

Trafikanalyse

Nyt industriområde ved Ringvej Syd

Sweco Danmark A/S	CVR nr. 48233511
Projekt	Local Plan surveys
Projektnummer	41017397-003
Kunde	Nordic Sorting Facility A/S
Udfærdiget af	Julius Molsen
Dato	2026-02-25
Dokumentnavn:	Trafikanalyse Nordic Sorting Facility, Regnstrup

Ændringsliste

Ver	Dato	Beskrivelse af ændringen	Revideret af	Godkendt af

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	2
1.1	Planlægningsgrundlag	2
2	Eksisterende forhold.....	2
2.1	Eksisterende geometri og vejadgang.....	3
2.2	Eksisterende trafik.....	3
3	Fremtidige forhold.....	4
3.1	Geometri	4
3.2	Kapacitet	5
3.2.1	Resultater af kapacitetsberegninger	6
4	Øvrige bemærkninger	7

1 Indledning

I denne analyse belyses de fremtidige trafikale forhold ved Ringvej Syd i Holbæk Kommune i forbindelse med opførelsen af et nyt industriområde ved Ringvej Syd, syd for Kalundborgmotorvejen.

1.1 Planlægningsgrundlag

Følgende vejregler indgår i dette notat som planlægningsgrundlag:

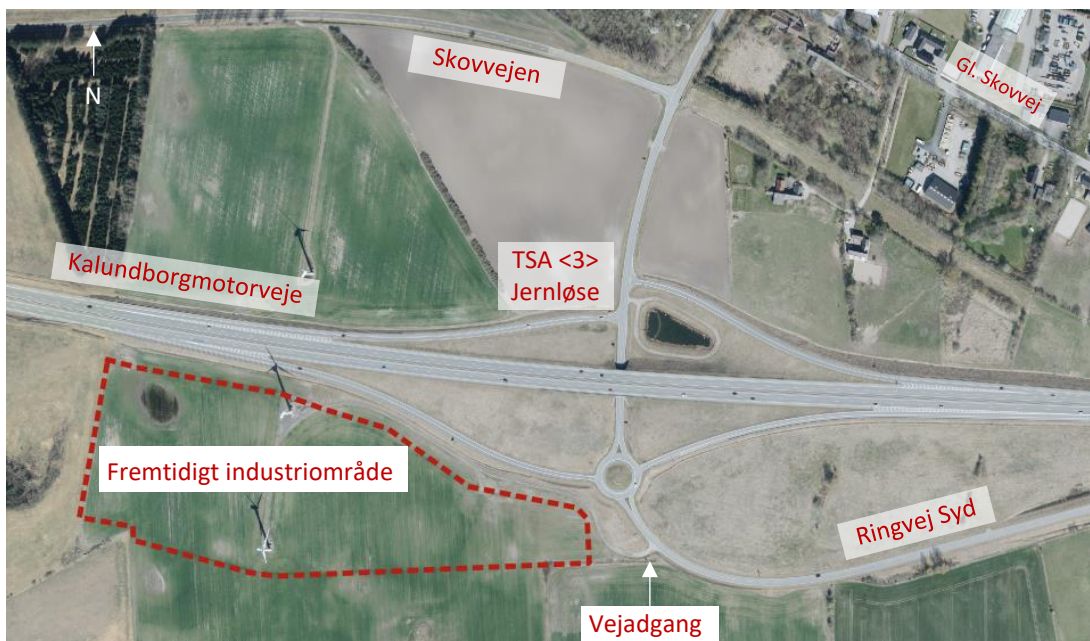
- Kapacitet og serviceniveau, marts 2024
- Katalog Turrater, september 2020

Herudover indgår forudsætninger fra Swecos indledende arbejde for PreZero omhandende opførelsen af et plastsorteringsanlæg i det undersøgte område.

2 Eksisterende forhold

Ringvej Syd forbinder i dag Nørre Jernløse med Sønder Jernløse, og er desuden de to byers forbindelse til Kalundborgmotorvejen. Tilslutningsanlæg <3> Jernløse giver mod øst forbindelse til Holbæk, Roskilde og København, og mod vest forbindelse til Kalundborg.

Tilslutningsanlægget er opbygget med et forsat T-kryds nord for motorvejen med til- og frakørsel, og med en rundkørsel syd for motorvejen, der forbinder til og frakørslen på denne side af motorvejen.



2.1 Eksisterende geometri og vejadgang

Rundkørslen er dimensioneret i en størrelse med overkørbare arealer, som må forventes at kunne håndtere lastbilerne som kører til og fra det nye område. Hvis der er behov for modulvogntog, vil det muligvis være nødvendigt at eftervise, at arealbehovet er tilstrækkeligt.

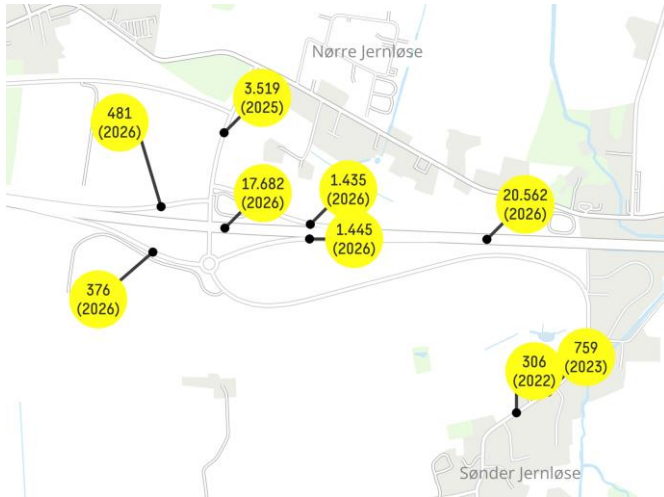
Der er allerede forberedt en adgangsvej til området ca. 55 m syd for rundkørslen ved den grusvej, som i dag servicerer de to vindmøller på området, se figur 1.



Figur 1 Udklip med angivelse af eksisterende adgangsvej til området via Ringvej Syd.

2.2 Eksisterende trafik

Der er registreret en række trafiktællinger i nærheden. Trafiktællingernes beregnede ÅDT (mastra-data) fremgår af figur 2.



Figur 2. ÅDT ved trafiktællinger i nærheden. Kilde: Mastra. År for trafiktælling angivet i parentes.

Ud fra trafiktællingerne er morgen- og eftermiddagsspidstimen beregnet. Morgenspidstimen er i tidsrummet 7:15-8:15. Eftermiddagsspidstimen er i tidsrummet 15:00-16:00.

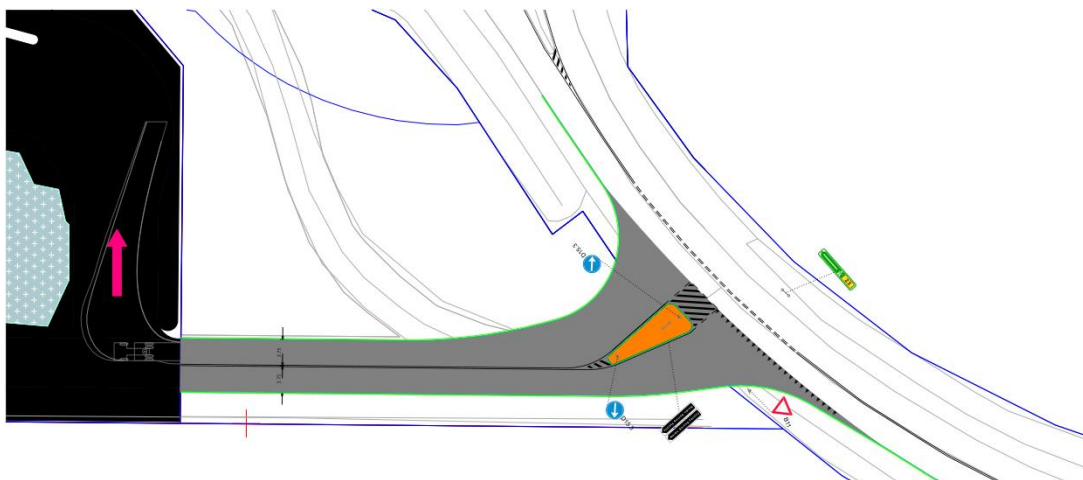
Trafikken på Ringvej Syd mellem tællingen nord for motorvejen, og tællingen ved Sønder Jernløse er estimeret ved hjælp af rampetællingerne.

3 Fremtidige forhold

I dette afsnit beskrives de fremtidige forhold i relation til geometrisk løsning og kapacitetsforhold i en fremtidig situation.

3.1 Geometri

Der etableres en tilslutning til Ringvej syd som vist på figur 3 og tegning TV 101. Det kommende kryds er beliggende ca. 55 meter syd for rundkørslen.



Figur 3. Udklip af Tegning TV 101

Tegning TV 102 viser de anvendte kørekurver. Tegningen fremgår af bilagsmaterialet. Der er anvendt køretype sættevongstog (SVT)

3.2 Kapacitet

I dette afsnit redegøres for den forventede kapacitet i trafikanlæggene ved det nye Industriområde. Dette drejer sig primært om indkørselsvejen til det nye område.

Udbygningen af industriområdet er planlagt i to faser, sådan at område 1, angivet på figur 4 herunder, udbygges først, og efterfølgende udbygges område 2.



Figur 4. Angivelse af de to områder. Begge områder vejbetjenes fra samme vejadgang.

Der er foretaget DanKap beregninger for det nye kryds hvor tilslutningsvejen og Ringvej Syd mødes.

Der er beregnet spidskvarter om morgenen samt spidskvarter om eftermiddagen.

For område 1 forventes der følgende trafik til området hver dag:

- 96 indkørende og 96 udkørende lastbiler
- 10 indkørende og 10 udkørende varevogne
- 90-120 indkørende og 90-120 udkørende personbiler pr. dag. (Medarbejdere i personbiler fordelt på tre skiftehold).

For område 2 er anvendelsen ukendt, hvorfor trafikken hertil er baseret på blandede industriområder fra Katalog Turrater. Det antages i denne forbindelse at der etableres 19.800 kvm industri tilsvarende en bebyggelsesprocent på 60% af område 2.

Der er i kapacitetsberegningerne taget udgangspunkt i spidskvarteret om morgenen og om eftermiddagen. Beregningerne for trafikestimeringen tager udgangspunkt i tilgang A fra vejreglen om Kapacitet og Serviceniveau afsnit 3.4.4.

For område 1, er der antaget en worst-case situation, hvor medarbejderskiftet sker i spidstimen, både om morgenen og om eftermiddagen. Dette svarer til, at op mod 15 biler kører ind, og 15 biler kører ud af området inden for det mest belastede kvarter.

Det forventes at lastbilerne generelt fordeler sig ligeligt over dagen. Dog er der, for at være på den sikre side, vurderet 3 indkørende og 3 udkørende lastbiler i det mest belastede kvarter, hvilket svarer til at op mod 12% af lastbiltrafikken sker i spidstimen.

For område 1 forventes det at 80% af trafikken kommer til/fra Kalundborgmotorvejen mod vest, mens 20% kommer til/fra Kalundborgmotorvejen mod øst. For område 2 forventes samme fordeling for 90% af trafikken, mens den øvrige 10% af trafikken forventes at komme lokalt fra enten Sdr. Jernløsevej, Skovvejen eller Gl. Skovvej.

Der er sket en fremskrivning af eksisterende trafik til år 2035. Eksisterende trafik er fremskrevet med 0,9 % p.a. i perioden 2025–2029 og 0,5 % p.a. i perioden 2030–2035, svarende til en samlet stigning på ca. 6,8 % fra 2025 til 2035. Fremskrivningerne er baseret på Vejdirektoratets forventninger til udviklingen i trafikken for alle veje¹. Årsagen til at der ikke er anvendt "øvrige veje" men i stedet "alle veje", er at der på denne måde tages forbehold for at området ligger motorvejsnært og ikke er udbygget i dag.

3.2.1 Resultater af kapacitetsberegninger

Resultaterne af kapacitetsberegningerne viser, at der ikke vil være kapacitetsproblemer ved den foreslåede udformning af det nye kryds ved tilslutningen til Ringvej Syd. Serviceniveauerne er i alle tilfælde B eller A.

Tabel 1 og tabel 2 viser resultaterne af kapacitetsberegningen for krydset mellem Ring Syd og den nye tilslutningsvej (benævnt "Ny Vej (V)") i morgenspidskvarteret.

Vejgren	Vejnavn	Kørespor	Belastnings- grad B	Service- niveau	Forsinkelse t [sek/ktj]	Køtlængde n5%	Trafik N [ktj/T]	Kapacitet Nmax [ktj/T]
A	Ringvej Syd (N)	LH	0,19	A	4	1	54	283
C	Ringvej Syd (S)	VL	0,25	A	5	2	59	234
B	Ny Vej (V)	VH	0,30	B	14	2	27	91

Tabel 1. Resultat af kapacitetsberegning (svingbevægelser) for morgenspidskvarteret ved udbygning af område 1 og 2.

Resultater pr. ben for beregningsperioden T		Forsinkelse [sek/ktj]	Samlet forsinkelse [ktj-timer]	Køretøjer i alt
A	Ringvej Syd (N)	3,9	0,1	54
C	Ringvej Syd (S)	5,1	0,1	59
B	Ny Vej (V)	13,9	0,1	27
Hele krydset, alle ben		6,2	6,4	0,2

Tabel 2. Resultat af kapacitetsberegning (hele krydset) for morgenspidskvarteret ved udbygning af område 1 og 2.

Tabel 3 og tabel 4 viser resultaterne af kapacitetsberegningen for krydset mellem Ring Syd og den nye tilslutningsvej (benævnt "Ny Vej (V)") i eftermiddagsspidskvarteret.

Vejgren	Vejnavn	Kørespor	Belastnings- grad B	Service- niveau	Forsinkelse t [sek/ktj]	Køtlængde n5%	Trafik N [ktj/T]	Kapacitet Nmax [ktj/T]
A	Ringvej Syd (N)	LH	0,16	A	4	1	49	300
C	Ringvej Syd (S)	VL	0,18	A	4	1	45	254
B	Ny Vej (V)	VH	0,35	B	12	2	41	119

Tabel 3. Resultat af kapacitetsberegning (svingbevægelser) for eftermiddagsspidskvarteret ved udbygning af område 1 og 2

--	--	--	--

¹ <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/trafikken-i-fremtiden>

Resultater pr. ben for beregningsperioden T		Forsinkelse [sek/ktj]	Samlet forsinkelse [ktj-timer]	Køretøjer i alt
A	Ringvej Syd (N)	3,6	0,0	49
C	Ringvej Syd (S)	4,3	0,1	45
B	Ny Vej (V)	11,5	0,1	41
Hele krydset, alle ben		6,2	0,2	135

Tabel 4 Resultat af kapacitetsberegning (hele krydset) for eftermiddagsspidskvarteret ved udbygning af område 1 og 2.

Kapaciteten ved motorvejtillslutningen er screenet ved hjælp af DanKap beregninger, og det vurderes ikke at anlægget af et industriområde i det beskrevne omfang medfører væsentlig påvirkning af tilslutningsanlæggets trafikafvikling. Dette vil sige at, serviceniveauet er beregnet til A eller B i tilslutningsanlæggets kryds i en fremtidig situation.

4 Øvrige bemærkninger

Der skal sikres tilstrækkelige oversigtsforhold ved adgangsvejen til det nye område. Adgangsvejen er placeret i en kurve med begrænset oversigt mod syd, da vejen ligger i afgravning i forhold til marken på den nordlige side af Ringvej Syd.



Figur 5 Højdekort og sigtelinjer ved Ringvej Syd, øst for den nye tilslutning

Af højdekortet på figur 5 kan man se at oversigtsarealet er ca. 120-125 meter. Dette svarer til at der er oversigt ved kørsel med 65 km/t på hovedvejen jfr. Vejregelhåndbogen. Der kan sikres tilstrækkelig oversigt ved at reducere hastighedsgrænsen til 60 km/t. Hastighedsgrænsen er for nuværende 80 km/t på Ringvej Syd mellem rundkørslen og Sønder Jernløse.

Det fremgår af projekt materialet, at der forberedes til parkering af 25 el-cykler. De nuværende forhold for cykler langs Ringvej Syd understøtter ikke cykeltrafik. Cykling er desuden forbudt ad Ringvej Syd fra Sønder Jernløse, se Figur 6.



Figur 6 Google Streetview ved Ringvej Syd ved Sønder Jernløse, kiggende mod vest.

Det bør i det videre arbejde undersøges, om der er behov for etablering af cykelstier eller andre forhold for cyklister.