

VEJDIREKTORATET

TRAFIKALE FORHOLD JYDERUP

ARBEJDSNOTAT

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning og forudsætninger	2
2	Trafikale forhold	2
3	Uheld	5
3.1	Personskadeuheld	5
3.2	Materielskadeuheld	6
4	Optimeringstiltag	7
4.1	Bødkervej	7
4.2	Omlægning af rute 225	9
4.3	Vejforbindelse mellem Slagelsevej og Holbækvej	9
4.4	Forbudszoner for tunge køretøjer	11
5	Effekter for handelslivet	11
6	Støj	12

PROJEKTNR.

A236924

DOKUMENTNR.

11930-RAD-TRA-NOTA-0058

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

24.11.2022

BESKRIVELSE

Trafikale forhold i Jyderup som følge af Kalundborgmotorvejen

UDARBEJDET

MRSB

KONTROLLERET

AICR

GODKENDT

KRY

1 Indledning og forudsætninger

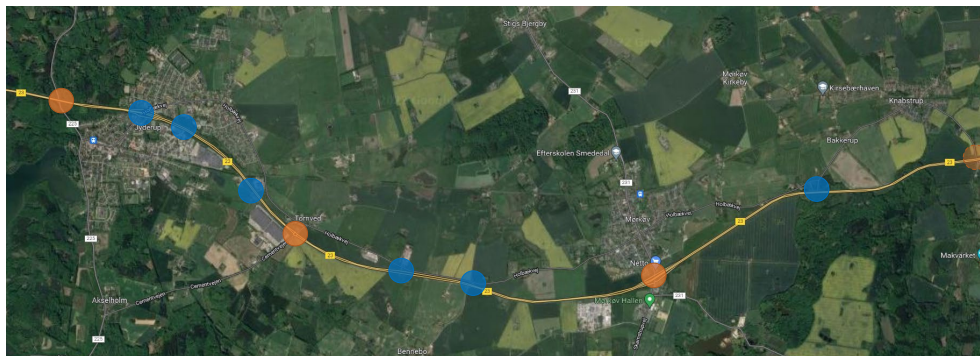
I forbindelse med projektet for etablering af Kalundborgmotorvejen, undersøges og belyses de trafikale effekter omkring Jyderup. Det forudsættes, at der fremadrettet vil være to tilslutningsanlæg ved Slagelsevej (rute 225) og Cementvej i fremtiden, som det har været besluttet tidligere og forudsat i den tidligere planlægning. Formålet med indeværende notat er at beskrive de trafikale konsekvenser af denne udformning.

Følgende emner vil i nærværende notat blive belyst nærmere:

- > Trafikale forhold
- > Uheld
- > Optimeringstiltag
- > Støjgener
- > Effekter for handelsliv

2 Trafikale forhold

Ved etablering af Kalundborgmotorvejen, sker der flere ændringer i og omkring Jyderup. Overordnet betyder etableringen af en motorvej igennem Jyderup, at der generelt bliver færre tilslutninger til Skovvejen/motorvejen i og omkring Jyderup, Mørkøv og Knapstrup, se Figur 1.



Figur 1 viser hvor (med blå og orange) der i dag er tilslutning til Skovvejen. Med Orange er der vist, hvor der i fremtiden vil være tilslutninger. Der medtages i projektet et tilvalg om østvendte ramper ved Knapstrup

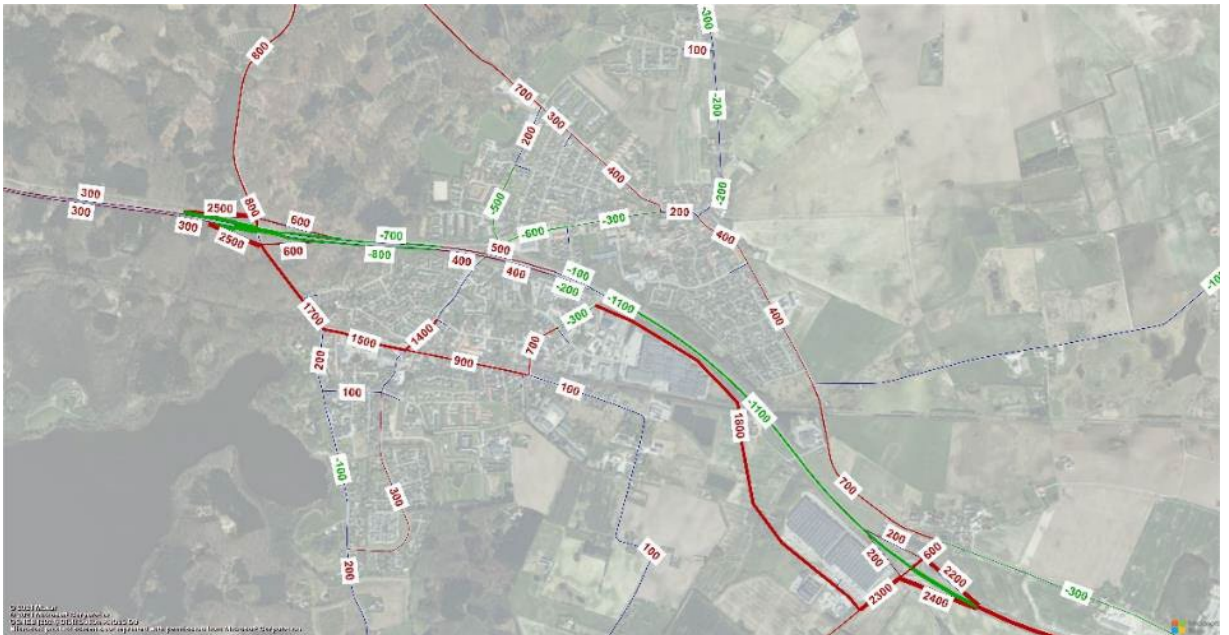
I dag er der 10 tilslutninger i området og i fremtiden vil der være 3-4 tilslutninger, alt efter hvad der besluttet omkring Knapstrup. Det medfører, at den samme mængde af trafik skal ud på motorvejen via færre tilslutninger. Det vil alt andet lige gøre, at der vil være et ændret rutevalg, der vil medføre ændrede trafikmængder i forhold til i dag. Udover ændret rutevalg vil der også fremover være en øget trafikmængde som følge af byudvikling, primært omkring den nordøstlige del af Jyderup.

Eksisterende rampeanlæg ved Holbækvej nedlægges. Generelt anbefales en afstand på 3 km mellem tilslutningsanlæg og afstanden bør ikke være mindre end 1,8 – 2 km mellem en tilkørsel og frakørslen i det næstfølgende rampekryds.. Dette krav er fastlagt med henblik på at sikre tilstrækkelig afstand til at etablere den normale vejvisning inkl. forvarsling. Hvis denne ikke er tilvejebragt går det ud over forståeligheden og muligheden for at vælge den rigtige vej gennem anlæggene. Hvis der er for korte afstande mellem til- og frakørselsler ved rampeanlæg forringes trafikikkerheden også..

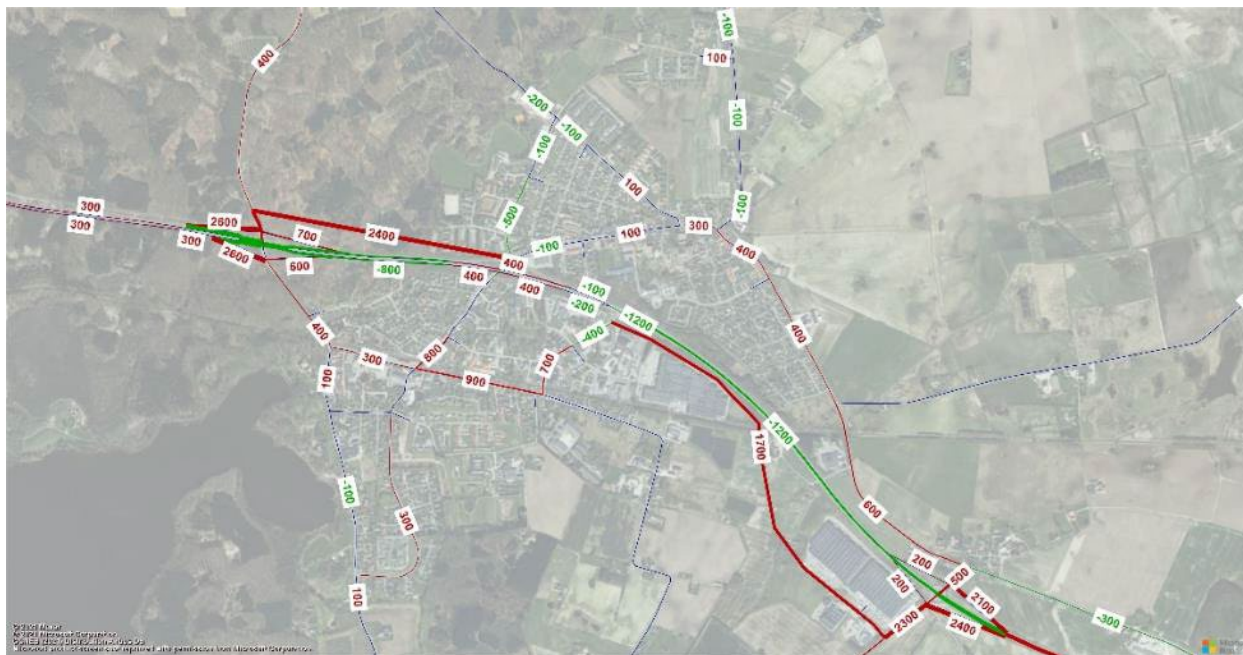
Trafikmodelberegninger

Til at belyse de overordnede trafikale konsekvenser og effekter af Kalundborg-motorvejen er LTM (Landstrafikmodellen) tidligere benyttet. Beregninger er brugt som input i beslutningsgrundlaget til IP2035 (infrastrukturplan 2035). Beregningerne er bl.a. anvendt som basis for den indledende projektering og de samfundsøkonomiske beregninger. Vejnettet og zonestrukturen i LTM, er i området omkring Jyderup, ikke særligt detaljeret, derfor er der udført supplerende beregninger i Holbæk Trafikmodel.

Modellen er i efteråret 2022 blevet opdateret med seneste plandata for det fremtidige prognoseår. Modellen er væsentlig mere detaljeret end LTM, men indeholder dog ikke alle lokalveje og skal stadig ses som et overordnet værktøj til at belyse konsekvenserne i området. For den gemmenkørende trafik på motorvejen er LTM mere præcis.



Figur 2 viser forskellen mellem dagens situation om den fremtidige situation hvor Kalundborgmotorvejen er implementeret (sce1).



Figur 3 viser forskellen mellem dagens situation om den fremtidige situation hvor Kalundborgmotorvejen er implementeret samt tilføjelse af forbindelsesvej mellem Holbækvej og Slagelsevej nord for motorvejen (Sc. 2).



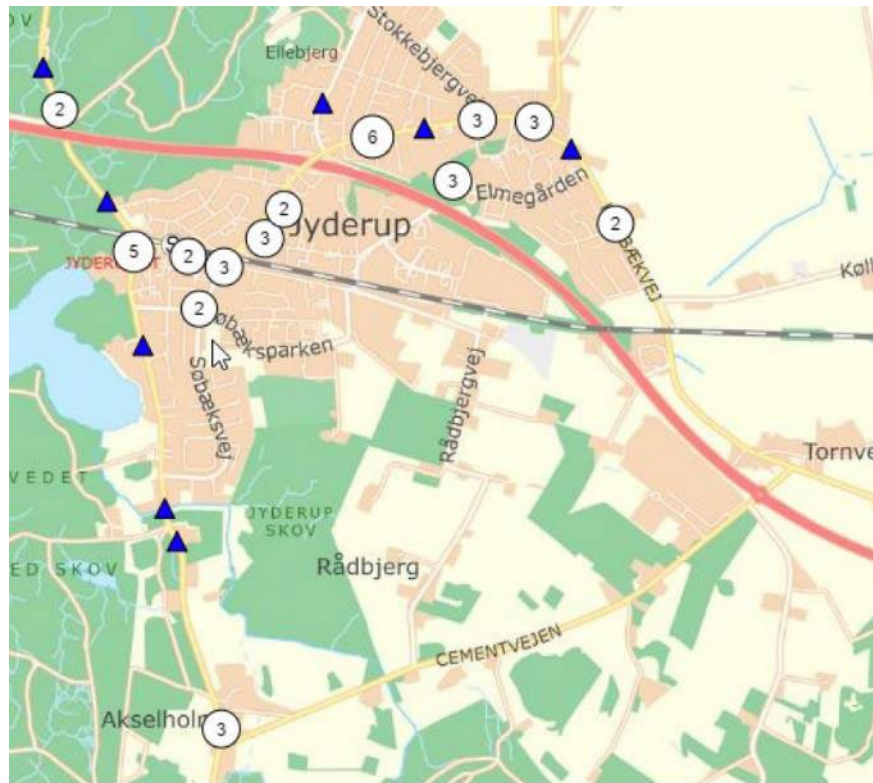
Figur 4 viser hvordan ændringen i trafik ser ud i forhold til dagens trafik (Basis). De trafikale ændringer er både en effekt af byudvikling og påvirkningen af Kalundborgmotorvejen.

3 Uheld

I området omkring Jyderup har Holbæk Kommune foretaget en overordnet analyse for antal og type af trafikuheld. Der ses normalt på en femårig periode. Analysen har til formål at give input til, hvor man bør se på at gennemføre trafik sikkerhedsmæssige foranstaltninger for at forbedre dagens og især fremtidens trafikale billede.

Der har siden 2017 være 47 politiregistrerede uheld.

- > 4 personskadeuheld
- > 27 materielskadeuheld
- > 16 ekstra uheld

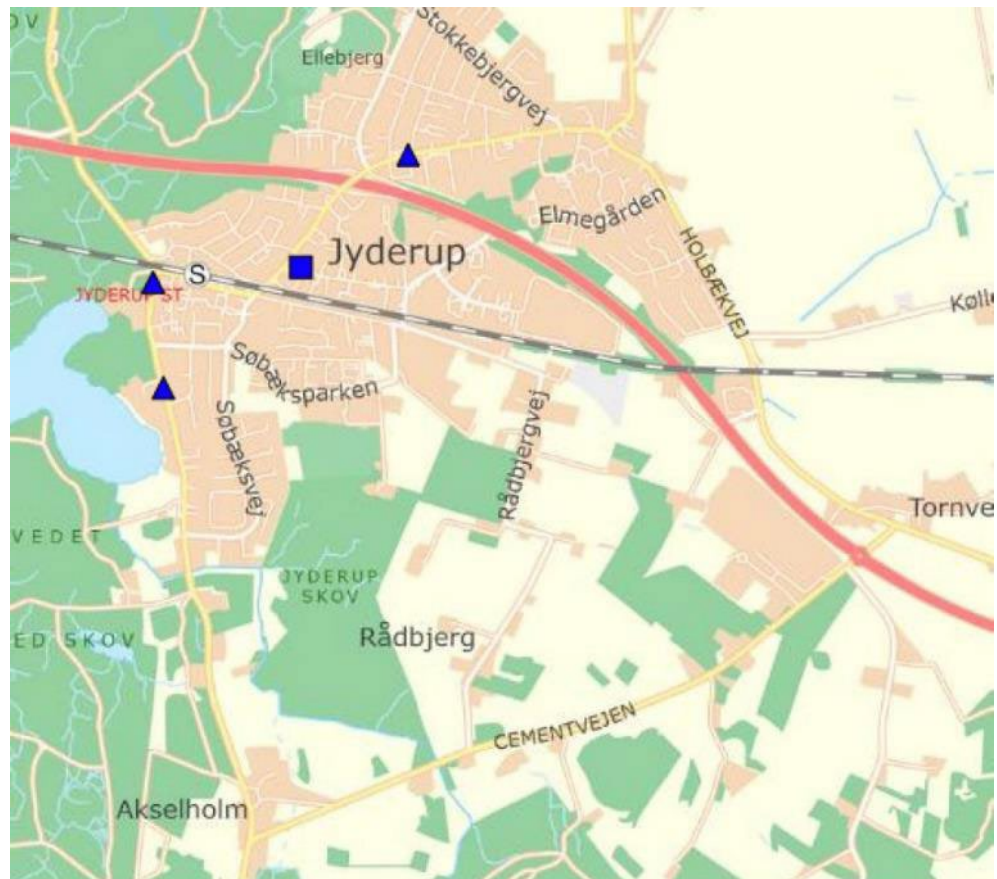


Figur 5 viser en kortoversigt over politiregistrerede uheld.

Til uhedsanalysen vil ekstrauheld blive udeladt.

3.1 Personskadeuheld

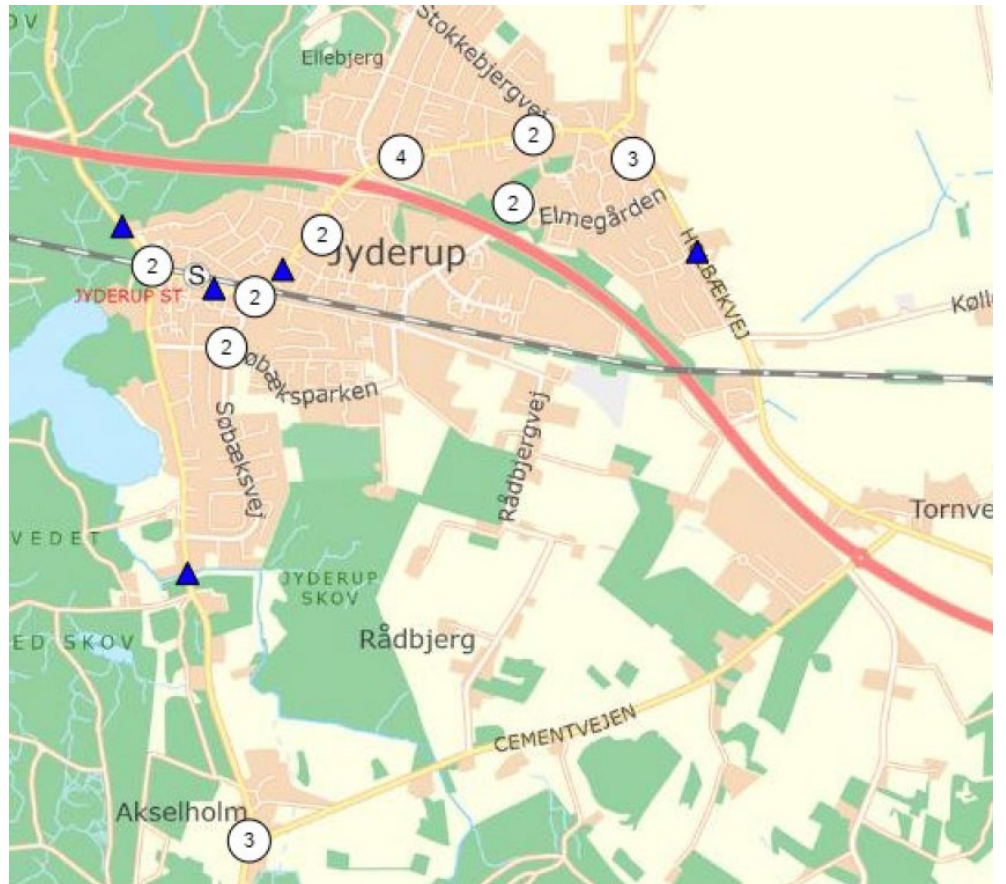
Der er sket 4 personskadeuheld fordelt på Holbækvej, Lyngvej, Slagelsevej, og Sølystvej som illustreret på Figur 2. Ingen af personskadeuheldene førte til dødsfald.



Figur 6 - kortoversigt over personskadeuheld.

3.2 Materielskadeuheld

Der er sket 27 materielskade uheld som primært er fordelt på Holbækvej, Slagelsevej/Sælystvej og Skarridsøgade.



Figur 7 - kortoversigt over materielskadeuheld

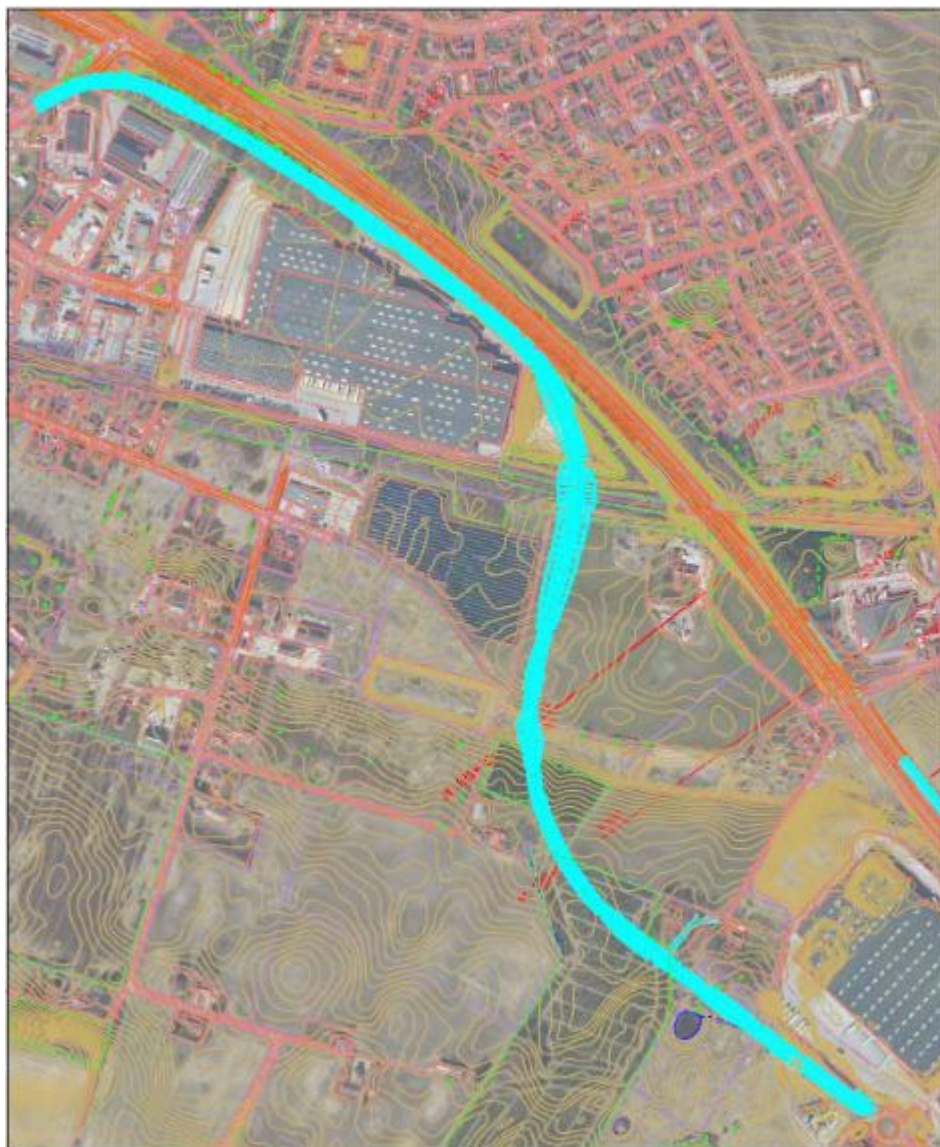
Der er risiko for at Hølbækvej, Slagelsevej/Sølystvej og Cementvej kan blive berørt af de trafikale ændringer i forbindelse med forlængelse af motorvejen. Uheldene giver en indikation af, at der bør være stort fokus på de veje, ikke kun i forhold til trafikafviklingen, men også trafiksikkerheden.

4 Optimeringstiltag

For at optimere den trafikale situation omkring Jyderup når Kalundborgmotorvejen er opført, så er der herunder oplistet forslag til tiltag (både potentielle og planlagte) til optimering af blandt andet trafikafviklingen og forbedring af trafiksikkerheden.

4.1 Bødkervej

Som en del af projektet for Kalundborgmotorvejen (VVM 2012), så ligger der en plan for at forlænge Bødkervej til Lynggårdvej. Forlængelsen har til formål at understøtte trafikafviklingen for dem der i dag kører til Skovvejen via Industrivej, og især den tunge trafik fra Industriområdet. I VVM'en fra 2012, var planen at forbinde de to veje direkte.



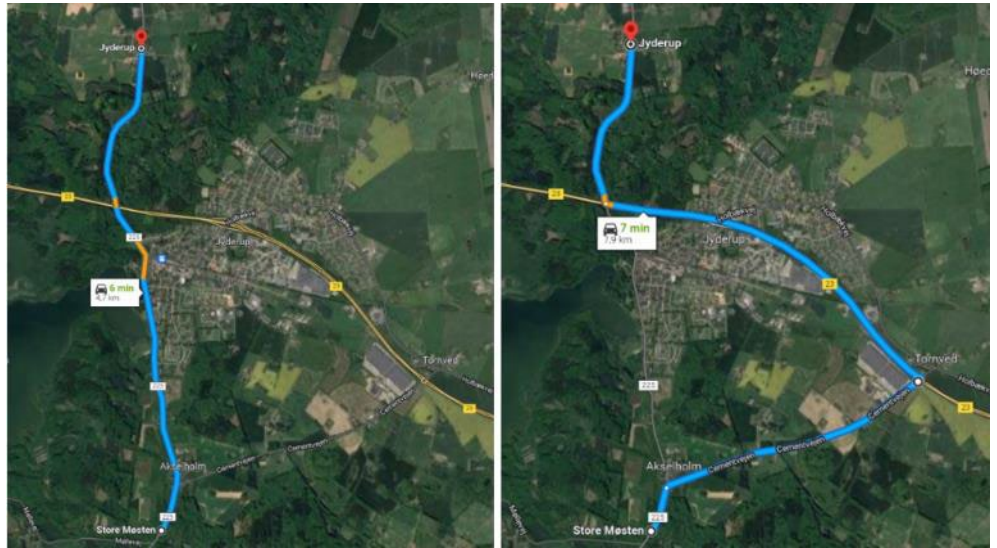
Figur 8 viser forløbet på forlængelsen af Bødkervej i den opdaterede VVM.

Af flere årsager, bl.a. på baggrund af kommentarer fra Holbæk Kommune, så er forløbet af forlængelsen ændret, så den nu går bag om "Frode Laursen" til Industrivej, se Bilag 1. Herunder er der oplistet nogle af årsagerne der har medført en ændring i linjeføringen:

- > Undgår gennemkørende trafik på Lynggårdsvej og Teglværksvej. Både for at fjerne gennemkørende trafik af trafiksikkerhedsmæssige årsager samt forhold omkring støj. Derudover er især Teglværksvej meget smal.
- > Forbedre adgangen til Industriområdet
- > Landskabsmæssige udfordringer i forhold til højder, der medførte uhen-sigtsmæssige stigninger og forhold omkring afvanding.
- > Forhold omkring Jernbanen (underføring ændret til overføring)

4.2 Omlægning af rute 225

I dag går rute 225 langs den vestlige side af Jyderup. Det betyder, at nord- og sydgående trafik benytter Slagelsevej. Dette medfører trafik på Slagelsevej som ikke er lokaltrafik. Det bør derfor undersøges om der kan indarbejdes tiltag således at gennemkørende trafik på Rute 225 ledes via Cementvejen og den kommende motorvej, se Figur 4.



Figur 9 viser forskellen i linjeføringen for rute 225 i dagens situation og i en mulighed fremtidig løsning. Kortet tager udgangspunkt i dagens geometri.

Det kan blandt andet ske ved en ombygning af krydset Slagelsevej/Cementvejen. En ombygning vil betyde, at det vil være ruten til/fra Cementvejen, der vil blive den primære rute, og Slagelsevej til/fra nord vil få vigepligt.

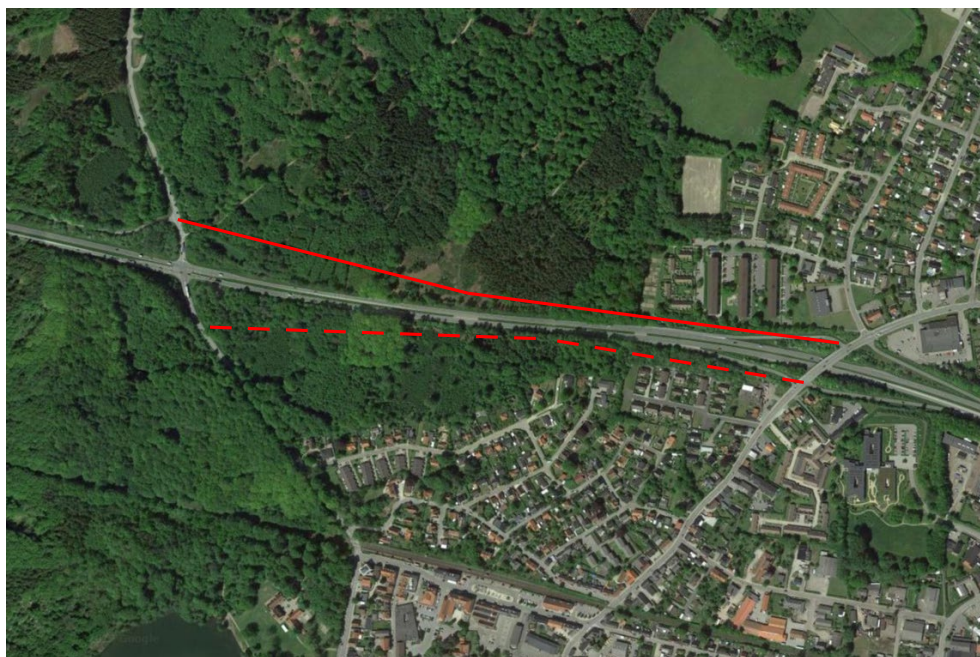
Trafikanter vil få en omvejskørsel på ca. 3 km, men medfører kun en relativ mindre stigning i rejsetiden.

Ændringen vil give mulighed for at trafiksanere Slagelsevej mellem Cementvejen og Kalundborgmotorvejen. Hastigheden kan sænkes og der kan opføres andre hastighedsdæmpende forslag så som vejbump og/eller chikaner. Det vil give mulighed for færre støjgener langs Slagelsevej, samt sikre bedre sammenhæng med de grønne områder på den vestlige side af Slagelsevej og beboelsesområderne øst for Slagelsevej. Det bør undersøges nærmere, om der kan indføres et forbud mod tung trafik på strækningen. Vejdirektoratets primære krav for vejstandarder på en rutenummeret vej er, at der er et spor i hver retning.

4.3 Vejforbindelse mellem Slagelsevej og Holbækvej

Ved at nedlægge det eksisterende tilslutningsanlæg i Jyderup på Holbækvej og opføre nyt ved Slagelsevej, så viser trafikmodelberegningerne, at der vil være en øget mængde trafik på især Skarridsøgade, Holbækvej og Teglværksvej jf.

afsnit 2.1. En mulighed for at begrænse trafikken på især Skarridsøgade, er at etablere en ny vejforbindelse mellem Slagelsevej og Holbækvej, se Figur 5.



Figur 10 viser en principiel linjeføring for forbindelsesvejen mellem Slagelsevej og Holbækvej. Vejen kan i princippet placeres på begge sider af Kalundborgmotorvejen. I trafikmodelberegningerne er der taget udgangspunkt i at vejen ligger på den nordlige side.

Fordele:

Begrænse trafikmængden på Skarridsøgade. I den fremtidige situation, hvor der er en byudvikling og Kalundborgmotorvejen er opført, så viser trafikmodelberegningerne at der vil være en stigning på ca. 1.500 biler i døgnet. Ved at etablere en forbindelsesvej mellem Roskildevej og Holbækvej, så vil denne stigning kunne reduceres med ca. 1.200 biler i døgnet, se afsnit 2.1. På den sydlige del af Holbækvej reduceres trafikken med ca. 600 biler i døgnet.

Ulemper:

- > Arealbegrænsninger ved boligområder især nord for Kalundborgmotorvejen.
- > Anlægsomkostninger ved anlæg er højt, set i forhold til, at trafikken blot reduceres med 1200 biler i døgnet på det værste sted, som stadig vil opleve en samlet vækst på 300 biler i forhold til dagens situation.
- > Væsentligt indgreb i eksisterende fredsskovområde
- > Ved Slagelsevej vil der sandsynligvis være behov for et signalanlæg, og det kan betyde, at der kommer tre tætliggende signalregulerede kryds på Slagelsevej, hvilket komplicerer trafikafviklingen.

4.4 Forbudszoner for tunge køretøjer

Der er mange smalle gader og veje i Jyderup, hvor der i dag kører tunge køretøjer. Det anbefales, at der ses nærmere på forbudszoner for tunge køretøjer på udvalgte veje. Holbæk kommune vil se på, hvor det vil være fordelagtigt at etablere lokale forbudszoner for større køretøjer, samt generel hastighedsnedsættelse og fysiske tiltag der understøtter dette.

5 Effekter for handelslivet

I det følgende skitseres de kunde- og publikumsorienterede erhvervs krav til lokalisering og drift med fokus på trafik og tilgængelighed ud fra generelle betragtninger på baggrund af erfaringer fra andre byer, andre analyser af f.eks. detailhandel, trafik og parkering samt kendskab til branchen fra f.eks. rådgivning for butikskæder og udviklere. Der er således ikke tale om en konkret vurdering af effekterne for handelslivet i Jyderup.

Store dagligvarebutikker er både afhængige af et lokalt opland med et stort kundegrundlag og megen forbikørende trafik. Ved lokalisering af nye dagligvarebutikker som f.eks. discountbutikker eller supermarkeder ses en tydelig tendens til søgen mod beliggenheder med stor synlighed fra det overordnede vejnet, herunder placeringer ved større kryds ved indfaldsveje og nær motorvejstilslutninger på kanten af byen. I udgangspunktet har store dagligvarebutikker fordel ved mere forbikørende trafik så længe tilkørselsforholdene ikke forringes. Dagligvareindkøb er i høj grad en bundne opgave og fravalg af en dagligvarebutik som følge af forringet biltilgængelighed vil bl.a. afhænge af attraktiviteten af alternative butikker, herunder afstanden til disse.

Mindre udvalgswarebutikker inden for f.eks. beklædning efterspørger typisk placeringer på de primære strøggader og ved centrale pladser i bymidterne i de større byer eller i butikcentre. Det kan umiddelbart forekomme nærliggende, at mindre dagligvare- og udvalgswarebutikker kan få ulempe ved mere biltrafik og forringede forhold for kunder til fods og på cykel. Dog er det vigtigt at være opmærksom på, at mindre dagligvare- og udvalgswarebutikker er afhængige af kundestrømmen fra store dagligvarebutikker, dvs. af kombinationsture, hvor kunderne besøger en mindre dagligvare- eller udvalgswarebutik ifm. et besøg i en stor dagligvarebutik.

Restaurationer i form af spisesteder med udeservering har fordel ved lokalisering i et bymiljø med attraktive udendørsarealer og byrum, der appellerer til ophold og spisning udenfor. En forøgelse af biltrafik kan påvirke bymiljøet negativt. Samtidig har andre typer restauratører som f.eks. takeaway-steder fordel ved, at bilister har mulighed for at standse eller parkere kortvarigt i bil. Effekter for restaurationsbranchen som følge af trafikale tiltag er derfor typisk ikke entydige.

Andre kundeorienterede serviceerhverv er funktioner, som f.eks. frisører og saloner indenfor personlig pleje, der i nogen grad fungerer på samme vilkår som mindre udvalgswarebutikker og restaurationer, og lever af kunder, der spontant kommer ind fra gaden, men er også funktioner, som f.eks. læger og behandlingssteder samt banker, ejendomsmæglere og lignende, der i højere grad har karakter af gøremål, hvor kunderne kommer som led i en planlagt tur eller efter

aftale. Indenfor liberale erhverv anses det ofte som en fordel, at kunderne kan komme til møde eller behandling i bil.

6 Støj

Ved etablering af Kalundborgmotorvejen forventes der atskulle etableret støjafskærmning på begge sider af motorvejen igennem Jyderup. Der er udfordringer ved etablering af støjskærme i forbindelse med et tilslutningsanlæg i forhold til at opnå den samme effekt som en støjskærm langs motorvejen der forløber udbrudt forbi tilslutningsanlægget.

Hvis støjskærmene alene placeret langs motorvejen, vil der ikke opnås reduktion af støjen fra til- og frakørselsramper. Der vil være åbninger ved rampetilslutninger, som kræver etablering af støjskærm langs en del af ramperne (overlap) for at sikre en effektiv støjafskærmning.

Hvis der etableres støjskærme langs ramperne, vil disse skulle være høje, da afstanden til motorvejen er stor og der derfor opnås en dårligere effekt. Dette vil visuelt give en markant påvirkning af området, hvor Holbækvej krydser over motorvejen.

Ved at fjerne de eksisterende rampeanlæg kan der etableres en mere, effektiv støjafskærmning langs motorvejen. Da denne yderligere er placeret lavere end det omgivende terræn, kan der med en tilpasset beplantning på "rampearealet" opnås en mere begrænset visuel påvirkning.