












Trafikplan for Norddjurs Kommune

Indhold

	Indledning	5
	Karakteristik af trafikken i kommunen	7
	Mål og visioner	9
	Servicekrav	9
	Mål med vejplanen	9
	Mål for trafiksikkerhed	9
	Målsætninger for trafiksikkerhedsarbejdet	9
	Principper for vejplanen	11
	Bolig-arbejdssted trafik	11
	Tung trafik	11
	Turist og rekreativ trafik	11
	Vejklassificering åbent land	13
	Principper	13
	Nord-syd vejen	15
	Trafikbetjening af kommunens grusgrave	17
	Grenaa	19
	Gennemfartsveje og fordelingsveje	19
	Vejbetjening af havnen og det nordøstlige erhvervsområde	19
	Nordlige omfartsvej	21
	Ny nord-syd gående trafikvej over ”pap-grunden”	21
	Nye veje på havnen	21
	Auning	23
	Allingaabro	25
	De mindre byer	27
	Trafikveje	27
	Hastighedsplan	29
	Hastighed	29
	Åbent land	29
	Byer	29
	Stiplan	31
	Kvalitetskrav for stinettet i landområde	31
	Stinet i landområde	31
	Fokus på skolebørn	31
	Trafiksikkerhedsplan	33
	Ambitiøs vision	33
	Indsatsområder og strategi	34
	Uhedsbelastede lokaliteter	35

Indledning

Formålet med trafikplanen er at fastlægge rammerne for Norddjurs Kommunes arbejde med udvikling af den nye kommunes generelle trafiksystem under hensyn til hovedmålene:

- at sikre et velfungerende trafiksystem nu og i fremtiden, et trafiksystem som både betjener kommunens nuværende borgere, erhvervsliv og gæster og som understøtter kommunens naturlige vækstbehov
- at nedbringe antallet af trafikuheld i kommunen

Trafikplanen indholder en kort karakteristik af de nuværende forhold i kommunen samt et afsnit med mål og visioner.

Herefter præsenteres planer for vejklassificering og hastighed for både det åbne land og kommunens byer.

Hovedpunkterne fra vejklassifikationen indgår direkte i **kommuneplanens trafiktema**. Når der her i trafikplanen refereres til planperioden og perspektivperioden, henvises der hermed til kommuneplanens planperiode 2009-2021 og den efterfølgende perspektivperiode.

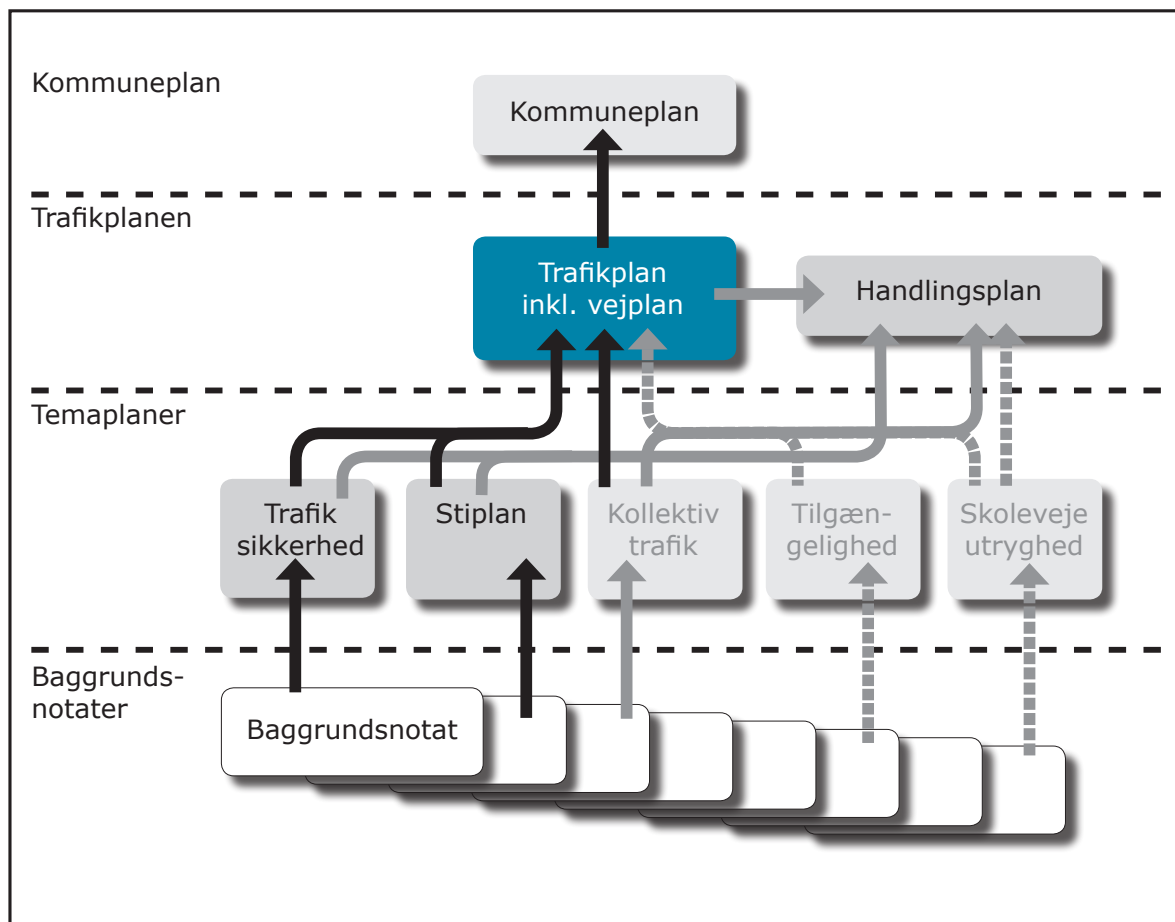
Parallelt med trafikplanen er der udarbejdet en trafiksikkerhedsplan og en stiplan, som kort refereres her i trafikplanen.

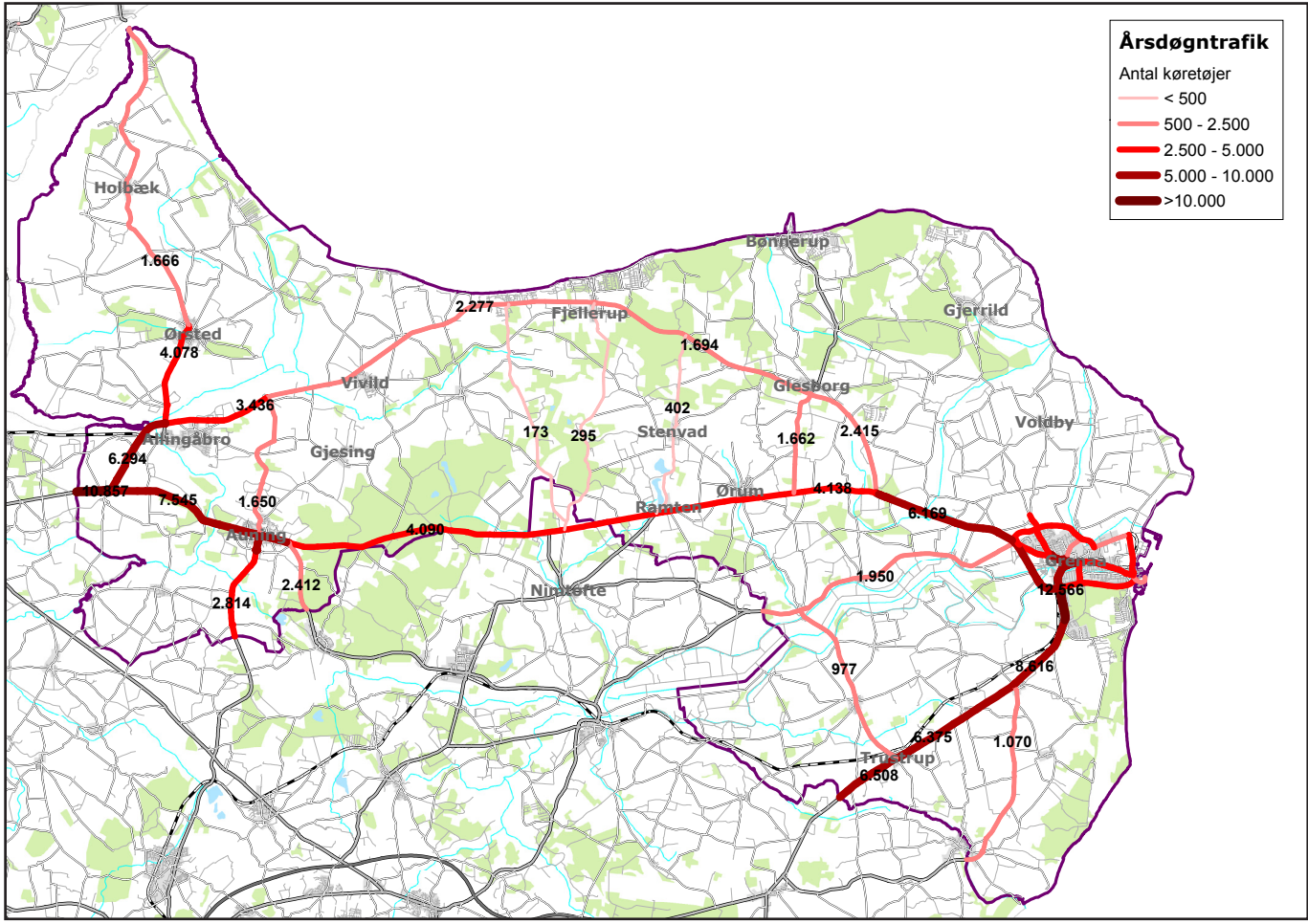
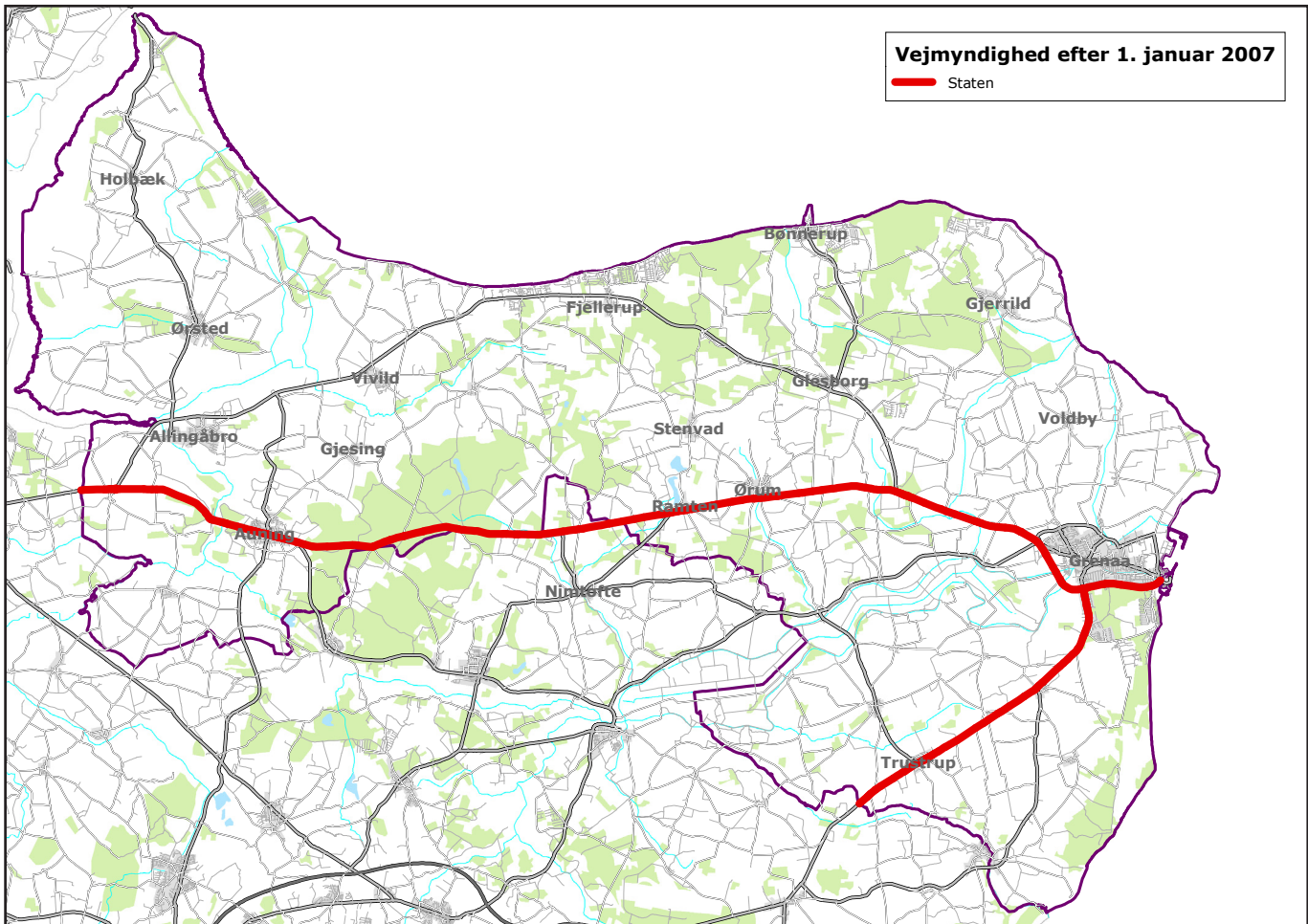
Desuden udarbejdes en række baggrundsnotater med mere dybdegående undersøgelser af en række forhold, især omkring trafikikkerhed.

Til sammen danner disse planer og analyser grundlag for udpegning af en række projekter.

Projekterne er i en **separat handlingsplan** prioriteret efter en vurderet nytteværdi, som er udtryk for en sammenhæng mellem vurderet effekt, antal brugere og anlægsøkonomi. Formålet er at fremme de projekter, hvor kommunen får mest for pengene.

Trafikplan, sti- og trafiksikkerhedsplan samt baggrundsnotater indgår i et samlet hierarki af planer, som fremgår af figuren nedenfor.





Karakteristik af trafikken i kommunen

Norrdjurs Kommune er ved kommunalreformen pr. 1. januar 2007 opstået ved sammenlægning af de tidligere Grenaa, Nørre Djurs, Rougsø og en del af Sønderhald Kommuner.

De tidligere amtsveje blev i samme forbindelse fordelt på hhv staten (Vejdirektoratet) og den nye kommune.

Det helt overordnede vejnet i kommunen udgøres nu af de 2 statsveje Rute 15 og Rute 16, der forbinder Grenaa med hhv Århus og Randers, mens bl.a. Nordkystvejen nu er kommunevej.

Norrdjurs Kommunes vejnet består primært af 2-sporede veje. Med de registrerede trafikmængder er der generelt ingen kapacitetsproblemer.

Der kan dog i ferieperioder forekomme tæt tra-

fik bl.a. til sommerhusområderne omkring Fjellerup Strand og Bønnerup Strand, ligesom der i perioder er tæt trafik omkring Grenaa Havn og Kattegatcentret.

Havnen og industriområderne i Grenaa genererer en del tung trafik, som kan opfattes som uvedkommende i andre dele af kommunen, men som er med til at understøtte at kommunen fortsat er en attraktiv erhvervskommune.

De nye kommuneveje udgør i længde ikke nogen stor andel af kommunens samlede vejnet, men de bærer en betydelig del af den gennemgående trafik i det åbne land, og der sker også en del uheld på disse veje. Således er antallet af uheld, der sker på kommunevejene som følge af kommunalreformen steget med ca. 16 % i alt mens antallet af antallet af dræbte og tilskadedekomne er steget med over 30 % (fordi uheld i åbent land oftere medfører personskaade).

Mål og visioner

Servicekrav

For at skabe en baggrund for arbejdet er der opstillet en række mål og servicekrav, som planen skal opfylde.

For trafikikkerhed fastsættes en række kvantitative mål, dvs mål beskrevet i tal som det efterfølgende er muligt at kontrollere.

Desuden fastsættes en række servicekrav til kommunens vejnet. I stiplanen fastsættes desuden mål for tryghed.

Mål med vejplanen

Vejplanen fastlægger det overordnede vejsystem i kommunen.

Der udarbejdes forslag dels for åbent land, dels for byområderne Grenaa, Allingåbro og Auning. For de øvrige bysamfund i kommunen fastlægges generelle principper for klassificering og hastigheder. (Ved bysamfund forstås i denne sammenhæng de byområder, der er skiltet som byzone i færdselslovens forstand, og det er således ikke det samme som byzone i Planlovens forstand).

Formål med vejplan

Formålet med vejplanen er at sikre, at kommunens vejnet har en fornuftig indretning i forhold til afvikling af den trafik, som skal til for at få kommunen til at fungere.

Vejplanen skal både tage højde for eksisterende og fremtidig trafik. Vejplanen skal således understøtte kommuneplanens udpegning af fremtidige områder for by-, erhvervs og turismeudvikling.

Hovedprincippet i vejklassificeringen er en opdeling af vejnettet i trafikveje og lokalveje. Trafikvejene skal bære den gennemgående trafik til og fra kommunen, mellem kommunens byer og internt i de større byer. Lokalvejene skal bære den rent lokale trafik, men så vidt mulig ingen gennemkørende trafik. Men klassificeringen er ikke bare streger i forskellige farver på et stykke papir. Udpegningen skal følges op med en gennemgang af vejenes fysiske udformning og eventuelt en række anlægsprojekter, der kan sikre at vejene har en udformning, der passer til deres funktion. Denne udpegning af projekter kan også omfatte projekter til helt nye veje, hvis vejklassificeringen viser et behov for det.

Udpegningen af projekter koordineres i den samlede trafikhandlingsplan med projekter til fremme af trafikikkerheden og stiprojekter.

I det følgende gennemgås overordnet de primære trafikstrømme, som vejnettet i Norddjurs Kommune skal håndtere.

Mål for trafikikkerhed

Kommunen har valgt at tage udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens målsætning fra 2007 og har derfor vedtaget følgende målsætning:

Mål for trafikikkerhed

Antallet af dræbte, alvorligt tilskadede og lettere tilskadede skal reduceres med 40% frem til år 2012 med udgangspunkt i 2005.

Målsætningen skal nås ved en fælles indsats på nationalt, regionalt og lokalt plan. Kommunen vil igangsætte tiltag, som skal reducere antallet af dræbte og tilskadede på kommunevejene med mindst 20% frem til 2012. De øvrige 20% forudsættes opfyldt via tiltag, som igangsættes på nationalt og regionalt niveau.

For at målsætningen skal nås, skal antallet af dræbte og tilskadede i Norddjurs Kommune være under 31 i 2012 mod 52 i 2007, fordelt på:

- Under 1 dræbte
- Under 17 alvorligt tilskadede
- Under 13 lettere tilskadede

Målsætninger for trafikikkerhedsarbejdet

Kommunen vil fokusere trafikikkerhedsarbejdet både på fysiske ændringer af vejene og på påvirkning af trafikantadfærd via kampagneaktiviteter. Kun en kombination af disse elementer kan sikre, at målet kan nås.

Kommunen vil overveje at oprette et lokalt færdselssikkerhedsudvalg, som bredt repræsenterer parterne i trafikikkerhedsarbejdet. Udvalget skal i dets virke være med til at sikre, at der arbejdes målrettet mod at forbedre trafikikkerheden.

Der skal udarbejdes en årlig uheldsstatus, sortpletudpegning og handlingsplan, som kan sikre, at der arbejdes mod målet.

Mål med stiplanen

Norrdjurs Kommunes overordnede mål med stiplanen er:

Norrdjurs Kommunes overordnede mål

Der skal etableres et sikkert og trygt sammenhængende stinet i kommunen, som skal:

- Forbinde centerbyer med deres nær-områder
- Skabe sikkert og sammenhængende stinet i centerbyerne
- Skabe sikre skoleveje
- På sigt forbinde byområder og turistområder på tværs i kommunen.

Desuden er målet at stiplanen skal medvirke til at reducere antallet af tilskadedekomne blandt de lette trafikanter.

For at nå disse mål vil kommunen især koncentrere indsatsen omkring følgende områder:

- Etablere manglende stiforbindelser
- Sikre krydsningerne mellem stinettet og trafikvejnettet
- Sikre en god vedligeholdelse af stinettet
- Deltage og gennemføre kampagner og event som fremmer brug af cyklen.



Torvet i Grenaa.

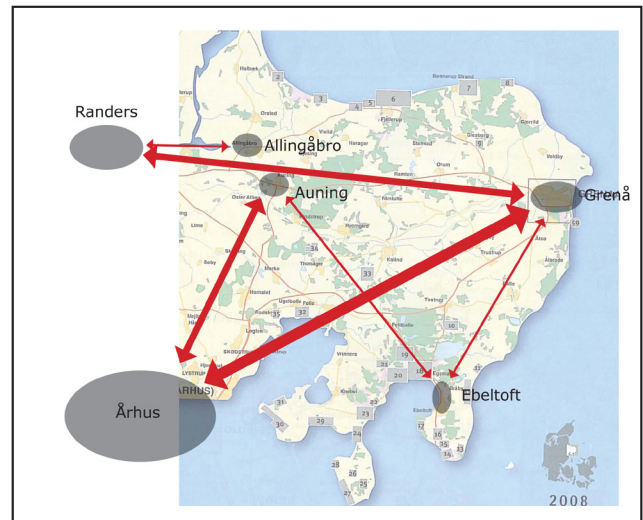
Principper for vejplanen

Bolig-arbejdssted trafik

Vejnettet skal understøtte eksisterende pendlingsstrømme.

Der vurderes at være større pendlerstrømme mellem befolkingskoncentrationerne i Grenaa og Allingåbro/Auning og hhv Århus og Randers samt mindre strømme orienteret mod Ebeltoft.

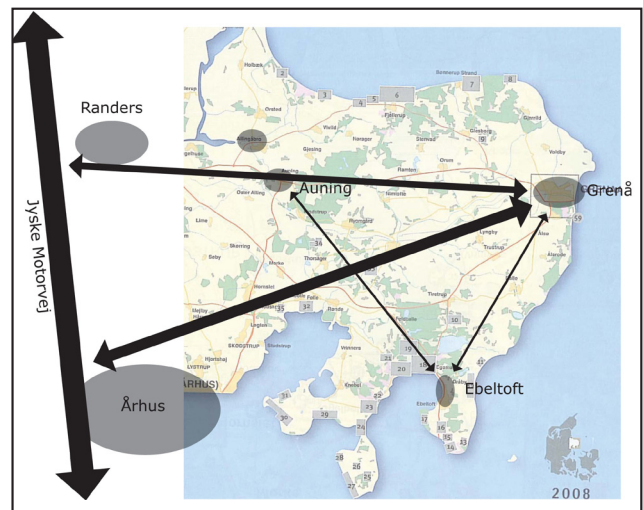
Norddjurs Kommune ønsker også at gøre områderne omkring Fjellerup og Bønnerup Strand mere attraktive for helårsbeboere og derfor styrke vejnettet til disse områder.



Tung trafik

Vejnettet skal understøtte tung trafik, dvs trafik med lastbiler. De største strømme af tung trafik vurderes at være mellem Grenaa / Grenaa Havn og hhv Århus og Randers, herunder trafik til motorvejsnettet. Der kan være en mindre trafikstrøm til færgen i Ebeltoft.

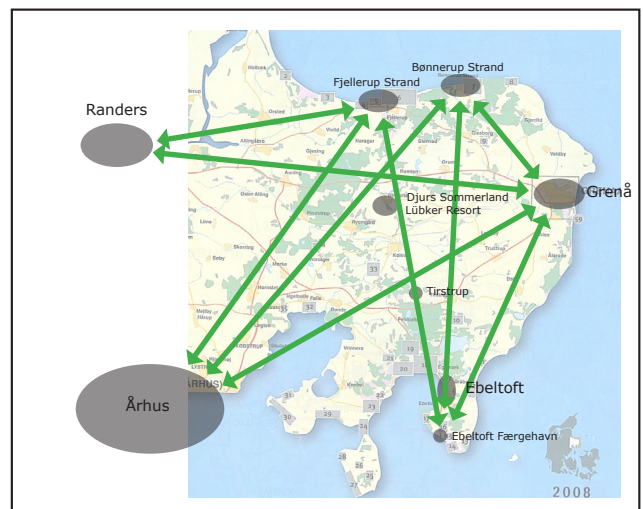
Trafik til kommunens grusgrave udgør et særligt problem, som behandles i et særligt afsnit.



Turist og rekreativ trafik

Vejnettet skal understøtte Norddjurs Kommunes status som turistkommune med udstrakte sommerhusområder og store turistattraktioner som f.eks. Kattegatcentret.

Der er behov for at kunne komme til sommerhusområderne ved Fjellerup, Bønnerup Strand og Grenaa fra Århus, Randers og Ebeltoft Færghavn, ligesom der er behov for at kunne komme til Djurs Sommerland og Lübker Resort, som er beliggende i Syddjurs Kommune, men i meget kort afstand fra Norddjurs Kommune.



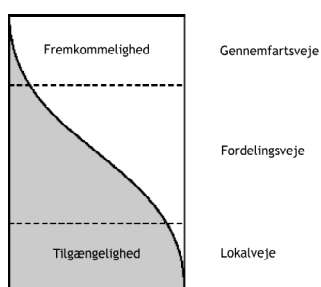
Vejklassificering åbent land

Principper

Vejklassificering i åbent land udføres som udgangspunkt efter de principper som er beskrevet i vejregelforslaget "Planlægning af veje og stier i åbent land".

I hht dette klassificeres vejene i åbent land som:

- Trafikveje:
 - Gennemfartsveje
 - Fordelingsveje
- Lokalveje



Figur fra "Planlægning af veje og stier i åbent land".

Figuren viser, hvordan fokus skifter fra fremkommelighed til tilgængelighed på de 3 vejklasser.

Desuden foretages en klassificering efter ønsket hastighed. Klassificeringen foretages med udgangspunkt i disse principper:

- Gennemfartsveje etableres i et net med en maskestørrelse på 10 X 10 km. Fordelingsveje etableres i et net med en maskestørrelse på 5 X 5 km. Tankegangen bag dette princip er at bilisterne skal køre så kort strækning som muligt på lokalvej (max. 3 minutter), før de er på trafikvejnettet.
- Så vidt muligt undgås cykelruter på gennemfarts- og fordelingsveje, med mindre vejene har stifacilitet.
- Kommunens grusgravsområder betjenes med kort afstand til gennemfarts- eller fordelingsvej.
- Kollektiv, regionallinier
- Undgå skoler og primære skoleveje. Ellers etableres stifacilitet.
- Sammenhæng med klassificering i Syddjurs og Randers Kommuner.

Følgende eksisterende veje udpeges til gennemfartsveje:

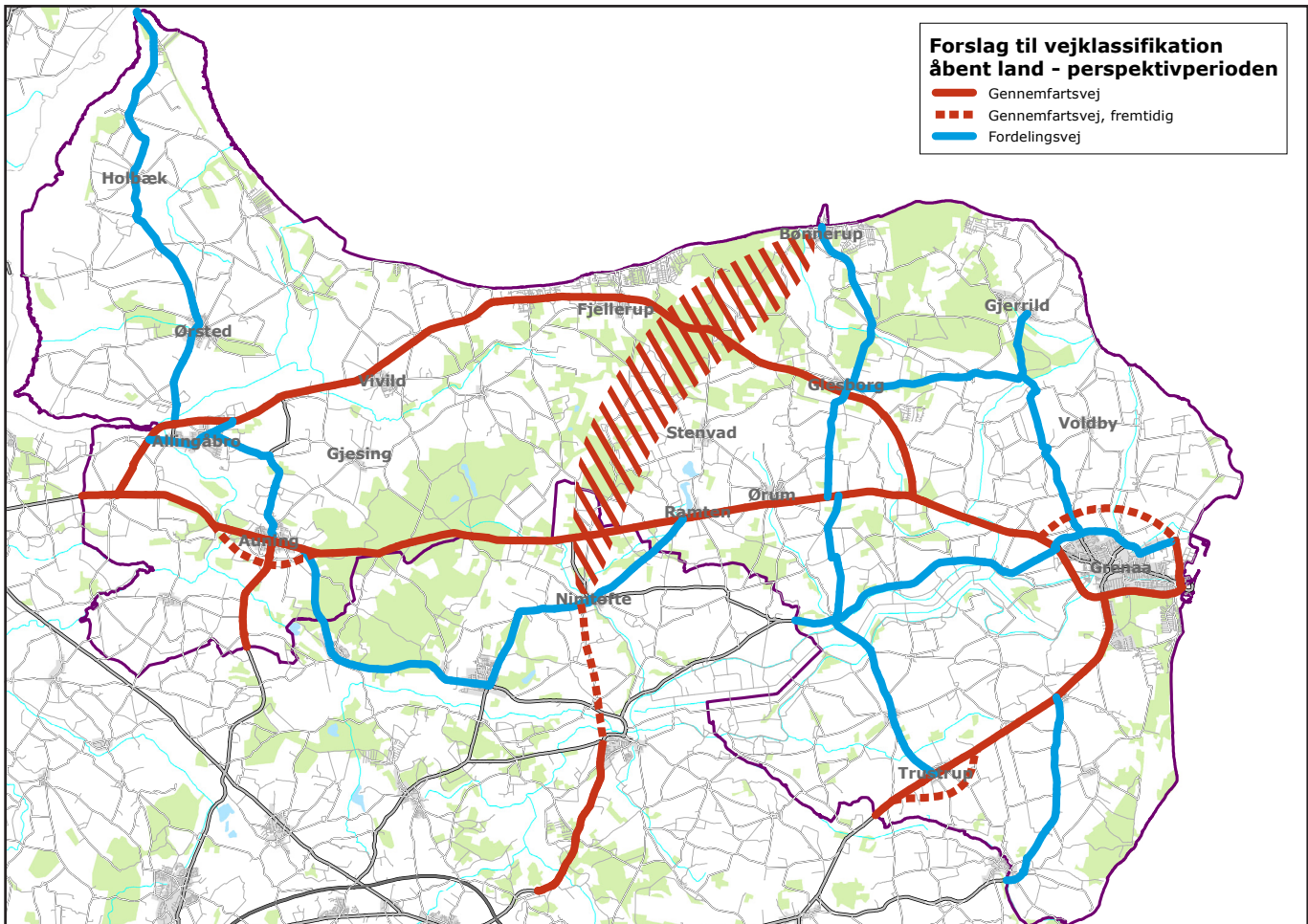
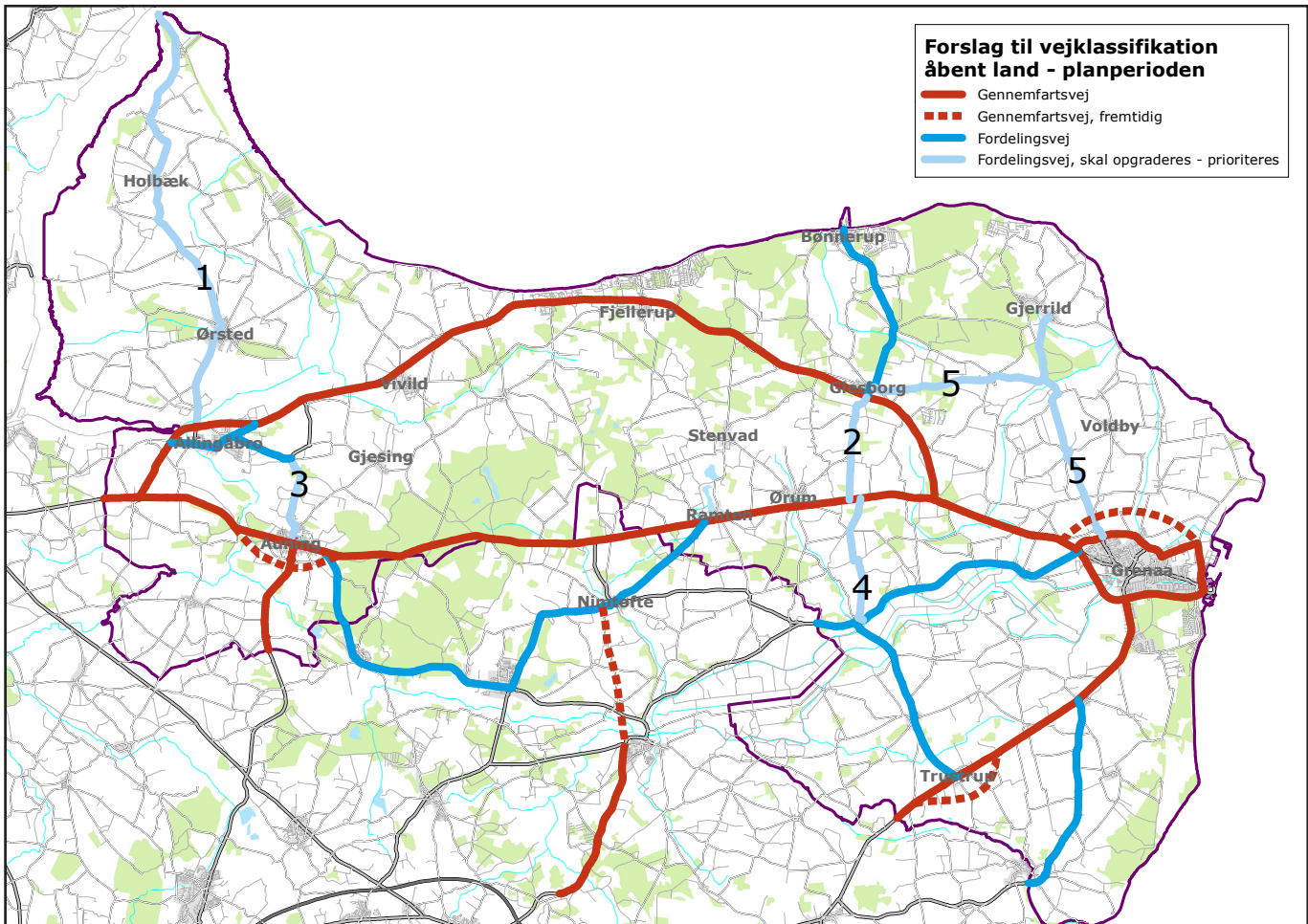
- (Århus) - Trustrup - Grenå (rute 15)
- (Randers) - Fausing - Auning - Ørum - Grenå (rute 16)
- Fausing - Allingåbro - Vivild - Fjellerup - Glesborg - Grenå (Nordkystvejen, rute 547)
- Auning - (Hornslet - Århus) (rute 563 syd)

På langt sigt (efter kommuneplanperioden) udpeges en fremtidig gennemfartsvej Nimtofte (i Syddjurs Kommune) - Bønnerup Strand (Nordsyd vejen), der planlægges i samarbejde med Syddjurs Kommune.

Følgende eksisterende veje udpeges til fordelingsveje:

- Allingåbro - Ørsted - Holbæk - Udbyhøj Syd (Rougsøvej, rute 531)
- Auning - Tøjstrup - Allingåbro
- Auning - Pindstrup
- Ørum - Fannerup - Lyngby - Trustrup
- (Skiffard) - Fannerup - Enslev - Grenaa
- Grenaa - Thorsø - Veggerslev - Gjerrild
- Veggerslev - Rimsø - Glesborg
- Alsø - Balle
- Laenvej
- Glesborg - Bønnerup Strand

For en række af de nævnte veje gælder, at de ikke har en fysisk udformning, som er i overensstemmelse med udpegningen til trafikvej. Der udpeges derfor i vejplanen en række projekter, som typisk består i udvidelse af kørebanebredde, udretning af kurver og evt. etablering af stifaciliteter i overensstemmelse med stiplanen. Ombygningen følges op med en gennemgang af rutevejvisning mm, så gennemkørende trafik vejvises til at benytte de udpegede fordelingsveje.



Nord-syd vejen

Norddjurs og Syddjurs kommuner arbejder i fællesskab med etablering af et forbedret vej-system til betjening af trafikken fra dels Århus, dels Ebeltoft Færgehavn til området omkring Djurs Sommerland og Lübker Resort og videre mod ferieområderne omkring Fjellerup Strand og Bønnerup Strand. Vejen skal lette forholdene for både beboere i området og turisttrafikken. De 2 kommuner har indledt et samarbejde om opstilling af en fælles trafikmodel for Djursland med henblik på at afdække behovet nærmere.

Der er ikke taget endelig stilling til en linieføring nord for Kolind, hvorfra vejen tænkes etableret som en fortsættelse af den eksisterende højklassede vej fra Rønde. På langt sigt ønskes én vej i høj standard fra Nimtofte til Bønnerup Strand med en linieføring, der også er hensigtsmæssig for betjening af Fjellerup Strand. Vejen kan ikke forventes etableret i planperioden, men der kan foretages arealreservation til den. Etablering af "det nordlige hængsel", en bedre forbindelse mellem rute 16 og motorvej E45 i retning mod Århus, vil desuden kunne betyde at behovet for etablering af Nord-syd vejen ændres.

I planperioden peges i stedet på opgradering af Laenvej. Laenvej vil især give en god betjening af Bønnerup Strand, både med de eksisterende veje syd fra og stort set uafhængig af hvilken løsning der vælges for linieføring af Nord-syd vejen i Syddjurs Kommune.

Etablering af "det nordlige motorvejshængsel" (bedre tilslutning for trafik til og fra syd på den jyske motorvej ved Randers) kan nedsætte behovet for en fuld udbygning af nord-syd vejen, da ruten f.eks. fra Århus til Fjellerup Strand via jyske motorvej - rute 16 - Nordkystvejen vil blive mere attraktiv.

I regeringens Infrastrukturaftale 2009 er medtaget:

"Opdatering af de amtsligt udarbejdede VVM-redegørelse vedr. anlæg af det "Nordlige hængsel til Djursland" ved Randers i form af en motortrafikvej mellem Assentoft og Sdr. Borup (5 mio. kr.)"



Forslag til linieføringer af Nord-syd vejen i Masterplan for infrastrukturen på Djursland, september 2007

Projekter, åbent land

Vejprojekter

På basis af vejklassificeringen kan der udpeges følgende projekter i prioriteret rækkefølge

- Opgradering af Rougsøvej, delvis med etablering af stifacilitet
- Opgradering af Laenvej til fordelingsvej, evt omfartsvej omkring Laen By.
- Opgradering af Auning - Tøjstrup - Allingåbro
- Opgradering af rute mellem Ørum og Fannerup til fordelingsvej
- Opgradering af ruterne i Gjerrild-området
- Pulje til trafiksanering af byggenemfarter i de mindre byer
- Pulje til løsning af problemer på lokalvejene

Projekterne vil bestå i forbedring af vejstandarder ved f.eks. udvidelse af kørebanebredde, udretning af kurver og evt. etablering af stifaciliteter i overensstemmelse med stiplanen. Ombygningen følges op med en gennemgang af rutevejvisning mm, så gennemkørende trafik vejvises til at benytte de udpegede fordelingsveje.

2 udpegede projekter ligger på statsvejnettet og er derfor ikke med i handlingsplanen:

- Omfartsvej ved Auning (statsvej)
- Omfartsvej ved Trustrup (statsvej)

På langt sigt (efter kommuneplanperioden) udpeges etablering af Nord-Syd vej Nimtofte-Bønnerup Strand. Nord-syd vejen planlægges i samarbejde med Syddjurs Kommune.

Trafiksikkerhedsprojekter

- Nordkystvejen (S-kurve)
- Krydset Nordkystvejen - Rougsøvej
- Stenaltvej (skiltning 60 km/t)
- Gl. Fjellerupvej (skiltning 60 km/t)

Stiprojekter

Stiruter gennem mindre bysamfund (* indgår i vejplan):

- Gjesing (Auningvej)
- Gjerrild (Stokkebro - Gjerrild Bygade)
- Vivild (Langgade)
- Lyngby (Lyngbyvej)*
- Ørsted (Rougsøvej)*
- Glesborg (Laenvej, Glesborg Bygade og Hemmedvej)*

Sti/cykelbane langs vej (*): del af vejprojekt):

- Allingåbro - Ørsted (Rougsøvej) *
- Ørsted - Ll. Sjørup (Rougsøvej) *
- Auning - Øster Alling (Århusvej), kombineret med cykelrute ad lokalvej (Allingkærvej)
- Glesborg - Brændtvadvej (Laenvej) *
- Voldby - Dolmer (Dolmervej)
- Ålsrode - Mølleskolen (Ålsrodevej)
- Ramten - Mogenstrupvej (Statsvej)
- Auning - Gl. Estrup (Statsvej)
- Trustrup - Homå (Statsvej)

Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej:

- Allingåbro - Tøjstrup (Tøjstrupvej)
- Ll. Sjørup - Holbæk (Rougsøvej)

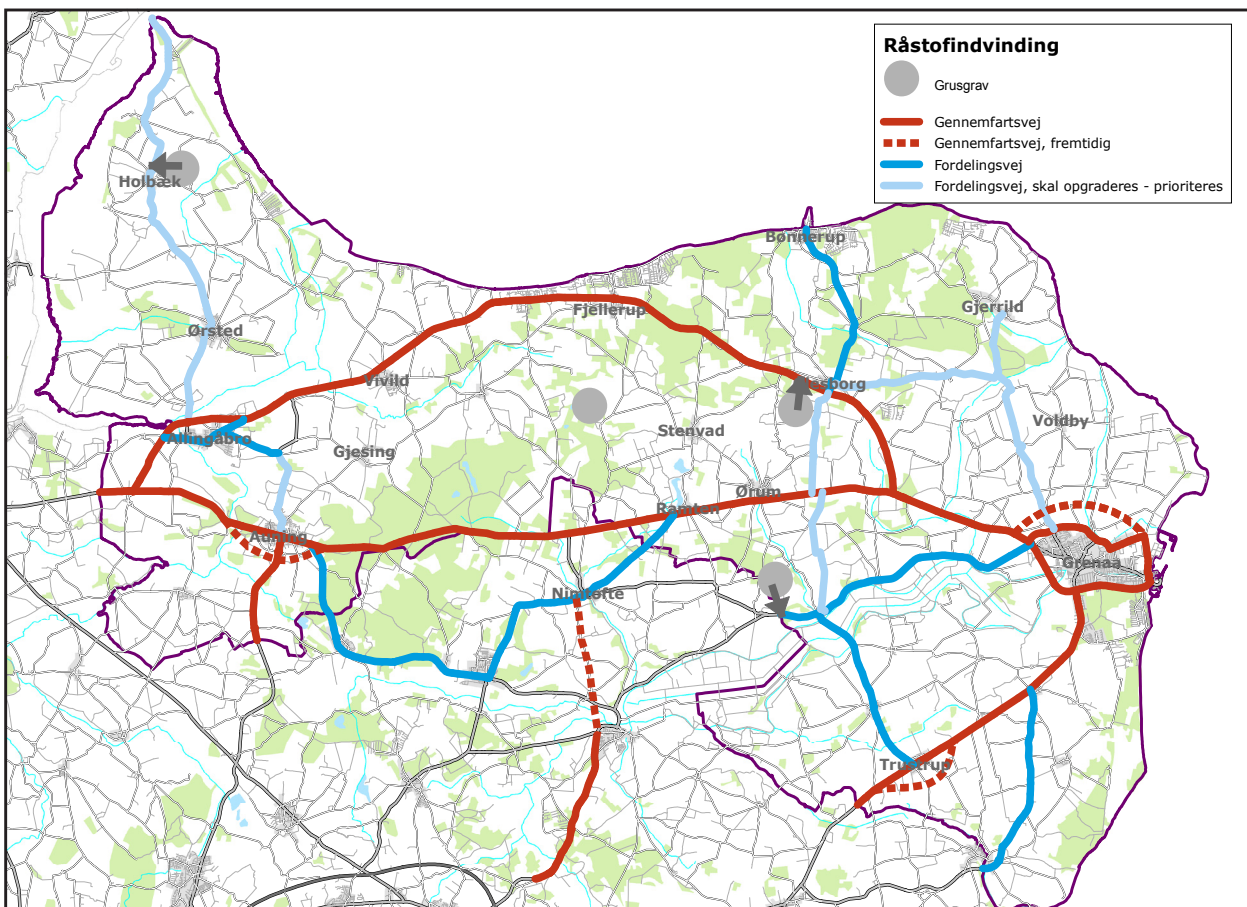
Trafikbetjening af kommunens grusgrave

Trafik til og fra grusgrave er en trafiktype, der medfører lokale gener, fordi der typisk køres ad lokalveje det sidste stykke frem mod grusgraven. Generne består i et relativt stort antal tunge køretøjer, spild på kørebanen mm.

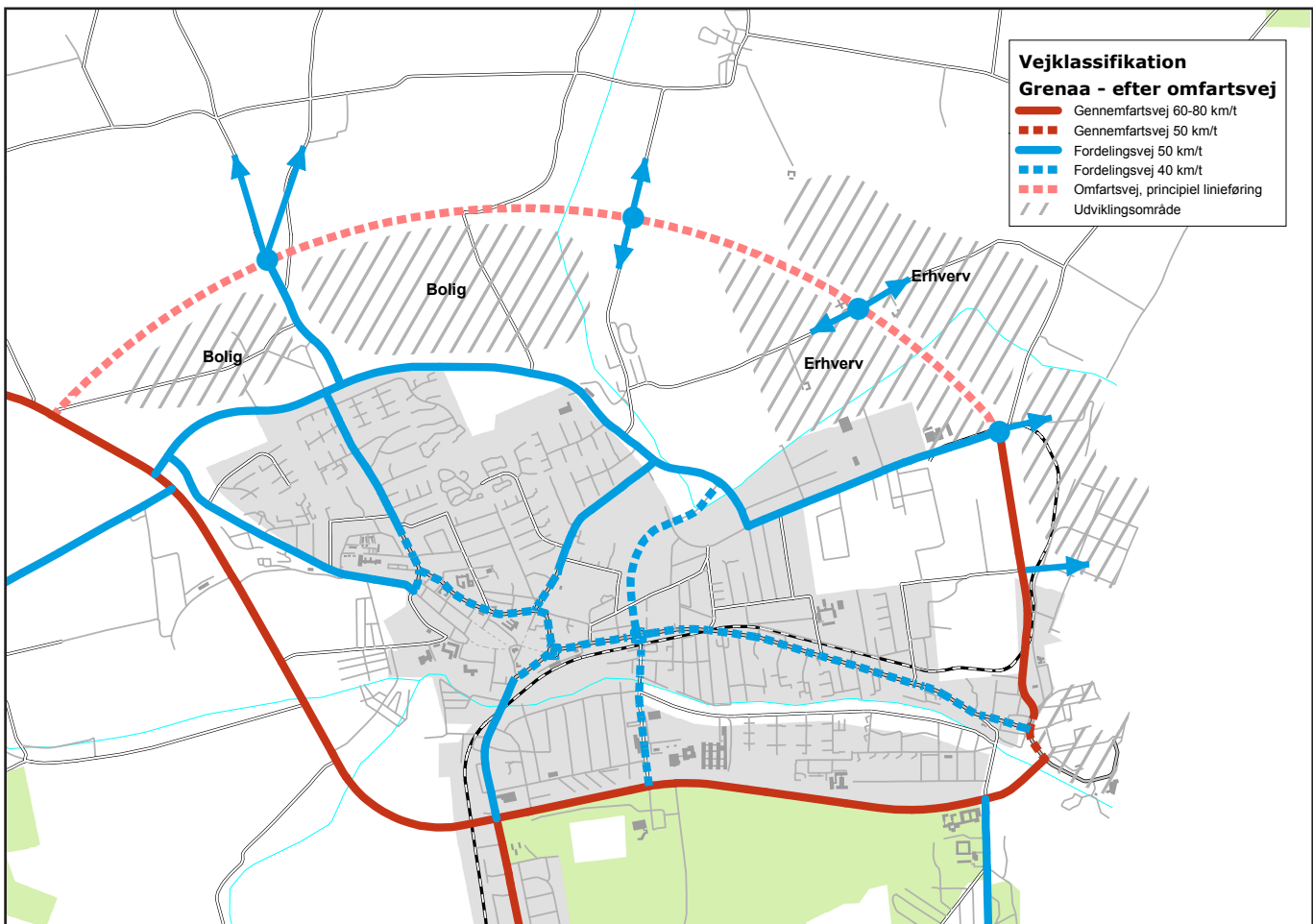
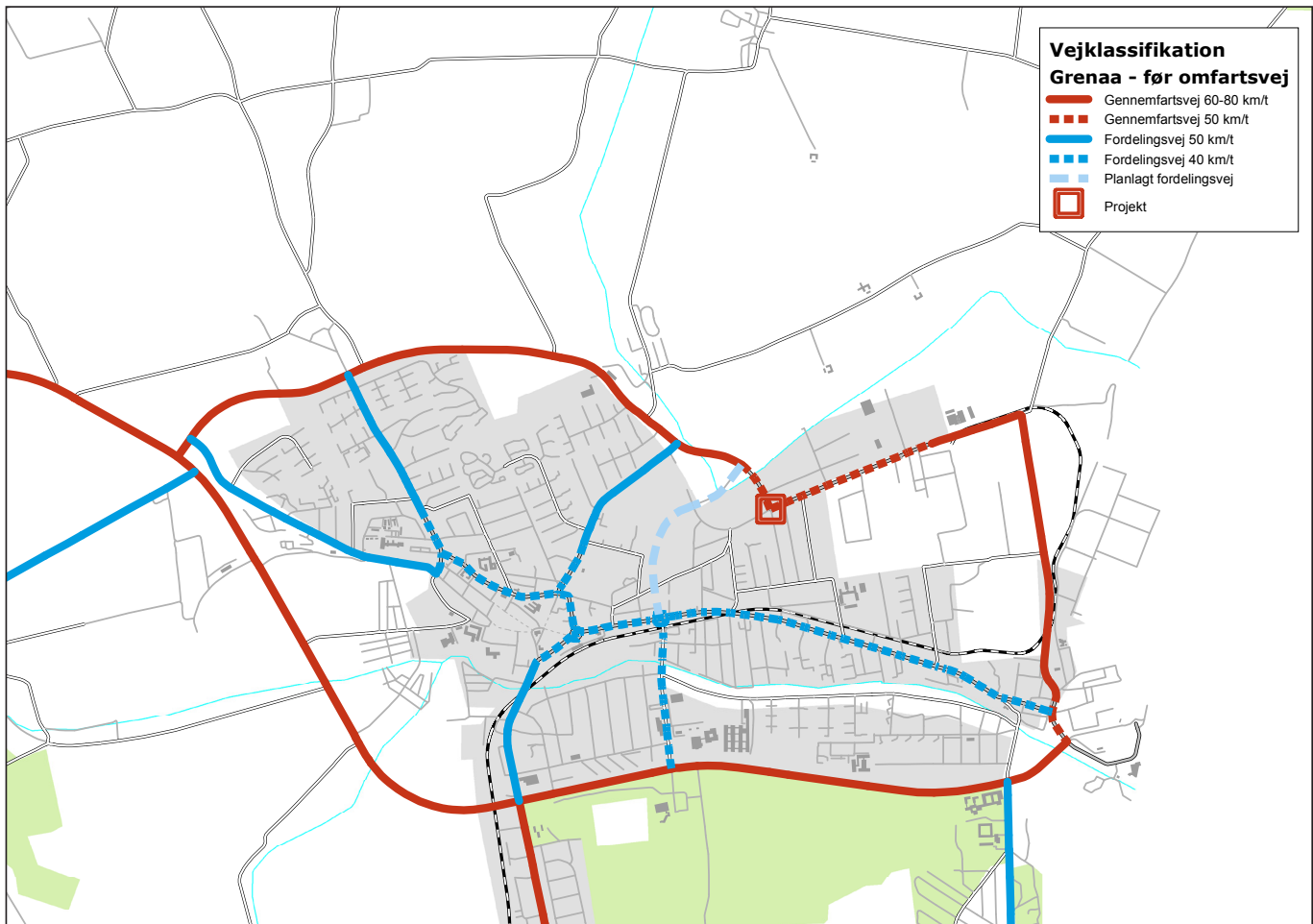
Det er derfor en særskilt målsætning, at kommunens grusgravsområder så vidt muligt bejenes direkte fra en trafikvej.

Der er udpeget 4 grusgravsområder i Norddjurs Kommune. I dette afsnit beskrives, hvordan de tænkes vejbetjent.

- Holbæk: Området vejbetjenes fra fordelingsvej Rousøvej
- Stenvad: Området vejbetjenes ind til videre fra lokalveje. På længere sigt fra Nord-syd vejen
- Glesborg: Området har direkte adgang til gennemfartsvej (rute 547). Det skal undersøges, om hele området kan have vejadgang herfra, i dag har en af grusgravene adgang fra Laenvej.
- Nordvest for Fannerup: Området vejbetjenes fra Syddjurs Kommune.



Placering af kommunens grusgrave med vejadgange i planperioden.



Grenaa

Gennemfartsveje og fordelingsveje

I Grenaa er følgende veje udpeget som gennemfartsveje:

- Ringvejen
- Mellemstrupvej - Bredstrupvej - Kattegatvej

Hvis der etableres en nordlig omfartsvej, som vil få status af gennemfartsvej, nedklassificeres Mellemstrupvej - Bredstrupvej til fordelingsvej.

I Grenaa er følgende veje udpeget som fordelingsveje:

- Århusvej (nord for Ringvejen) - Søndergade
- Kannikegade - Østergade - Østerbrogade - Havnevej - Strandgade
- P-ringen Rosengade - Markedsgade
- Randersvej
- Bavnehøjvej
- Emballagevej - Østervænget
- Åstrupvej
- N. P. Josiassens Vej
- Kystvej (fra Ringvejen) - Fuglsangsvej

Der kan inden for planperioden etableres en ny fordelingsvej over "pap-grunden" mellem krydset Østerbrogade - N. P. Josiassens Vej og Emballagevej.

Vejbetjening af havnen og det nordøstlige erhvervsområde

Ruten ad Ringvejen - Kattegatvej vil for trafikken fra Århus fortsat være den korteste og naturlige rute til havnen, og denne trafik vil dermed være i konflikt med f.eks. lette trafikanter, der skal fra bymidten til det nye byområde. Det kan være vanskeligt at tvinge den tunge trafik fra Århus til at køre vest og nord om byen. Hvis Kattegatvej lukkes, er der risiko for, at tung trafik fra Århus vil vælge en af ruterne gennem bymidten.

Den primære adgangsvej til havnen, herunder færgelejet for færgerne til Varberg, er i dag ad Ringvejen, både for trafik fra Århus og fra Randers.

For erhvervsområdet i den nordøstlige del af byen er den primære adgangsvej fra Århus ad Ringvejen - Kattegatvej, men en del trafik kører også gennem bymidten. Fra Randers er den primære adgangsvej ad Mellemstrupvej - Bredstrupvej - Kattegatvej.

Mellemstrupvej - Bredstrupvej vil kapacitetsmæssigt kunne håndtere en flytning af færgelejet for Varberg-færgerne og andre havneaktiviteter til den nordlige del af havnen. Der bør dog ske en ombygning af krydset Mellemstrupvej - Bredstrupvej - Odinsvej, hvor Odinsvej og Bredstrupvej (vest) lukkes ved krydset, og andre tiltag til fremme af lette trafikanters tryghed på Mellemstrupvej.

Etablering af en nordlig omfartsvej er ikke i forhold til vejkapacitet en forudsætning for flytning af f.eks. færgehavnen eller andre havneaktiviteter til den nordlige del af havneområdet. Men en ny omfartsvej vil være med til at sikre en bedre infrastruktur for Grenaa Havns bagland, og den kan være medvirkende til at sikre en fremtidig udvikling af havnen og de store erhvervsområder nord for byen.

Der er ønsker om byudvikling på det nuværende færgelejeområde kombineret med en forskydning af de trafikskabende havneaktiviteter - herunder færgelejet - mod nord.

I den forbindelse har muligheden for en lukning af Kattegatvej, forbi det sydligste stykke af havnen, været overvejet. Lukning af Kattegatvej vurderes dog ikke at være en realistisk mulighed, da ruten ad Ringvejen - Kattegatvej for trafikken fra Århus - herunder trafikken med modulvogntog - fortsat vil være den korteste og naturlige rute til havnen, og denne trafik vil dermed være i konflikt med f.eks. lette trafikanter, der skal fra bymidten til det nye byområde.

Opretholdelse af Kattegatvej er ikke til hinder for byudvikling på havneområderne, hvis krydsningen mellem den tunge trafik på Kattegatvej og let trafik mellem bymidten og havnen indrettes på en sikker måde, f.eks. med en signalregulering kombineret med en lokal hastighedsnedsættelse på Kattegatvej.

Projekter Grenaa

Vejprojekter

- Ny vej over Pap-grunden
- Ombygning af krydset Bredstrupvej - Mellemstrupvej
- Krydset Kattegatvej - Havnevej
- Nordlig omfartsvej (statsvej)

Trafiksikkerhedsprojekter

- Østerbrogade - N. P. Josiassens Vej
- Havnevej
- Århusvej - Rugvænget (statsvej)
- Århusvej - Ringvejen (statsvej)

Hastighedsprojekter

- Fartdæmpning og stier på N. P. Josiassens Vej
- En række 40 km/t veje

Stiprojekter

Sti/cykelbane langs vej:

- Åstrupvej (Solvangs Allé - Mellemstrupvej)
- Bredstrupvej
- Kattegatvej
- Kystvej (Skiltning af eksisterende sti som fællessti)
- Fuglsangvej
- Mellemstrupvej (Befæstelse af eksisterende grussti ved asylcenter)

Separat sti:

- Humlevej - Snebærvej (Befæstelse af eksisterende grussti)
- Møgelbjergparken - eksisterende sti
- Djursgade - Ymersvej (Sti ved gammelt jernbanespor)

Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej:

- Rosengade - Markedsgade (Østergade - Bavnehøjvej)
- Åstrupvej (Markedsgade - Solvangs Allé)
- Strandgade

Nordlige omfartsvej

Hvis en ny omfartsvej skal etableres, bør denne placeres nord for byudviklingsområdet ved Dolmer, ellers vil dette område være afskåret fra byen - eller etableringen skal ledsages af forbedrede muligheder for stikrydsning over Mellemstrupvej, f.eks. niveaufrie løsninger, hvis det kan indpasses i terrænet.

I regeringens Infrastrukturaftale 2009 er medtaget "Forundersøgelse vedrørende en ny omfartsvej ved Grenå mellem Rute 16 og Grenå Havn" til 5 mio. kr.

Ny nord-syd gående trafikvej over "pap-grunden"

Lukningen af Papfabrikken har skabt et stort sammenhængende areal midt i byen med mulighed for ny byudvikling. Arealet er også placeret, så det giver mulighed for etablering af en ny trafikvej mellem rundkørslen Østerbrogade - N. P. Josiassens Vej og et punkt på Mellemstrupvej, formodentlig mest oplagt ved tilslutning til Emballagevej.

Trafikplanen fastlægger, at der kan etableres en ny trafikvej her. Det er vigtigt at vejen gives en udformning, så der ikke skabes en ny genvej for tung trafik fra Århus til erhvervsområdet omkring Bredstrupvej.

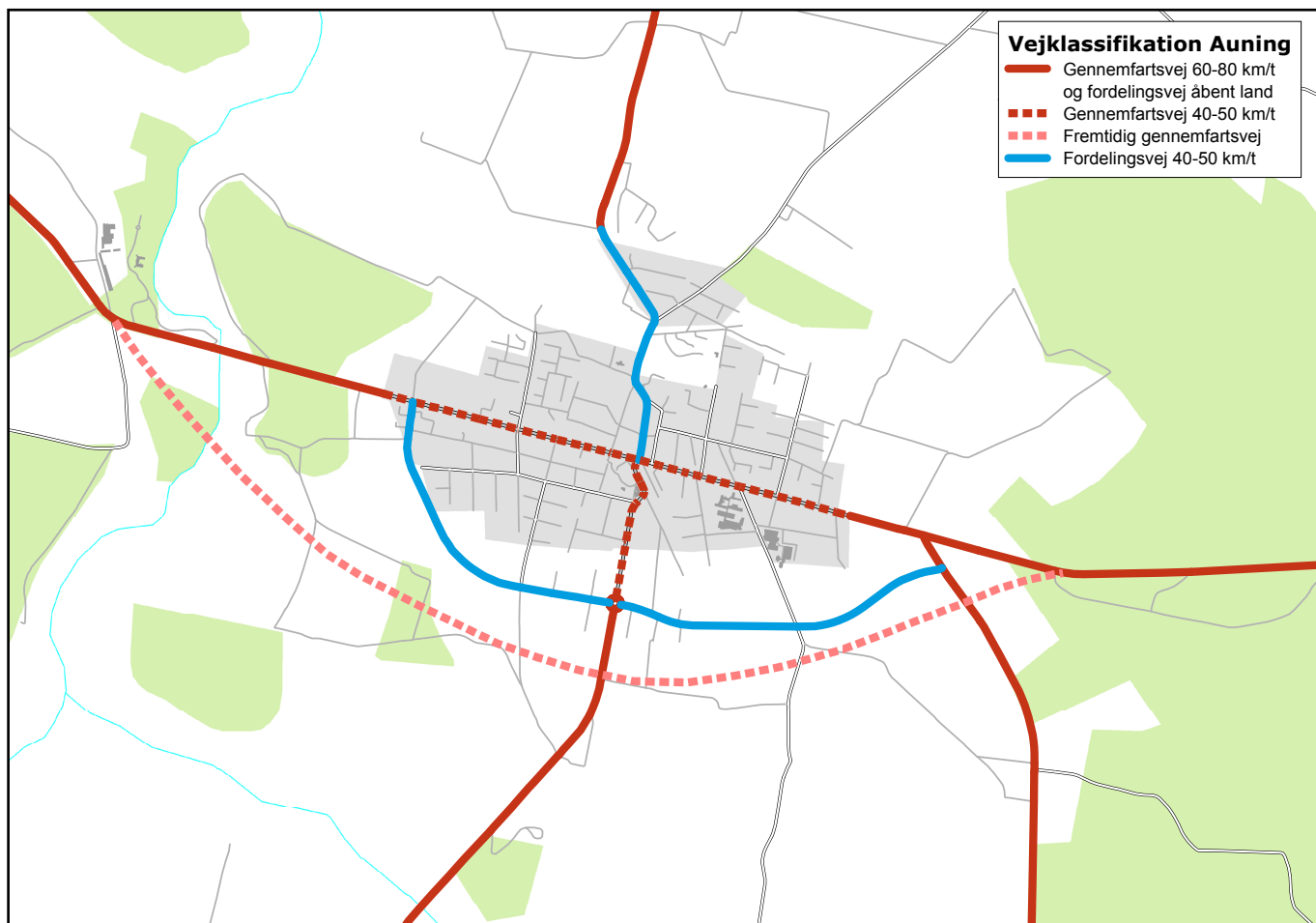
Nye veje på havnen

Norrdjurs Kommune og Grenaa Havn A/S har undersøgt udviklingsmuligheder for omdannelsen af de sydlige arealer på Grenaa Havn til mere byprægede funktioner. En omdannelse af arealet vil kræve at Stena Line A/S færgeleje flyttes til en mere nordlig placering, hvilket vil få stor indflydelse på vejstrukturen på havnen. For at kortlægge konsekvenserne af en flytning af færgelejet har Norrdjurs Kommune udarbejdet rapporten: "Flytning af færgeleje i Grenaa Havn".

På baggrund af rapporten har Norrdjurs Kommunes Kultur- og Udviklingsudvalg indstillet at færgelejet ikke flyttes inden for de næste 12 år, hvilket medfører at der ikke større ændringer med vejnettet på havnen.



Østergade, Grenaa



Projekter Auning

Stiprojekter

Sti/cykelbane langs vej:

- Vestergade og Østergade (Statsvej)

Separat sti:

- Nyvangsvej - Sdr. Fælledvej (Befæstelse af eksisterende grussti ved Auning Skole)

Cykelrute ad lokalvej:

- Klibovej
- Gjesingvej

Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej:

- Nørregade, Juelsgade, Kirkegade og Tårupvej (Østergade - eksisterende sti)
- Torvegade og Århusvej (Østergade - Pote-tevej)

Auning

Trafikveje

Trafikken i Auning er stærkt præget af Rute 16s passage af byen. Vejen er fardæmpet og det vurderes at forholdene er acceptable, selvom vejen åbenlyst udgør en barriere.

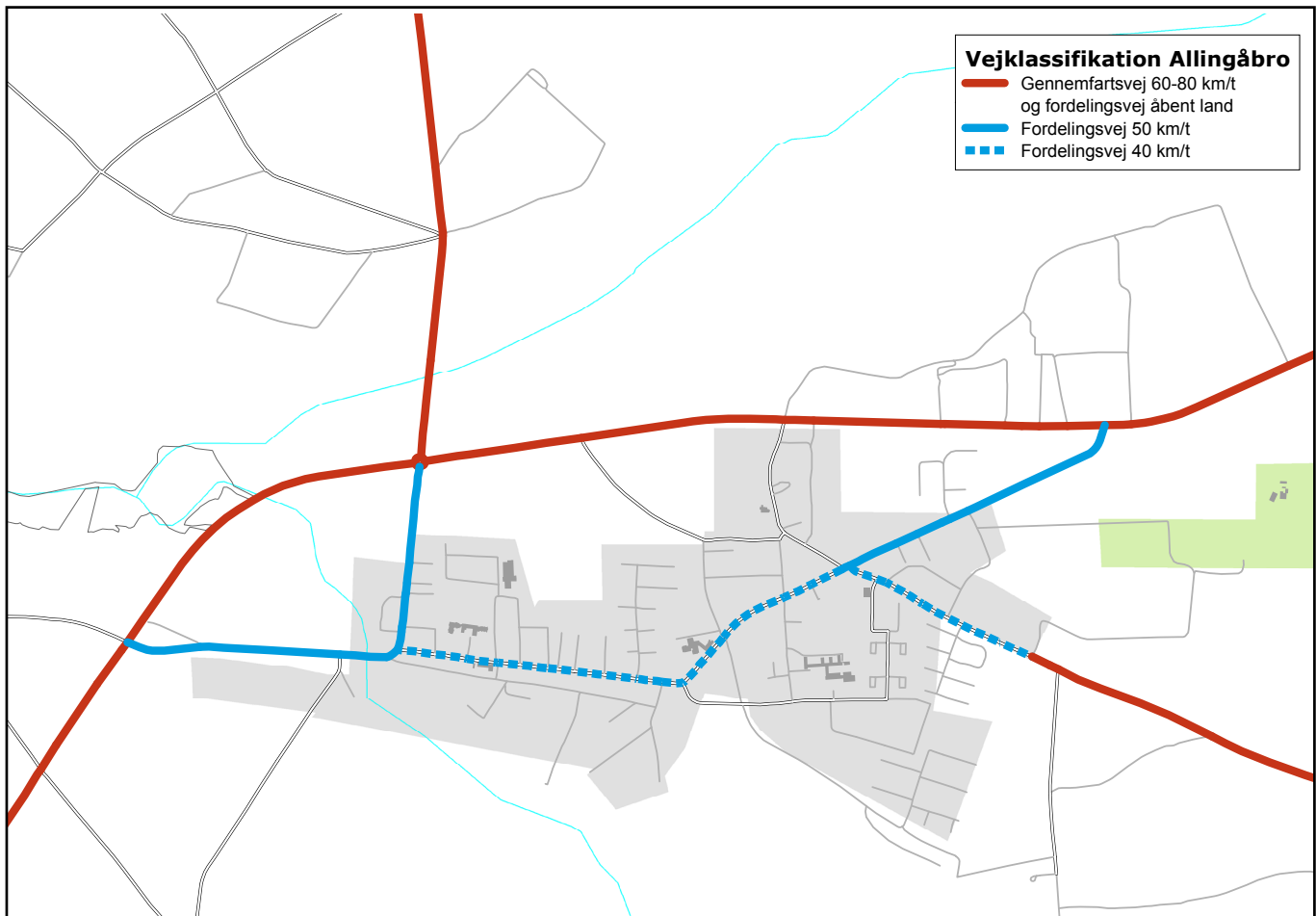
I Auning er følgende veje klassificeret som trafikveje:

- Vestergade - Østergade (statsvej)
- Nørregade - Tårupvej
- Århusvej
- Industrivej - Energivej

Arealreservation til en omfartsvej syd om Auning (statsvej) opretholdes. Omfartsvejen kan ikke forventes etableret i planperioden.



Lindeallé, Auning.



Projekter Allingåbro

Trafiksikkerhedsprojekter

- Trafiksanerung af Hovedgaden

Stiprojekter

Sti/cykelbane langs vej:

- Rousøvej (Hovedgaden - chikane ved Aldi)
- Rousøvej (Nordkystvejen - Hovedgaden)
- Hovedgaden (Tøjstrupvej - Nordkystvejen)

Cykelrute ad lokalvej:

- Granbakkevej

Cykelrute ad fartdæmpet trafikvej:

- Tøjstrupvej (Hovedgaden - bygrænsen)
- Hovedgaden (Broagervej - Tøjstrupvej)

Allingaabro

Trafikveje

I kraft af Nordkystvejen er Allingåbro ikke væsentlig påvirket af gennemkørende trafik.

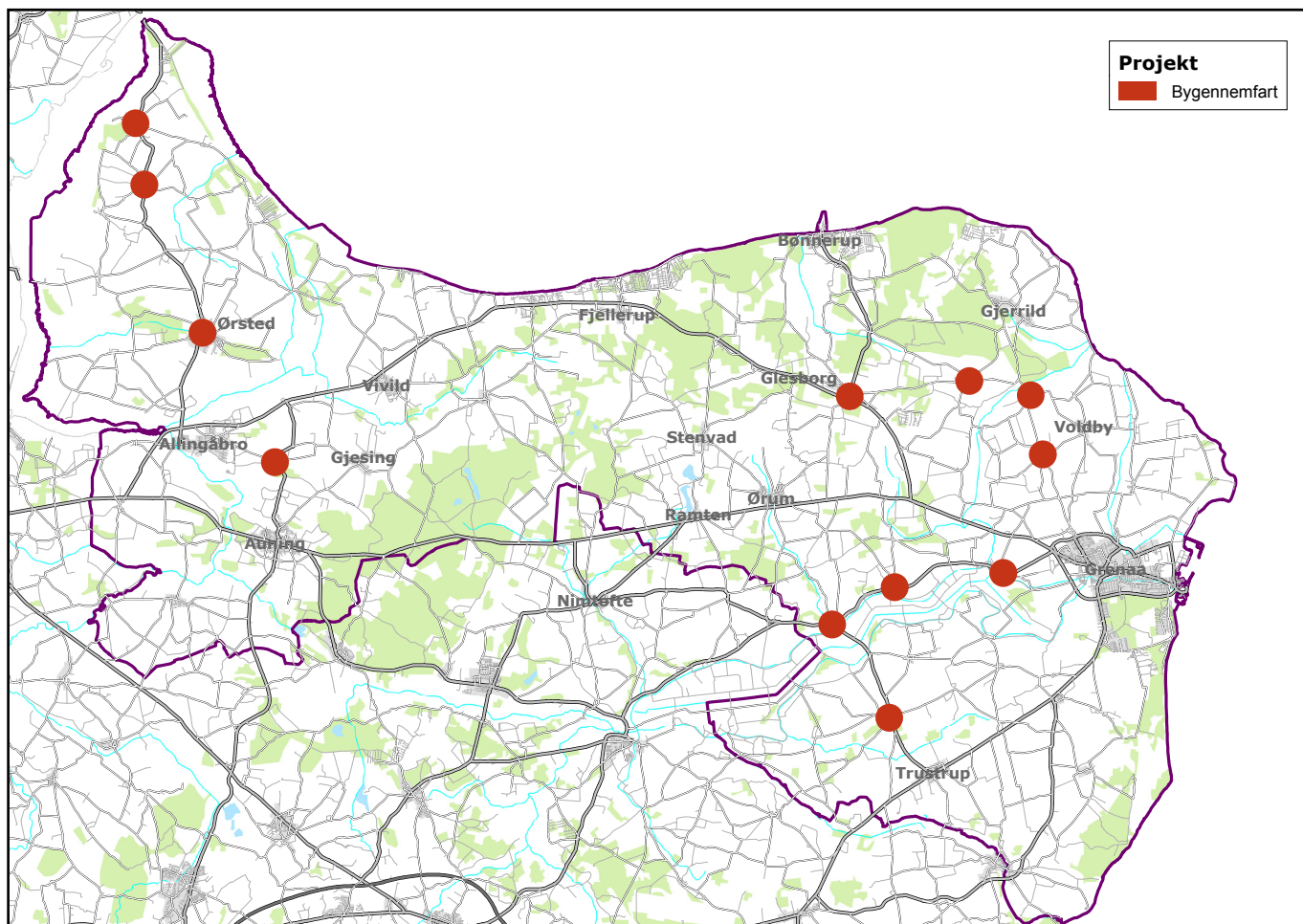
I Allingåbro er følgende veje klassificeret som trafikveje:

- Hovedgaden
- Rougsøvej

Hovedgaden er udpeget som uheldsbelastet lokalitet, og der foreligger projekt til en trafiksanering.



Hovedgaden, Allingåbro.



Projekter de mindre byer

Byggenemfarter, der etableres i forbindelse med opgradering af de tilhørende fordelingsveje i åbent land:

(*): omfatter også et stiprojekt)

- Ørsted *)
- Holbæk *)
- Udby *)
- Tøjstrup
- Thorsø
- Veggerslev
- Rimsø
- Enslev
- Ginnerup
- Fannerup
- Glesborg *)

De mindre byer

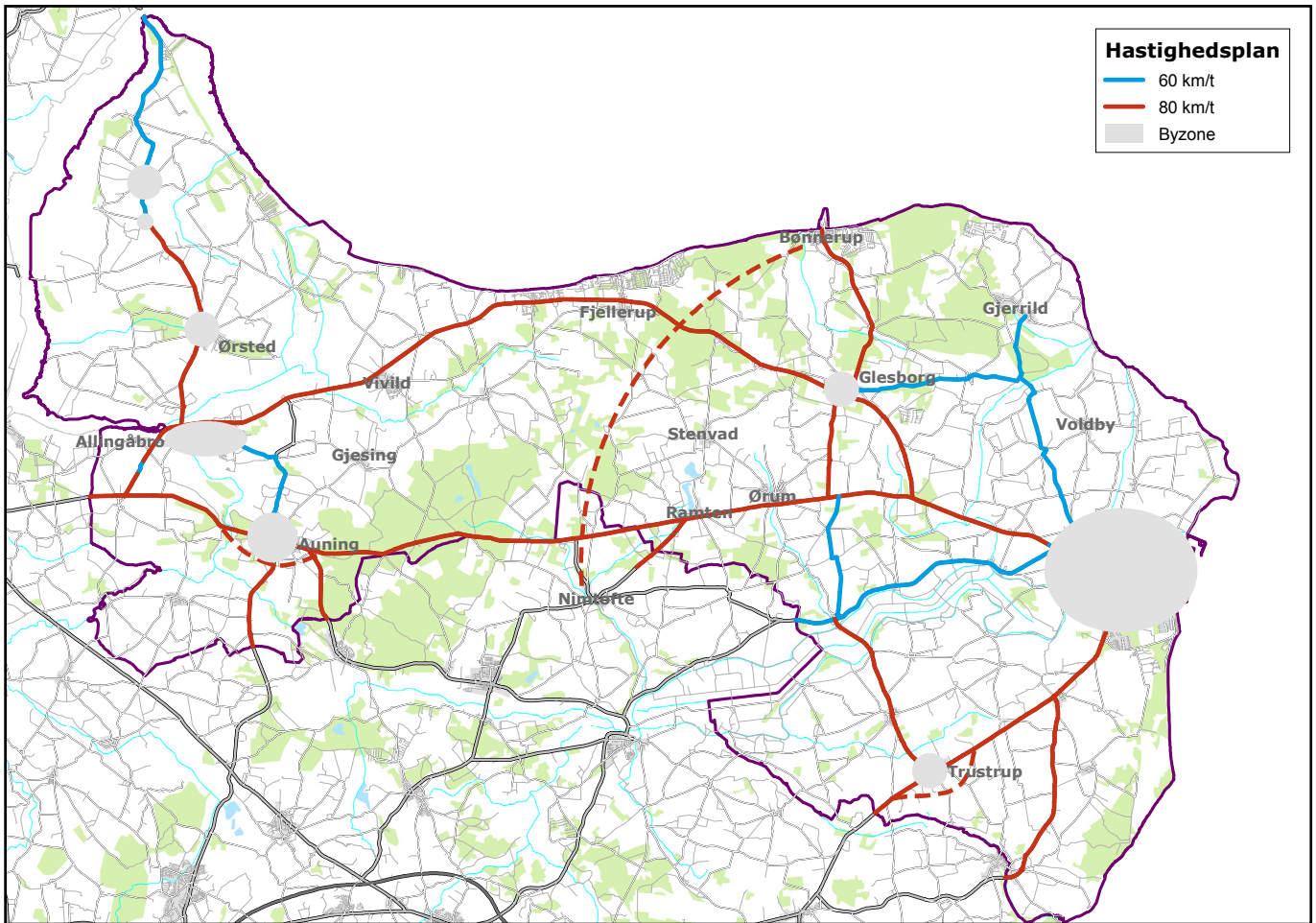
Trafikveje

For de mindre byer fastlægges generelt, at trafikvejene er de veje, som er placeret i forlængelse af trafikvejene på åbent land. Det foreslås, at der foretages en gennemgang af alle bygennemfarter i kommunen med fokus på gennemfarter på gennemfartsveje og gennemfarter hvor der er konstateret uheld.

Efter behov kan trafikvejene i de mindre byer hastighedsdæmpes til 40 km/t eller 30 km/t ved særligt snævre pladsforhold og lave trafikmængder. Trafiksanering kan naturligt ske i forbindelse med opgradering af den trafikvej i åbent land, der gennemskærer byen.

I Glesborg skal det undersøges, om trafikken til Bønnerup Strand kan afvikles mere smidigt ved en forlægning af Hemmedvejs indføring nord fra. Projektet skal ses i sammenhæng med opgradering af Laenvej (åbent land-projekt).

Arealreservation til en omfartsvej øst om Trustrup (statsvej) opretholdes. Omfartsvejen kan ikke forventes etableret i planperioden.



Hastighedsplan - Åbent land og Hastighedsplan Grenaa.

Hastighedsplan

Hastighed

Der er udarbejdet forslag til hastighedsplan for åbent land og byerne. Hastighedsplanen følger vejklassificeringen i et vist omfang. Der er dog ikke direkte sammenhæng mellem klassificering som gennemfarts- eller fordelingsvej og en høj hastighedsklasse. F.eks. skarpe kurver eller andre forhold kan gøre en lavere hastighed nødvendig over kortere strækninger.

Åbent land

Gennemfartsveje klassificeres med hastighed 80 km/t på nær korte strækninger omkring farlige kurver mm, hvor der vil være nedsat hastighed. Kommunens gennemfartsveje vurderes alle at have en standard, hvor 80 km/t vil være en passende hastighed.

Fordelingsveje klassificeres med hastighed 80 km/t eller 60 km/t. Veje der får hastighed 60 km/t er veje der har smalle vejudlæg og kurvede forløb samt stiruter ad trafikvej.

Lokalveje klassificeres med hastighed 60 km/t. Som udgangspunkt tænkes denne hastighed opnået alene ved skiltning. Ved særlige forhold, f.eks. i sommerhusområder eller "blå byer" kan en lavere hastighedsgrænse være nødvendig.

Byer

I byer er udgangspunktet den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t. 60 km/t kan anvendes på gennemfartsveje, der er facadeløse (dvs uden private indkørsler) og uden lette trafikanter eller med stianlæg. 50 km/t er generel hastighed på gennemfarts- og fordelingsveje, der har stianlæg. 50 km/t er ligeledes hastighed på lokalveje i erhvervsområder.

40 km/t er hastighed på fordelingsveje i de tætteste byområder, herunder veje uden stianlæg og med mange private indkørsler.

40 km/t er generel hastighed på lokalveje i boligområder. Der kan også arbejdes med lavere hastigheder som 30 km/t eller 15 km/t (legeterræn) i mindre afgrænsede områder, hvor vejene fysisk er indrettede til det. I butiksområder, bymidter o.s.v. kan ligeledes anvendes lavere hastighedsgrænser.

Anvendelse af hastighedsgrænse 40 km/t eller vejledende hastighed 40 km/t eller lavere forudsætter efter de nugældende regler, at der foretages hastighedsmålinger og etableres nødvendige fartdæmpende foranstaltninger for at sikre at den lave fart overholdes.



Eksempel på vej i åbent land, hvor hastighedsgrænse 80 km/t er passende.



Eksempel på vej i åbent land, hvor hastighedsgrænsen bør være 60 km/t.

Stiplan

Cykling er en sund og miljøvenlig transportform, som vælges af mange danskere til deres daglige ture. Cyklen bruges i alle aldersgrupper, men det er især blandt børn og unge, at cykeltrafikken er størst.

Stiplanen skal være med til at sikre et sammenhængende og sikkert stinet i Norddjurs Kommune - især på de kortere ture f.eks. mellem hjem og skole. I stiplanen er der derfor defineret en række kvalitetskrav til stinettet og målsætninger, herunder målsætninger inden for trafikikkerhed.

Kvalitetskrav for stinettet i landområde

Stinettet i åbent land skal være belagt med fast belægning og på udvalgte steder kan der være belysning.

Det er vigtigt med sikre krydsninger mellem stinettet og vejnettet - specielt trafikvejnettet. Disse kan udformes som:

Krydsninger mellem vejnet og stiruter i landområde

- Niveaufri krydsninger
- Rundkørsler
- Signalreguleringer - bruges kun sjældent i åbent land
- Helleanlæg, som gør det muligt for de lette trafikanter at krydse vejen i 2 tempi.

Stinet i landområde

Stinettet i åbent land skal primært give forbindelse mellem kommunens bysamfund samt større trafikmål i det åbne land. Der er et mål i stiplanen at forbinde centerbyer med deres nærområder samt skabe sikre skoleveje, for at få flere til at benytte cyklen som transportmiddel. Et væsentligt element i planen er, at fokusere på etablering af sikre stiforbindelser til kommunens folkeskoler inden for en afstand af 5 km, hvor det er realistisk, at elever dagligt vil benytte stierne.

De rekreative stiruter, som ikke nødvendigvis forløber ad asfalterede stier eller veje, indgår ikke som en del af stirutenettet, men indgår som et supplement hertil. Specielt på strækninger over længere afstande mellem kommunens centerbyer.

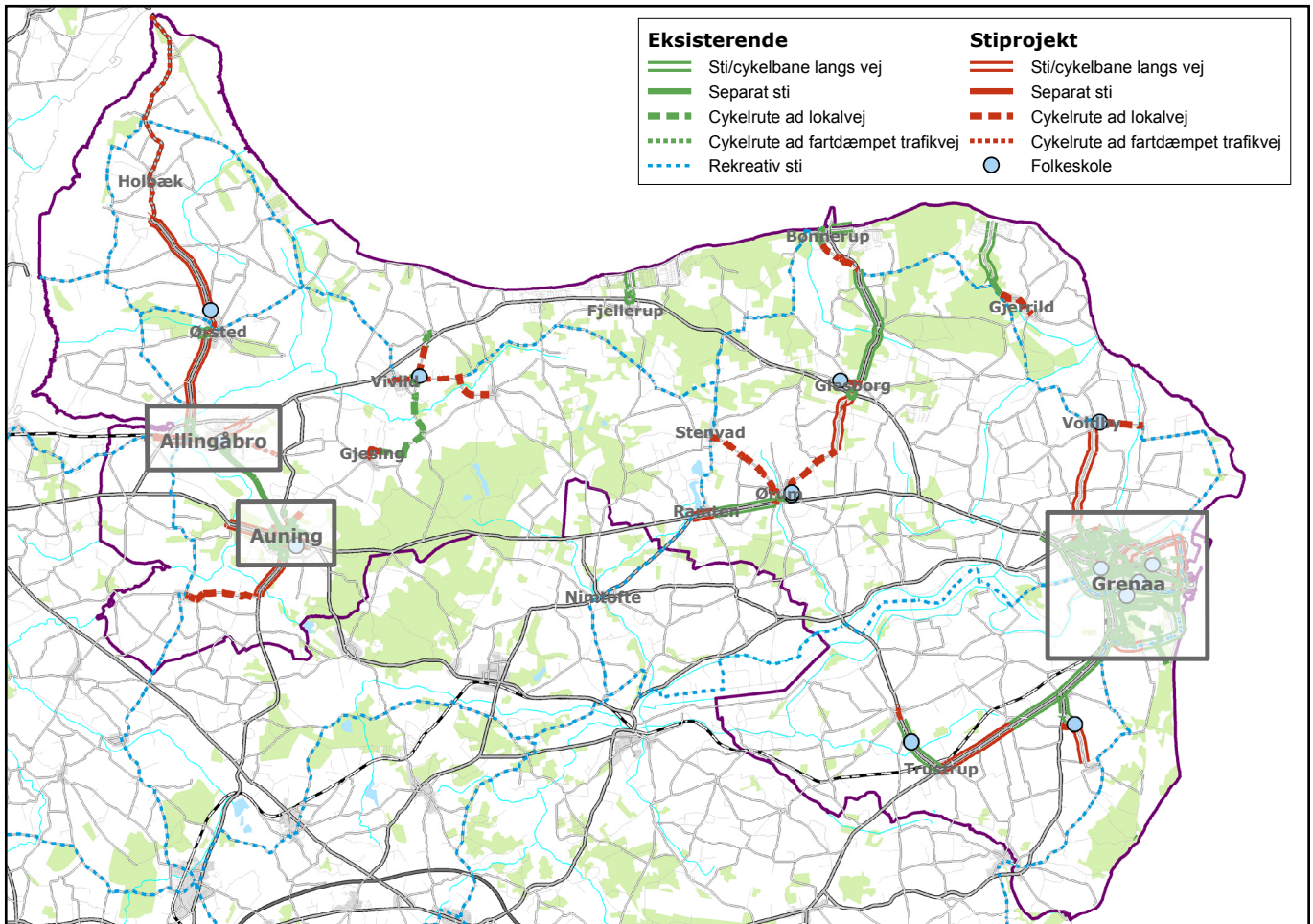
Fokus på skolebørn

Norddjurs Kommune vil gerne have flere til at benytte cyklen som transportmiddel specielt blandt skoleelever. Endvidere skal det være mere sikkert og trygt at færdes som let trafikant i kommunen. For at nå dette vil der blive arbejdet med følgende:

- Gradvis udbygning og opgradering af stinettet
- Indsatser i kryds i byområde
- Fokus på børn og unge
- Gennemførelse af kampagner rettet mod brugen af hjelm og spirituspåvirkede køretøjsførere
- Forbedring af uheldsbelastede steder med lette trafikanter
- Udarbejdelse af en skolevejsanalyse.

Baggrundsmateriale

- Stiplanen
- En række baggrundsnotater



Stirutenet for åbent land (Stirutenetet for centerbyerne Grenaa, Auning og Allingåbro fremgår af stiplanen).

Trafiksikkerhedsplan

Ambitiøs vision

Norrdjurs har en vision om at:

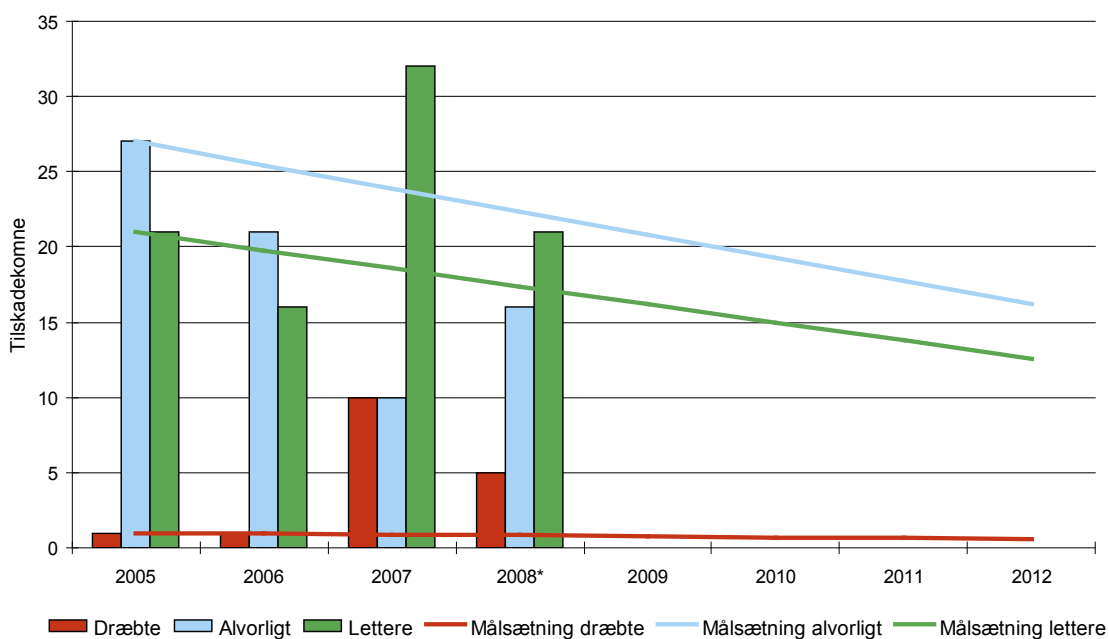
Ingen skal dræbes eller kvæstes på vej- og stinettet i Norrdjurs Kommune.

Antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne skal reduceres med 40% frem til år 2012 med udgangspunkt i 2005.

Kommunen har vedtaget et mål om at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne på vejnettet med 40 % frem til 2012. Dette er første skridt på vejen mod at nå visionen. Målet er ambitiøst, og for at nå det, vil kommunen arbejde målrettet både mod at forbedre den fysiske udformning af vejnettet og mod at påvirke trafikanternes adfærd. Målsætningen følger Færdselssikkerhedskommissionens mål.

For at nå målsætningen, skal antallet af dræbte og tilskadekomne i Norrdjurs Kommune være under 31 i 2012 mod 52 i 2007, fordelt på:

- Under 1 dræbte
- Under 17 alvorligt tilskadekomne
- Under 13 lettere tilskadekomne



Kommunens målsætning for trafiksikkerhedsarbejdet opdelt på dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne.

Baggrundsmateriale

- Trafiksikkerhedsplanen
- En række baggrundsnotater

Målsætninger for trafikikkerhedsarbejdet

Kommunen vil fokusere trafikikkerhedsarbejdet både på fysiske ændringer af vejene og på påvirkning af trafikantadfærd via kampagneaktiviteter. Kun en kombination af disse elementer kan sikre, at målet kan nås.

Kommunen vil overveje at oprette et lokalt færdselssikkerhedsudvalg, som bredt repræsenterer parterne i trafikikkerhedsarbejdet. Udvalget skal i dets virke være med til at sikre, at der arbejdes målrettet mod at forbedre trafikikkerheden.

Der skal udarbejdes en årlig uheldsstatus, sortpletudpegningsplan og handlingsplan, som kan sikre, at der arbejdes mod målet.

Indsatsområder og strategi

Trafikkerhed starter med dig!

9 ud af 10 uheld i trafikken sker fordi mennesker bevidst eller ubevidst begår fejl. De største udfordringer i trafikikkerhedsarbejdet er derfor at få trafikanterne til at ændre adfærd, så de undgår at begå fejl. Samtidig er det nødvendigt at sikre vejens indretning samt forbedre bilerne og deres sikkerhedsudstyr, så skaderne minimeres når ulykkerne alligevel sker.

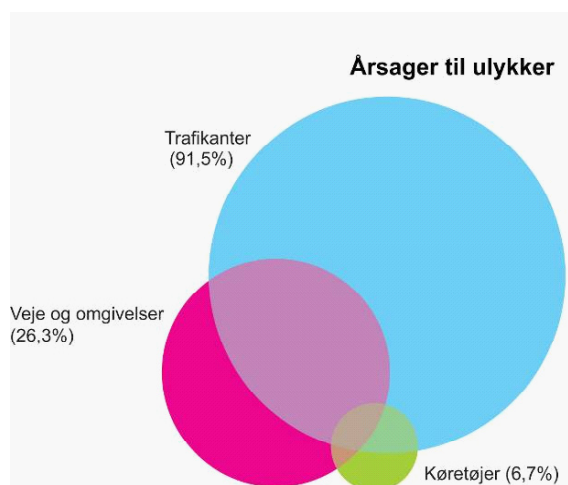
Særlige indsatsområder

Målsætningen skal nås med fokus på en række indsatsområder, som er udpeget med baggrund i en uheldsanalyse, som er foretaget for de politiregistrerede uheld på kommunevejene i perioden 2003-2007. Kommunens vejnet udgør ca. 95 % af det samlede vejnet i kommunen, mens 77 % af de registrerede uheld skete på kommunevejene i perioden. Norddjurs Kommune vil selv igangsætte eller medvirke i andres initiativer indenfor hvert af kommunens indsatsområder:

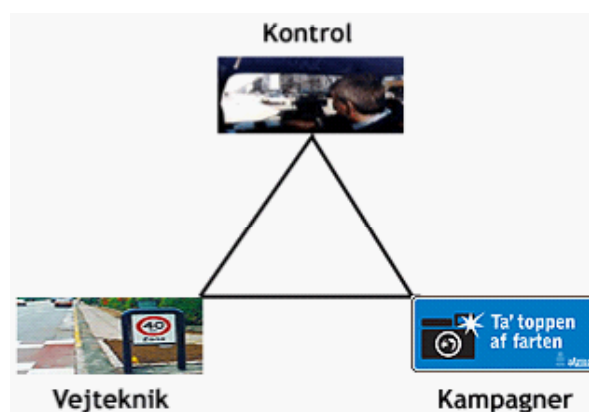
Manglende selebrug skal også have fokus i trafikikkerhedsarbejdet. Kommunen vil her primært deltage i de nationale og regionale kampagner, hvorfor området ikke er udpeget som et særligt indsatsområde.

Indsatsområder rettet mod forbedring af trafikikkerheden

- Kurveheld i landområde
- Faste genstande i landområde
- Uheld med lette trafikanter i byområde
- Unge bilførere
- Spiritusuheld
- Hastighed
- Uheldsbelastede lokaliteter på vej- og stinettet.



*Trafikanten er den primære årsag til uheld.
[Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan
7. maj 2007]*



Den bedste effekt fås ved både at arbejde med vejteknik, kontrol og adfærd.

Uhedsbelastede lokaliteter

Et af indsatsområderne er forbedring af uhedsbelastede lokaliteter. Der er udpeget 3 uhedsbelastede lokaliteter på kommuneveje- ne samt 4 øvrige lokaliteter, hvor der er foreslået projekter til nedbringelse af forekomsten af uheld. De øvrige lokaliteter er medtaget, da de har et usædvanligt højt antal uheld, men alligevel ligger under udpegningskriterierne for en uhedsbelastet lokalitet (se faktaboks).

Der er desuden fundet 3 uhedsbelastede kryds på statsvejnettet. Alle lokaliteterne er fundet med baggrund i de politiregistrerede uheld i perioden 2003-2007.

Nr .	Lokalitet	Uheld
1	Østerbrogade – N.P. Josiassens Vej, Grenaa	8
2	Nordkystvejen – Rougsøvej, Allingåbro	7
3	Nordkystvejen, åbent land	5
4	Hovedgaden, Allingåbro	14
5	Havnevej, Grenaa	12
6	Gammel Fjellerupvej, åbent land	13
7	Stenaltvej, åbent land	7

Uhedsbelastede lokaliteter på kommuneveje- ne i Norddjurs Kommune, hvor der er foreslået uhedsprojekter (sorteret efter uheldstæthed).

Sorte pletter og grå strækninger

Sædvanligvis udpeges der i trafik- sikkerhedsarbejdet såkaldte sorte pletter og grå strækninger. Udpeg- ningen sker ud fra det registrerede antal uheld, som sammenholdes med trafikmængden og udformningen af stedet.

I Norddjurs sker der mange trafik- uheld, men de ligger så spredt, at de uhedsbelastede lokaliteter er udpe- get ved hjælp af enklere kriterier. Det er derfor valgt ikke at benytte betegnelserne sorte pletter og grå strækninger for at undgå misforstå- elser.

I stedet anvendes betegnelserne uhedsbelastede kryds og strækning- er.

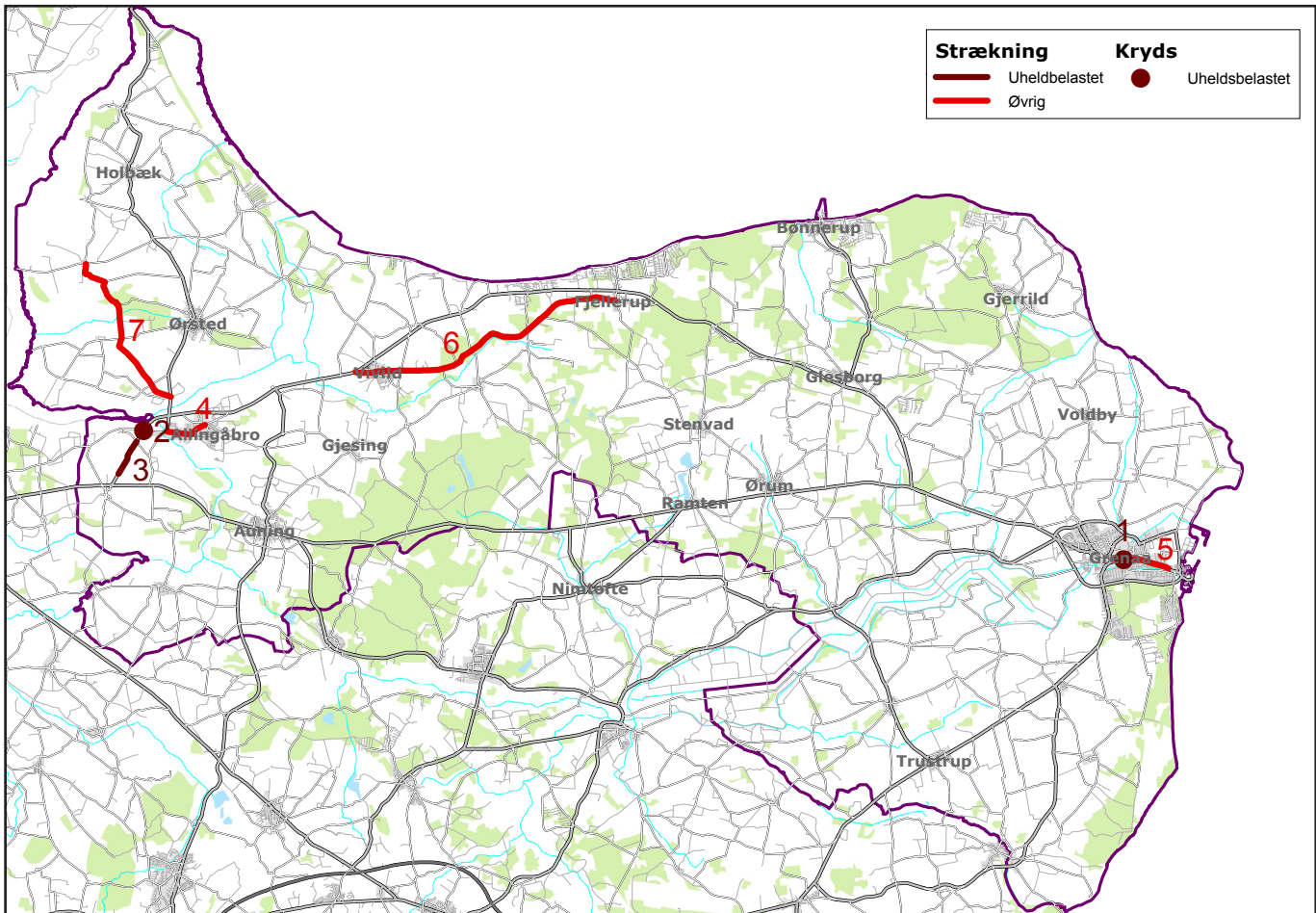
Kriterierne for udpegnings er:

Uhedsbelastet kryds

- minimum 5 uheld

Uhedsbelastet strækning

- minimum 5 uheld over en stræk- ning på 500 meter.



Uheldsbelastede lokaliteter på kommunevejene i Norddjurs Kommune, hvor der er foreslået uheldsprojekter (sorteret efter uheldstæthed).