på en smart og fleksibel måde. Mobilitet er at tænke på tværs af transportformer, byplanlægning og hverdagens gøremål.

Derfor er Djurs Mobilitetsstrategi hverken en ny plan for gods- eller varetransport eller for billister og brugere af kollektiv transport. Det er en strategi for, hvordan vi skaber sammenhængskraft mellem boliger, virksomheder, oplevelser og hverdagsliv.

Midlet er at styrke sammenhængen mellem transportformer, mellem byer og mellem by og land - med udgangspunkt i den enkelte mobilist hverdag.



DJURSLAND I DEN ØSTJYSKE BYREGION

Der bor ca. 80.000 indbyggere på Djursland, og set under ét har tallet været stabilt i en lang år-række. Over de næste år forventes det, at befolkningstallet på Djursland vil stige svagt.

Mange byer på Djursland har en stabil befolkningsvækst. Det kendetegner byerne, at de ligger godt i forhold til Randers eller Aarhus, og samtidig har gode kollektive transportforbindelser og billige erhvervs- og boliggrunde. Det giver ganske gode kort på hånden i konkurrencen om tilflyttere og virksomheder.

Landområderne og nogle mindre byer med længere afstand til de større byer oplever en lille men dog synlig fraflytning. Det er en tendens, man ser i hele landet og på globalt plan.

Undersøgelser viser, at der især er 3 parametre, som er afgørende for valget af by, når man flytter:

- Job / uddannelse.
- Familie og socialt netværk i nærområdet.
- Adgang til nærmeste større by afgørende for et områdes bo-sætningspotentiale.

Djursland selv har ca. 30.000 arbejdspladser, mens det meste af Djursland har adgang til mere end 300.000 arbejdspladser i den østjyske region inden for en times kørsel i bil.

Samtidig med at danskerne flytter mod byerne, transporterer man sig stadig længere, både på arbejde og i fritiden.

Den gennemsnitlige pendlingsafstand på Djursland er vokset med 4-5 km siden 2006 og til i dag. Det svarer til en forøgelse på 20%.

Kort sagt, hverdagslivet udspiller sig i stigende grad på tværs af byer og kommunegrænser. Djursland udvikler sig som en del af den østjyske byregion.

Dette er afsættet for vores arbejde med at forbedre mobiliteten. Vores strategiske greb fremgår af strategien.



DET VIL VI:

- udvikle Djursland som Østjyllands korridor mod Sjælland, Sverige og Norge
- arbejde for bedre adgang til Aarhus Lufthavn
- arbejde for at E45 udvides som en forudsætning for vores indsats



FRA DJURSLAND TIL RESTEN AF DANMARK OG EUROPA

Djursland har en position som østjysk transportkorridor for varer, borgere og turister via havnene i Grenaa og Ebeltoft og Tirstrup Lufthavn. Dette er en position, vi ønsker at styrke.

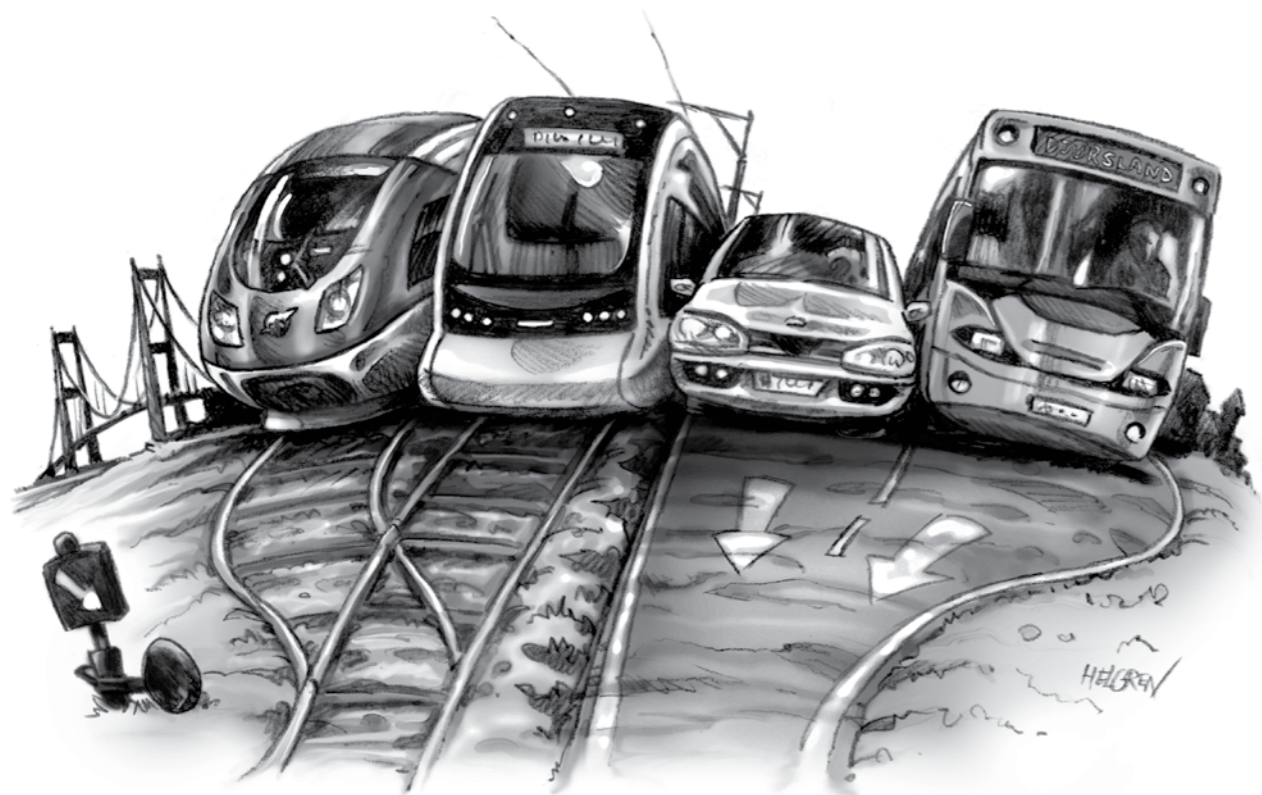
Grenaa Havn har betydning som Østjyllands adgang til Sverige via færgen til Varberg og godsruiter til hele Europa. Grenaa Havns styrke er, at den kan håndtere store mængder gods og ligger tæt på de centrale sejlruiter i Kattegat. Havnen har gode forudsætninger for udviklingen som alternativ til Aarhus Havn især for de mere pladskrævende og støjende aktiviteter.

Ebeltoft Færgenhavn giver sammen med Aarhus Havn adgang mellem Jylland og Sjælland for færgerne. Djurslands havne er således vigtige for Danmarks alternative korridor til Fyn og Storebælt.

Djurslandskommunerne ser lufthavnen i Tirstrup som hele Østjyllands lufthavn - også i fremtiden.

Aarhus Kommune undersøger i øjeblikket muligheden for en ny lufthavn tættere på Aarhus. Djurslandskommunerne mener, at løsningen er at skabe bedre adgang til lufthavnen fra Aarhus og E45. Kommunernes vision er en letbane mellem Aarhus og lufthavnen via Rønde.

E45 og adgangen til den via hængslerne ved Randers og Aarhus er afgørende for Djurslands udviklingsmuligheder som en del af den østjyske byregion specielt ift. arbejdskraftens bevægelighed og varetransportens fremkommelighed. Det er højt prioriteret for kommunerne og regionen, at E45 udvides hurtigst muligt fra Kolding til Randers, for at modvirke de massive trængselsproblemer, der allerede nu er ved at vise sig.



DET VIL VI:

- arbejde for den bedst mulige sammenhæng mellem Djursland og fremtidens højhastighedstog
- støtte indsatsen for Kattegatforbindelsen



TIMEMODELLEN OG KATTEGATFORBINDELSEN

Et flertal i Folketinget vedtog i 2013 at arbejde hen mod højhastighedstog i Danmark. Konceptet kaldes Timemodellen, fordi det kun må tage én time at køre mellem de største byer.

For Djursland er det afgørende, at vi bliver koblet effektivt op på timemodellen, både med kollektiv transport særligt i form af letbanen og individuel transport i form af vejnettet. Dette kan kun ske i et samarbejde med Aarhus og Randers.”

På det meget lange sigte kan en Kattegatforbindelse give afsættet til, at Østjylland udvikler sig sammen med Hovedstadsområdet i en samlet metropol.

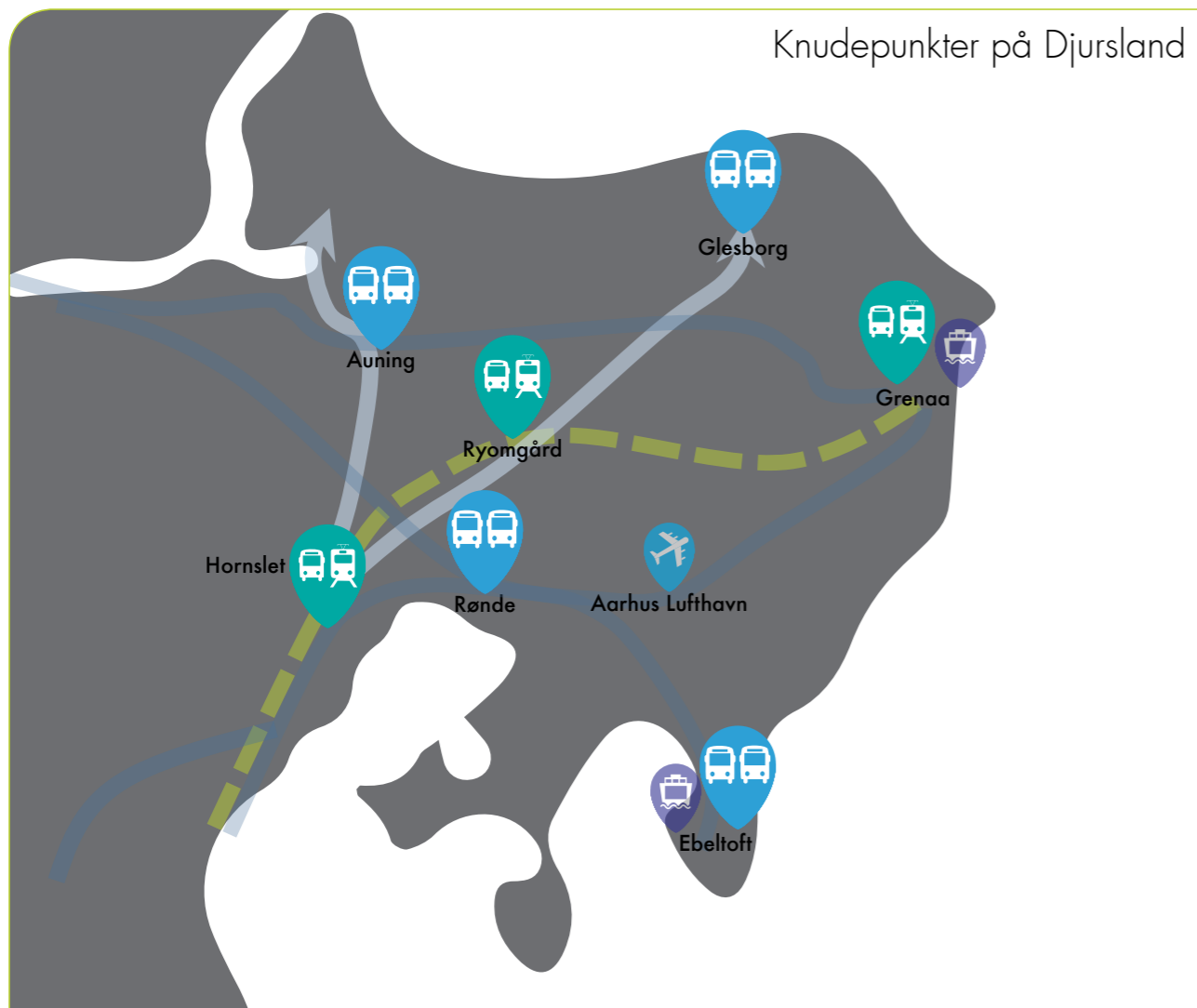
Potentialet er at skabe et arbejdsmarked med videns- og højvækstvirksomheder, der kan styrke Danmarks placering i konkurrencen med andre europæiske kraftcentre.

På Djursland bakker vi op om Kattegatforbindelsen. Det gør vi, fordi Djursland vil have gavn af en stærk Aarhus-København akse. Både i forhold til bosætning, uddannelse og erhvervspotentiale.



KAPITEL 2

Mobilitet - den sammenhængende rejse



DET VIL VI:

- gøre det attraktivt at kombinere flere transportmidler på én rejse



MOBILITET - den sammenhængende rejse

Trængslen i byerne er en udfordring på globalt plan. Der skal tænkes alternativt, og dér hvor man formår at gøre det, skaber man en konkurrencefordel for alle mobilister og dermed for hele regionen.

Stadig flere borgere pendler mellem Djursland, Randers og Aarhus. Eksempelvis er trafikken på hovedvejen Grenaa-Tirstrup-Aarhus (rute 15) steget med mere end 40% siden 2004.

I en ikke så fjern fremtid vil rejsetiden på de store indfaldsveje forlænges drastisk i myldretiden - især mod Aarhus. Dette vil ikke blot give irritationer for pendlere men i høj grad forstyrre erhvervslivet på Djurslands muligheder for at transportere varer og udføre serviceydelser uden for Djursland og derved svække virksomhedernes konkurrenceevne. Løsningen er ikke altid at udvide vejene mod

byerne, for den grundlæggende udfordring er, at der ikke er plads til så mange biler i byerne.

Alene derfor vil busser og letbane uundgåeligt få større betydning for fremtidens transport mod Aarhus og Randers.

Det skal vi forberede os på, ved at vi allerede nu skaber bedre sammenhæng mellem letbanen, den øvrige kollektive transport og andre transportformer. Og vi skal skabe sammenhæng mellem bolig, virksomhed og fritid ved at udvikle effektive mobilitetskæder.

På den måde skaber vi også en bedre mobilitet for de mange borgere og erhvervsdrivende, som ikke kan bruge kollektiv transport. For den private bil skal fortsat dække en stor del af transporten.

DET GØR VI:

- etablerer centrale trafikknudepunkter med god tilgængelighed når letbanen åbner
- opgraderer samtlige letbanestationer når letbanen åbner
- etablerer en ny station ved erhvervsområdet i Hessel
- undersøger muligheden for en ny station i Thorsager

På et trafikknudepunkt er der mulighed for at skifte mellem alle transportformer og god adgang til oplandets institutioner og service, og kan f.eks. indeholde:

- Aflukket venterum
- Cykelparkering
- Toilet
- Letbane og/eller flere busruter
- Pendler p-plads
- Samkørselsplads og Kiss'n ride
- Mulighed for skifte mellem busser/letbane
- Wifi, ladestandere til elbiler og elcykler



TRAFIKKNUDEPUNKTER, STATIONER OG STOPPESTEDER

Ved at udvikle centrale trafikknudepunkter med høj tilgængelighed for alle trafikformer vil vi gøre det enklere at benytte den transportform, som passer bedst i situationen.

Trafikknudepunkterne skal udvikles i byer med butikker og service for et større opland, hvor mobilisten kan skifte mellem kollektiv transport og fra individuel til kollektiv transport.

I første omgang udpeges Grenaa, Ryomgård, Hornslet, Ebeltoft, Rønde, Glesborg og Auning som byer med trafikknudepunkter. Efterfølgende er der mulighed for at andre byer udpeges som trafikknudepunkt.”.

I stationsbyerne og i byer med trafikknudepunkter skal der laves en individuel plan for indretning, adgang og tilgængelighed for grupper med særlige behov. Ligesom der skal planlægges for hele byens og oplandets adgang til trafikknudepunkter.

Nye boliger, arbejdspladser, dagligvarebutikker, servicefunktioner og uddannelsessteder skal så vidt muligt planlægges i nærområdet af trafikknudepunkterne.

I de områder hvor busserne bærer den kollektive transport, vil vi kortlægge samtlige stoppesteder, som grundlaget for en prioriteret opgradering.

I letbanebyerne, er der den udfordring, at perroner og stationsområderne er ejet af DSB eller Banedanmark. Her er det en forudsætning for at udvikle trafikknudepunkter, at kommunerne får rådighed over arealerne.



DET GØR VI:

- igangsætter forsøg med busindretning fra 2016
- igangsætter forsøg med flex-ture som tilbringerruter til letbanen
- udvikler flex-tur som et stærkt kollektiv transporttilbud uden for korridorerne



KOLLEKTIV TRANSPORT TIL INDIVIDUELLE BEHOV

For at gøre det attraktivt for flest mulige at benytte kollektiv transport, vil vi gå målrettet efter, at mobilisten oplever rejsen som kvalitetstid frem for spildtid.

Der er mange muligheder for at arbejde med dette.

Det kan være direkte information om rejsen på mobiltelefonen, og plads til cykler og barnevogne på alle busruter. Det kan også være mulighed for og plads til at arbejde eller slappe af på rejsen. Det kan være bedre komfort, tilgængelighed, el, wifi på standsesteder, i busser og letbane.

Sammen med brugerne vil vi løbende afprøve nye koncepter, der giver mulighed for at bruge rejsen med kollektiv transport bedre. I sidste ende skal det styrke den kollektive transports omdømme som et fleksibelt tilbud, der tilgodeser den rejsendes behov.

Vi er blandt de kommuner i Region Midtjylland med de billigste og mest attraktive flex-tilbud. Det er en position, vi vil fastholde og bygge videre på. Det kan f.eks. være gennem målrettede kampagner, samarbejder med virksomheder, borgerforeninger, distriktråd, ældreråd mv.

På tidspunkter og i områder, hvor busser ikke kan dække behovet, vil vi udvikle flex-ture som tilbringerruter til bus og letbane.

Flex-tur er en del af den kollektive trafik og kan bruges af alle. En Flex-tur har ingen fast køreplan. Man bestemmer selv, hvornår man vil hentes, og hvor man vil køres fra og til.

DET GØR VI:

tager initiativ til forsøg med samkørsels- delebils- og elcykelordninger

I projekt Cykellandsbyen Trustrup-Lyngby testede 9 borgere elcykler i et halvt år i 2015. De cyklede tilsammen 17.500 med en CO₂-reduktion på 2 tons.

I 2016 stifter borgere i Trustrup en el-cykelforening, hvor man kan dele foreningens elcykler.

I Ringkjøbing-Skjern kommune har "byens bil" lavet en delebilsordning i byer helt ned til 900 indbyggere.



DELEØKONOMI OG MOBILITET

Deleøkonomi vokser eksponentielt i disse år, og er ved at ændre fundamentet for den globale økonomiske udvikling og for måden vi løser vores behov på. Selskaber baseret på deleøkonomi har skabt helt nye markeder og udfordret eksisterende forretningskoncepter over alt i verden.

På transportområdet opstår der et væld af forskellige former for samkørsel og delebilsordninger.

Vi tror på, at delebiler og samkørsel også vil få fodfæste uden for de store byer. Det vil vi udnytte som et ekstra element i det samlede mobilitetstilbud.

Også elcyklen er i kraftig udvikling. Det er erfaringen, at når familien køber en el-cykel, så ændres familiens transportmønstre. Elcyklen bruges oftere og på længere ture, og samtidig

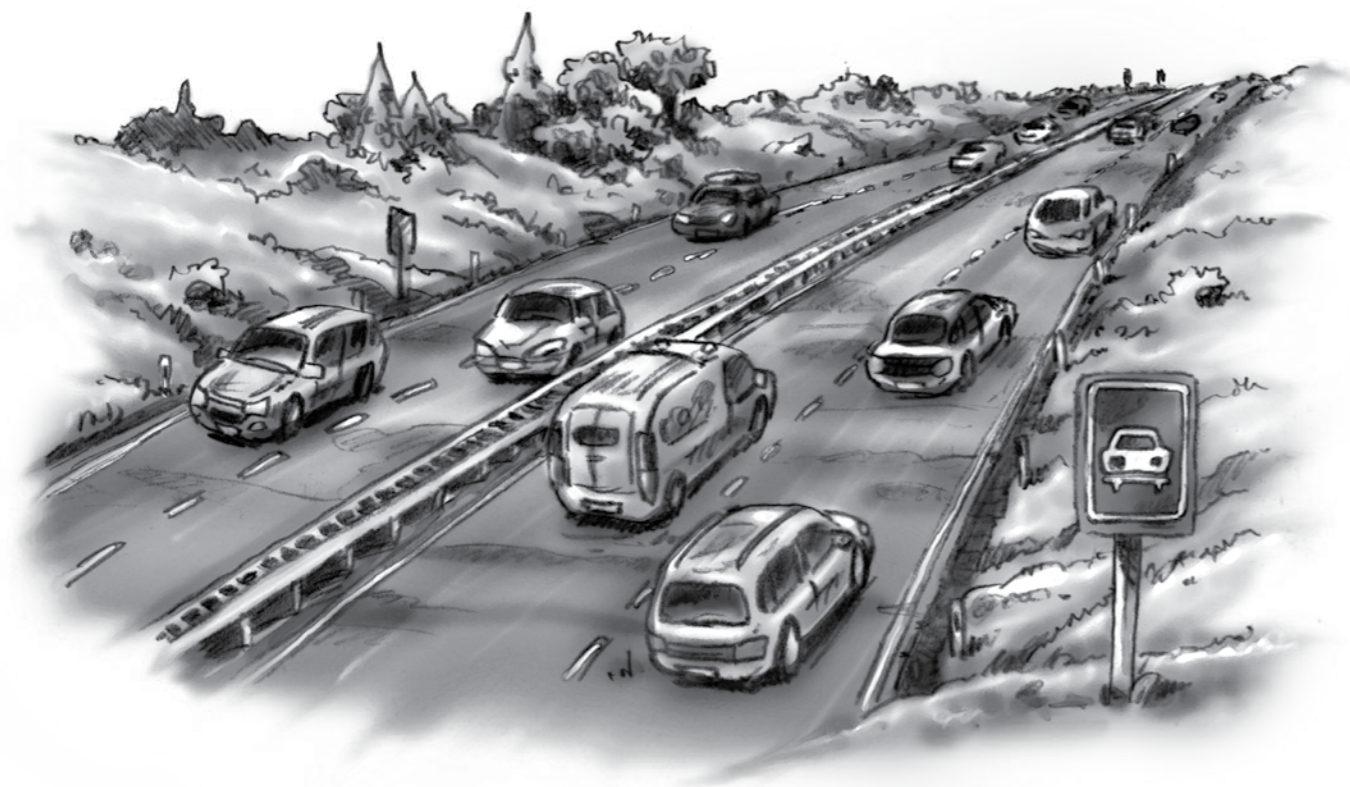
kører familien mindre i bil. Men elcyklen er dyr, og dét kan være en barriere for mange "førstegangs-el-cyklister". Derfor vil vi hjælpe udbredelsen af elcykler på vej ved at understøtte fællesskaber og prøveordninger.

Kommunerne vil udvikle infrastrukturen ved at etablere opsamlingspladser, mulighed for opladning af elcykler og elbiler ved trafikknudepunkterne mv., så disse tilbud kan bruges som supplement til både privat og offentlig transport.

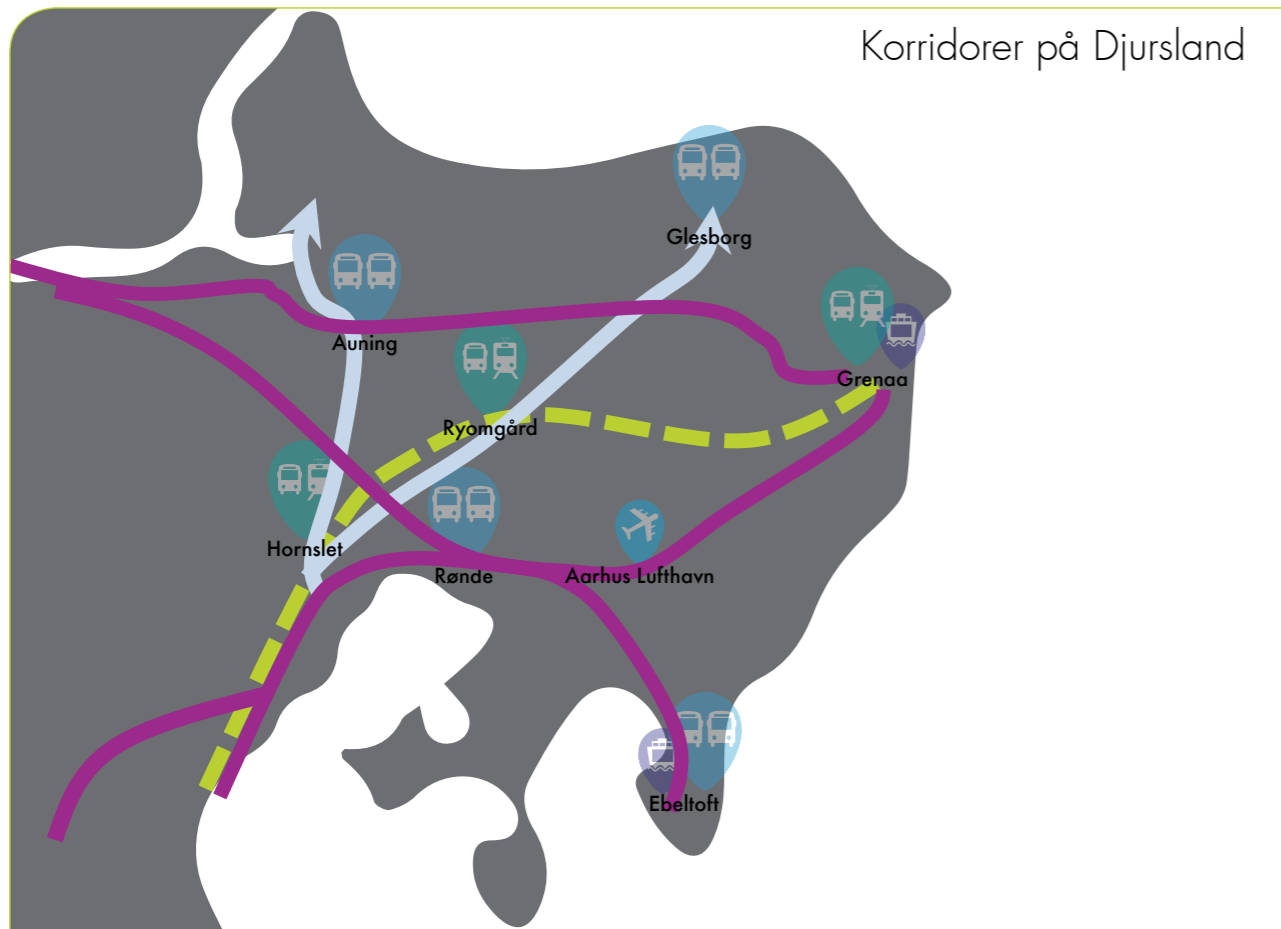
Endvidere kan vi bidrage med projektmodning og skabe kontakt mellem interesserede grupper og operatører. Og vi kan kombinere tilbuddet med flextrafik.

KAPITEL 3

Mobilitet i korridorerne



Korridorer på Djursland



DET VIL VI:

- øge fremkommeligheden på Djursland og forbedre adgangen mod Aarhus og Randers
- investere i korridorenes udvikling, hvor vi får mest for pengene
- opnå flere end 2 mio. rejser årligt på Djursland med letbanen i 2025
- udvikle hurtige og direkte busruter i korridorerne

MOBILITET
I KORRIDORERNE

Korridorerne er vigtige både for individuel og kollektiv transport samt gods og erhvervstransport. I Djurs mobilitetsstrategi opererer vi med nationale og regionale korridorer herunder letbanen, som fundamentet for afviklingen af trafikken mellem byer og knudepunkter og mod omverdenen.

Med prognoser, der viser et markant øget trafikpres korridorerne i fremtiden, vil både erhvervslivet og indbyggere blive udfordret. Problemerne bliver markante for pendling, levering af råmaterialer og varer og services med kort leveringsfrist og dermed for virksomhedernes produktion.

En fremtid med øget pres på de store transportkorridorer vil hæmme erhvervslivets vækst og konkurrenceevne og dermed udvikling i arbejdspladser og bosætning på Djursland.

I udviklingen af korridorerne har vi fokus på øget fremkommelighed, mindre trængsel, bedre sikkerhed og et tilbud af høj kvalitet. Som et vigtigt element i at bekæmpe trængslen skal den kollektive transport stå for en større andel af trafikvæksten i korridorerne.

Vi anlægger et pragmatisk synspunkt i udviklingen af korridorerne. Derfor foretrækker vi så vidt muligt en stedvis udbygning frem for meget store enkeltinvesteringer. De enkelte investeringer skal kunne stå alene samtidig med, at de er tænkt i en sammenhæng og supplerer hinanden.

DET GØR VI:

- ajourfører det eksisterende besluningsgrundlag for statsvejenes udbygning
- igangsætter et arbejde for at Staten skal vedtage en anlægslov inden 2020 om opgradering af rute 15 til 2+1 motortrafikvej
- arbejder for at staten opgraderer de nationale ruter 16 og 21 til 2+1 veje evt. i etaper på lidt længere sigt

- **Vejdirektoratet udvider rute 15 øst om Hornslet til 2+1 motortrafikvej. Vejen åbner i 2016.**
- **Staten har bevilget 120 mio. kr. til ny omfartsvej ved Grenaa. Vejen åbner i 2016.**
- **Vejdirektoratet undersøger muligheden for omfartsvej omkring Auning.**
- **Vejdirektoratet har lavet en forunderøgelse af muligheden for at udvide rute 15 frem til Feldballe.**
- **Vejdirektoratet har anlagt cykelstier; Auning-Gl. Estrup; Termestrup-Hornslet rundkørsel.**
- **Statsvejene 15, 16 og 21 er alle godkendt eller forberedes til modulvogntog.**



Sammen med letbanen er statsvejene Djurslands ryggrad. Det er gennem disse korridorer, at Djursland bindes sammen med den øvrige østjyske byregion og resten af landet/Europa.

De nationale korridorer består af statsvejene nr. 15, 16 og 21 og er en vigtig del af Danmarks nationale infrastruktur. De har afgørende betydning for den individuelle og kollektive transport samt erhvervs- og godstransport.

Trafikken i de nationale korridorer er vokset eksplosivt siden 2004. Hvis den nuværende udvikling fortsætter som forventet, opstår der massive fremkommelighedsproblemer mod Aarhus, E45 og i nogen grad Randers frem mod 2025.

Djurslandskommunernes vision er, at Djurslands motorvejen videreføres til Grenaa og at øvrige statsveje opgraderes til 2+1 motortrafikveje. For at nå dertil er det strategien, at statsvejenes opgradering skal prioriteres i etaper.

DE NATIONALE KORRIDORER

Korridoren Aarhus-Grenaa vil først få fremkommelighedsproblemer. Derfor vil vi målrette vores indsats mod, at Staten fortsætter den etapevise opgradering af rute 15 til 2+1 motortrafikvej, som er sat igang. I første omgang til Tirstrup Lufthavn, hvor Staten har lavet forundersøgelse, og dernæst i etaper til Grenaa.

Opgraderingen skal fra starten planlægges, så det er muligt udvide til motorvej efterfølgende, gennem de nødvendige planreservationer.

Kommunerne ser et akut behov for at lede gennemkørende og tung trafik uden om Auning. Derfor bakker vi op om Statens igangsatte forundersøgelse af en omfartsvej. Dernæst arbejder vi for en løbende opgradering af rute 16 og 21.

Gennem denne prioritering kan gevinsterne ved et højklasset vejsystem hentes hurtigt og billigst muligt.

DET GØR VI:

- udarbejder en samlet og prioriteret plan for de regionale korridorer opgradering
- investerer i at øge mobiliteten i de regionale korridorer fra 2016

Syddjurs Kommune anlægger 1. etape af Nordsydvejen i form af omfartsvej ved Nimtofte. Vejen anslås til 30 mio. kr. og vil stå færdig i 2019.

Norrdjurs Kommune undersøger omfartsvej ved Laen som en del af Nordsydvejen.

Norrdjurs Kommune planlægger ny supercykelsti i Auning-Hornslet korridoren.

Syddjurs og Aarhus Kommuner har aftalt at fjerne køproblemer ved krydset Løgtelvej/Kirkeholvej. Krydset forventes ombygget i 2017.



Adgangen til det centrale Djursland og til Nordkysten (Fjellerup, Bønnerup og Gjerrild) er utidssvarende i dag. Det gælder både for pendlere, virksomheder og turister.

I korridoren Nordkysten-Ryomgård-Motortrafikvejen (rute 523), som også kaldes Nord-sydvejen, er der trængselsproblemer i turistsæsonen. Det gælder især på sommerhusenes skiftedage, samt til Lübker Golf Resort og Djurs Sommerland på de store besøgsdage. Derfor ønsker vi at forbedre adgangen til gavn for borgere, erhvervsliv og oplevelseserhvervet på denne del af Djursland.

Korridoren Auning-Hornslet-Aarhus (Rute 563) er vigtig for det vestlige Djursland. Korridoren er trafikeret af både lastbiler, landbrugstrafik, pendlertrafik og cyklister. Ved Hornslet kører der eksempelvis op mod

DE REGIONALE KORRIDORER

1.000 lastbiler hver dag, hvilket giver en høj belastning. Syd for Hornslet opstår dagligt køer om morgenen.

Fremkommelighed i de to korridorer skal forbedres gennem en flersidig indsats. De enkelte elementer skal styrke hinanden og samtidig kunne gennemføres i etaper.

Paletten af løsninger er bl.a. at forbedre vejkryds og mindske køer ved dem og at flytte godstrafik over på de nationale korridorer gennem bedre adgang for modulvogn tog. På andre strækninger skal der laves cykelstier i kombination med stedvise forbedringer på selve vejen. På enkelte strækninger bygges helt nye veje.

Udover etapevise opgraderinger af veje og stier i de regionale korridorer, etableres der trafikknudepunkter for at styrke sammenhængen mellem individuel og kollektiv transport.

DET GØR VI:

- der bygges nyt krydsningsspor som muliggør 4 tog i timen mellem Hornslet og Aarhus
- arbejder for letbanen kører med 2 tog i timen mellem Grenaa og Aarhus i 2020
- arbejder for yderligere 2 tog i timen mellem Hornslet og Aarhus via Skejby i 2025
- arbejder for gennemkørende tog mellem Hornslet og Aarhus

Mellem 2009 og 2013 har der været en passagervækst på 75 % på Grenaabanen.

I dag er der mere end 1,2 mio. rejser hvert år fra Djursland. Ved Letbanens åbning forventes 25% flere rejsende.

I dag er der 1 tog i timen fra Grenaa, og 2 tog i timen fra Hornslet mod Aarhus.



LETBANEKORRIDOREN

Aarhus Letbane styrker Djurslands virksomheders adgang til kvalificeret arbejdskraft og borgernes adgang til arbejdspladser.

Allerede i dag pendler flere med Grenaabanen end forventet, da det blev besluttet at ombygge den til letbane. Alt tyder på, at udviklingen fortsætter, når banen genåbner som letbane i 2017.

Vi har således et godt udgangspunkt for at nå vores mål om, at letbanen skal stå for en stor del af fremtidens trafikvækst til og fra Aarhus. Men det er også en målsætning, som stiller store krav til letbanen. Det er afgørende for os, at der kommer flere afgangene.

Dels er den nuværende passagerkapacitet utilstrækkelig til fremtidens passagertal. Dels tiltrækker mange afgangene endnu flere passagerer, hvilket er en forudsætning for at aflaste indfaldsvejene til Aarhus.

Derfor vil vi udvikle letbanen i samarbejde med de øvrige interessenter for at sikre tilstrækkelig kapacitet.

Første afgørende skridt er, at der skal træffes en bindende beslutning om et krydsningsspor på de indre dele af letbanen i Aarhus. For at nå vores mål om halvtimesdrift hele dagen til Grenaa kræves sandsynligvis yderligere tog-sæt, og på længere sigt vil vi arbejde for en etapevis udbygning af strækningen mellem Hornslet og Lystrup til 2 spor.

Denne udbygning vil gøre det muligt at få gennemkørende letbane Hornslet-Lystrup-Aarhus på udvalgte afgangene, som vil give hurtig kollektiv transport mellem Djursland og Aarhus.



DET GØR VI:

- indarbejder større krav til bussernes miljøvenlighed i 2018
- kortlægger hvordan bustransporten kan opgraderes i korridorerne i 2016



BUSSER I KORRIDORERNE – "Letbane på gummihjul"

De trafikale korridorer er mindst lige så vigtige for den kollektive transport som for biler og lastvogne. Korridorerne er fundamentet for at udvikle bustransport som et miljørigtigt, hurtigt og attraktivt tilbud i den daglige transport. Vi kalder det letbane på gummihjul.

Den kollektive transports konkurrencedygtighed skal styrkes i korridorerne ved at skabe bedre fremkommelighed for busserne og et samlet tilbud, der kan matche letbanen.

Her vil vi fokusere på hurtige og direkte busruter mellem trafikknudepunkterne via korridorerne. Den vigtigste målgruppe er pendlere.

Som fundament for vores indsats skal de konkrete muligheder for at optimere busruterne i korridorerne og byerne kortlægges. De konkrete redskaber kan være krydsforbedringer, vigepladser, busprioritering i lyskryds, udpegning af superstoppesteder osv.

Uden for korridorerne skal den kollektive transport, som i dag, give en bred adgang til service, indkøb og uddannelse. Ressourcerne skal bruges bedst muligt ved at optimere flexture, skolebusser, lokale ruter og de regionale busser som ét sammenhængende tilbud for borgerne.

DET GØR VI:

- tager initiativ til at vejdirektoratet etablerer cykelstier langs statsvejene 15, 16 og 21
- planlægger tilbringerstier til alle stationer og trafikknudepunkter i kommuneplanerne
- igangsætter arbejdet med en fælles stiplan i 2017

Den gennemsnitlige cykeltur er i dag mellem 1,8 og 2,3 km.

Den gennemsnitlige el-cykeltur er mellem 5,7 og 7,7 km.



CYKELKORRIDORER – et sammenhængende stisystem

Traditionelt har cyklen været brugt over relativt korte afstande i byerne og i deres nære oplande, og vores cykelstier er indrettet derefter. Dette er under ændring i disse år, fordi mange cykler mere og længere.

Det er en udvikling, vi vil understøtte ved at gøre det mere attraktivt at bruge cyklen på de længere afstande og give bedre mulighed for at bruge cyklen sammen med kollektiv transport.

Lokalt skal stierne give en bedre og trafik-sikker adgang fra boligområder til stationer og trafikknudepunkter, arbejdspladser, institutioner og indkøbsmuligheder.

Stinettet skal gradvist udvikles til at skabe sammenhæng mellem byerne på Djursland og mod Randers og Aarhus. Vi vil gøre det ved både at etablere nye stier og ved at opgradere de eksisterende.

Når vi skaber et sammenhængende stisystem, forbedrer vi samtidig adgangen til natur, oplevelser og sommerhusområder. Dette er en vigtig del af vores indsats for at forbedre rammerne for turisterhvervet, der drager nytte af gode stisystemer.

Som fundament for den fremtidige indsats vil kommunerne udarbejde en fælles stiplan, der prioriterer og koordinerer rækkefølge og standard i stidbygningen.



KAPITEL 4

Mobilitet – resultater gennem samarbejde



DET GØR VI:

- tager initiativ til at gennemføre mobilitetsprojekter med virksomheder og uddannelsesinstitutioner
- tager initiativ til en årlig mobilitetsdag for virksomheder på Djursland



VIRKSOMHEDERNE OG MOBILITET

Virksomhederne på Djursland har i de senere år udviklet sig fra at være lokale til at være globale inden for alle brancher og alle typer af virksomheder.

Det stiller nye krav til virksomhedernes konkurrenceevne, og her er mobiliteten vigtig. Kunderne skal have let adgang, og varer skal kunne flyttes uden hindring. Virksomheder skal kunne rekruttere de rigtige medarbejdere fra hele den østjyske byregion.

I et mobilitetsperspektiv betyder det, at der både skal være høj fremkommelighed og hurtig adgang til omverdenen, og gode betingelser for at medarbejdernes dagligdag fungerer.

Derfor vil vi inddrage virksomhederne i planlægningen gennem arbejdsmarkedets organisationer, vores samarbejdsfora og i de enkelte virksomheder.

Vi ønsker at bidrage til, at virksomhederne tager mobilitet til sig som konkurrenceparameter. Derfor vil vi invitere virksomheder til at deltage i projekter om medarbejdernes mobilitet, for eksempel om bedre mulighed for aktiv transport, at arbejde hjemmefra eller på farten via bredbånd.

Inden for turisme- og oplevelsesøkonomien ser vi et selvstændigt potentiale i at udvikle mobilitet, som en del af det samlede tilbud til turister. Det vil vi søge at udvikle gennem konkrete samarbejder med turisterhvervets aktører, eksempelvis ved at give turister bedre adgang til at bruge cykel eller kollektiv transport under deres besøg.



DET GØR VI:

- etablerer realtidsudstyr på trafikknudepunkter
- udvikler mobilistens adgang til information om den samlede rejse på farten
- udfører mobil- og bredbånds/smart community-projekter i begge Djurslandskommuner



MOBILITET OG DIGITALISERING

Djursland vil være et prøvelaboratorium for digitale mobilitetsløsninger til gavn for virksomheder og borgere.

Parallelt med Djurs Mobilitetsstrategi foregår der i øjeblikket selvstændige projekter for opgradering af mobil- og bredbåndsnettet i både Norddjurs og Syddjurs. Projekterne skal løfte den digitale infrastruktur på Djursland op til et niveau, som tilgodeser såvel erhvervslivets og borgernes som turisternes behov for adgang til tidssvarende højhastighedsbredbånd, hvilket vil gøre Djursland til et smart community. Den digitale infrastruktur er afgørende for mulighederne for at kunne udvikle digitale mobilitetsløsninger, som støtter op om den fysiske transport på Djursland.

Digitale mobilitetsløsninger kan også fjerne behovet for at blive transporteret, ift. f.eks. fjernundervisning, fjernkontorer, hjemmearbejdspladser og video-møder. Det kan også være intelligente samkørselssystemer, som kan understøtte deleøkonomien og forbedre udnyttelsen af bilparkerne. Digitale løsninger er f.eks. også, at Midttrafik er i gang med at indføre realtidsudstyr og gratis wifi i alle busser samt en mobilbetalings-app.

Ambitionen er, at Djurs Mobilitetsstrategi sammen med de igangværende selvstændige mobil- og bredbåndsprojekter gør Djursland til Smart Djursland for at skabe vækst i arbejdspladser, turisme og bosætning.



DET GØR VI:

- tager initiativ til at integrere trafikknudepunkter, stationer og stoppesteder i byens liv sammen med borgerne



MOBILITET SOM EN DEL AF BYERNES LIV

Vi vil udvikle Djurslands rolle i den østjyske byregion. Én måde at gøre det på, er at øge tilgængeligheden til Djurslands byer, tilbud og natur. Både for vore egne borgere og virksomheder og for gæster.

Gennem kommunernes byplanlægning og strategiske byudvikling vil vi udvikle trafikknudepunkter, stationer og stoppesteder som centrale elementer i byernes liv i nært samarbejde med lokale distriktråd og borgerforeninger. Det handler om at udvikle en naturlig sammenhæng mellem rejsen, de daglige gøremål i byen og byens sociale liv med trafikknudepunkter, standsningssteder og stoppesteder som omdrejningspunkt.

To gode eksempler er Trustrup og Kolind. Her bruges stationsbygningerne af henholdsvis borgerforening og som apotek. I andre byer er det måske ikke muligt at bruge stationsbygningen til byformål.

Men her kan man tænke i andre baner, som f.eks. markedsdage, eller faciliteter til fælles gavn for byen i tilknytning til stationen.

Vi vil også søge at udvikle nye rekreative muligheder og naturoplevelser, af en kvalitet, som man gerne rejser efter, ved knudepunkter, stationer og stoppesteder, sammen med borgerne. Ikke nødvendigvis gennem nye store projekter, men gennem en løbende indsats.

Det kan være vandreruter, mountainbikeruter, cykelruter og adgang til nærliggende naturområder.

Formålet er, at understøtte byernes identitet og leve-kvaliteter, at vise Djurslands naturværdier og at præsentere Djurslands som et godt sted at være.



DET GØR VI:

- tager initiativ til at alle skoler skal have en trafikpolitik som øger brugen af cykel
- tager initiativ til samarbejder med uddannelsesinstitutionerne om unges transportmuligheder og vaner



MOBILITET i skole, dagtilbud og under uddannelse

Det skal igen være det naturlige valg at gå eller tage cyklen i skole for langt de fleste skolebørn. Det skal det, fordi det er i børne- og ungdomsårene, at vanerne for resten af livet bliver dannet.

På grund af en massiv indsats i en lang år-række i hele landet har det aldrig været mere sikkert at cykle, end det er i dag - trods den stigende biltrafik. Derfor er der et paradoks i, at stadig flere børn bliver kørt i skole netop begrundet i utrygge skoleveje.

Ved at sætte fokus på, at børn skal transportere sig selv til skole og i skolen, understøtter vi gode og sunde vaner for børnene.

Vi har allerede stor fokus på området gennem de etablerede trafiksikkerhedssamarbejder med skoler og politi. Men vi vil øge indsatsen gennem vores samarbejder med skoler og forældre.

Fokus skal ligge på at få cyklerne ind i børnenes hverdag og at bruge bus. Det kan være muligheden for at "lege" med sin cykel i frikvarteret. Det kan være at bruge cyklen i undervisningen. Det kan være transporten til skolen.

De unge er særligt af afhængige kollektiv transport til og fra uddannelse, og som gruppe meget afhængige af et godt tilbud. Derfor vil vi sammen med uddannelsesinstitutionerne søge at lave løbende forbedringer i tilbuddet.





MOBILITET

-sammenhængskraft