

HOLBÆK HAVE

TRAFIKANALYSE

ADRESSE COWI A/S
 Parallevej 2
 2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	3
2	Grundtrafik	5
2.1	Biltrafik	5
2.2	Lastbiltrafik	6
2.3	Cykeltrafik	6
3	Nygenereret trafik	7
4	Trafik i år 2020 og 2030	8
4.1	Scenarieår 2020	8
4.2	Scenarieår 2030	8
5	Kapacitetsberegninger	10
5.1	Resultat scenarieår 2020, morgenspidstime	10
5.2	Resultat scenarieår 2020, eftermiddagsspidstime	11
5.3	Resultat scenarieår 2030, morgenspidstime	11
5.4	Resultat scenarieår 2030, eftermiddagsspidstime	12
6	Geometri ved indkørslerne	13
7	Shared space	13
7.1	Eksisterende forhold syd øst for	13
7.2	Nye turmål	15

PROJEKTNR.

A084606

DOKUMENTNR.

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

3. November 2017

BESKRIVELSE

Trafikanalyse

UDARBEJDET

LEFR

KONTROLLERET

PEFU

GODKENDT

PEFU

8 Anbefaling

16

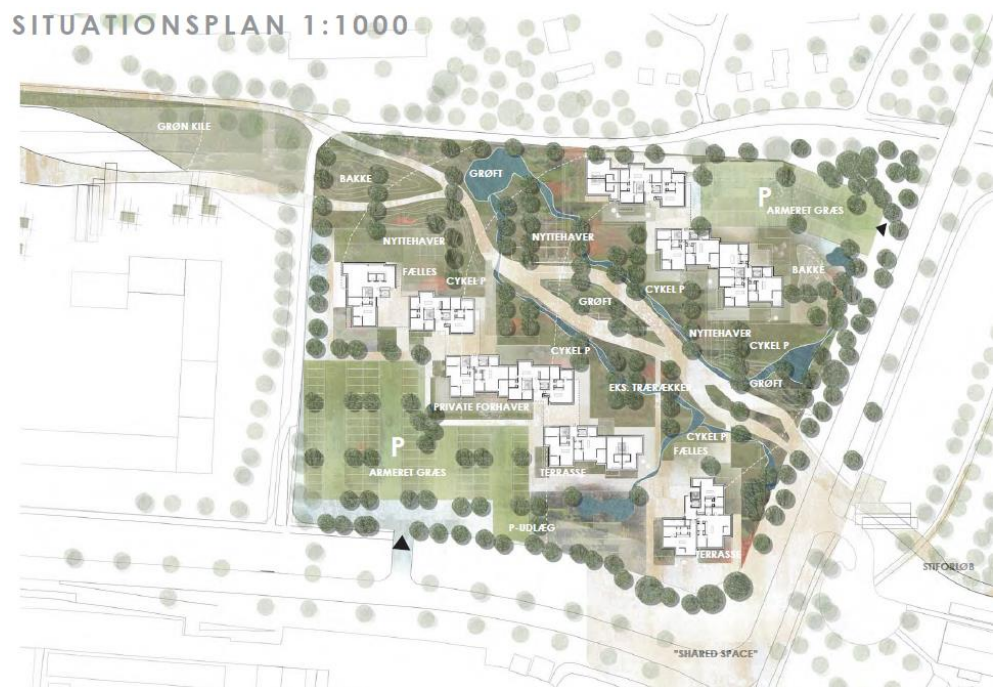
1 Indledning

I Holbæk by er der et større areal ved Holbæk Have der er udpeget til udviklingsområde, se Figur 1. Det udpegede område ligger centralt i Holbæk tæt på bymidten. Øst for området ligger Holbæk Fælled som er et fredet og bynært stort grønt område med mange former for rekreative aktiviteter.



Figur 1 Oversigtskort

I fokusområdet er det planlagt at der her skal udbygges med lejligheder og dannes et grønt bælte gennem byggeriet som fører ned til Fælleden. Der skal opføres 39 boliger i den nordøstlige del og 86 i den sydvestlige del af grunden. Dette er også vist på situationsplanen fra projektudbuddet på Figur 2.



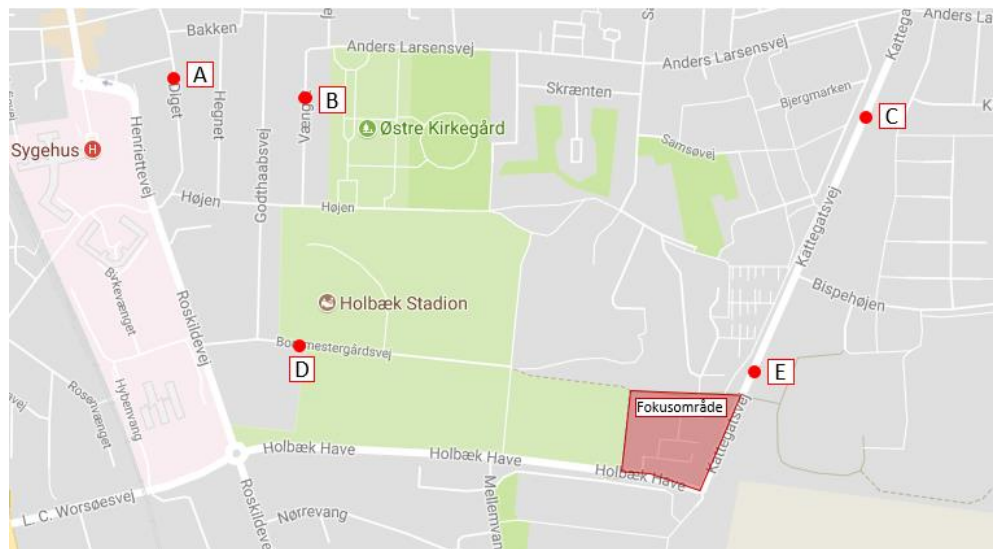
Figur 2 Forslag til udbygningen af fokusområdet Holbæk Have

For at analysere de nødvendige trafikale tiltag ved udbygningen er der gennemført en analyse af trafikken. Den nuværende trafik er fastlagt og dertil er lagt den forventede mertrafik fra de områder der planlægges udviklet i nærheden.

2 Grundtrafik

2.1 Biltrafik

Grundtrafikken er den trafik der kører ved Holbæk Have i dag uden udbygning ved. Der foreligger tællinger af trafikken på nogle af de omkringliggende veje, placeringerne fremgår af Figur 3.



Figur 3 Placering af trafiktællinger

Der er ikke tællinger på Holbæk Have, men det oplyses at det kan forudsættes at trafikken er tilsvarende Kattegatsvej/Bjergmarksstien. I Tabel 1 er anført trafiktællingerne der er foretaget i området nær Holbæk Have, samt hvilket år der er talt.

Placering	Vej	År	ÅDT	Lastbil%	Lastbil ÅDT
A	Diget	2012	322	2,3 %	7
B	Vænget	2011	1431	1,6 %	23
C	Kattegatsvej	2016	4468	3,9 %	174
D	Borgmestergårdsvej	2009	473	1,6 %	8
E	Kattegatsvej	2016	5709	4,0 %	228

Tabel 1 Trafiktællinger i nærområdet

De seneste tællinger er gennemført i foråret 2016 på Kattegatsvej før og efter Bispehøjen. Tællingen syd for Bispehøjen ligger lige nord for grunden og vurderes som den mest repræsentative til de videre beregninger. Trafikken på denne strækning er udpræget bolig-arbejdsstedstrafik. Retningsfordelingen ved tællingen er angivet i Tabel 2.

	Morgenspidstimer		Eftermiddagsspidstimer	
Spidstimer	Kl. 07:15 - 08:15		Kl. 15:00-16:00	
Spidstimetrafik [ktj]	713		673	
	Mod Munk- holmvej	Mod Hol- bæk Have	Mod Munk- holmvej	Mod Hol- bæk Have
Retningsfordeling [%]	44%	56%	54%	46%
Retningsfordeling [ktj]	311	402	364	309

Tabel 2 Trafik på Kattegatsvej, nord for projektgrunden

Værdierne i Tabel 2 stemmer overens, hvis trafikintensiteten var bestemt ud fra ÅDT jf. Tabel 2.4 i Håndbog for Kapacitet og Serviceniveau, hvor den 30. største time for bolig-arbejdsstedstrafik kan beregnes med 12,3% af ÅDT, hvilket i dette tilfælde svarer til at den dimensionerende spidstimetrafik er 702 køretøjer.

2.1.1 Hastighedsgrænsen

I 2016 da trafiktællingen på Kattegatsvej (Figur 3 - punkt E) blev foretaget, blev trafikanternes hastighed også målt. Den tilladte hastighed på vejen er 50 km/t, og den gennemsnitlige hastighed blev målt til at være 54,5 km/t. 85% hastighedsfraktilen er blevet målt til at være 61,6 km/t, hvilket betyder at 15% af alle trafikanterne kører på strækningen med en hastighed på 61,6 km/t eller højere.

2.2 Lastbiltrafik

Trafiktællingen foretaget i 2016 har også registreret antallet af lastbiler og det fremgår af Tabel 3.

	Morgenspidstimer		Eftermiddagsspidstimer	
Spidstimer	Kl. 07:15 - 08:15		Kl. 15:00-16:00	
Spidstimetrafik [ktj]	22		28	
	Mod Munk- holmvej	Mod Hol- bæk Have	Mod Munk- holmvej	Mod Hol- bæk Have
Retningsfordeling [%]	59%	41%	50%	50%
Retningsfordeling [ktj]	13	9	14	14

Tabel 3 Lastbilregistrering foretaget i 2016.

Denne belastning svarer til at en lastbil passerer projektgrunden ca. hvert 2.-3. minut i spidstimerne.

2.3 Cykeltrafik

I nærområdet ligger CSU Holbæk - Center for Specialundervisning samt Bjergmarksskolen, hvilket genererer noget cykeltrafik. Der er ikke foretaget nogle tællinger på de omkringliggende stier, men der går omkring 1.200 elever på Bjergmarksskolen. Det må formodes at de nuværende cyklister forsat vil benytte de eksisterende cykelstier og dermed ikke påvirke projektområdet, da de nye rekreative stier der opføres på projektområdet ikke vil give en ny hurtigere forbindelse mellem boligkvarterer og skoler.

3 Nygenereret trafik

For at bestemme den forventede mængde af nygenereret trafik tages der udgangspunkt i turraterne fra miljøstyrelsens turrate projekt. De er angivet i Tabel 4.

Boligtype	Bilture pr. bolig pr. døgn
<i>Lejligheder i sammenhængende byområde</i>	2
<i>Parcelhuse i sammenhængende byområde</i>	3,5
<i>Lejligheder i forstadsområde</i>	2,5
<i>Parcelhuse i forstadsområder</i>	4,5

Tabel 4 Turrater for boliger, fra Miljøstyrelsen

Denne tabel fra Miljøstyrelsen er baseret på en biltæthed 300/1000 indbyggere, fra 1992-1995, udgivet i 1999.

I Holbæk Kommune er der i dag ifølge Danmarks Statistik omkring 71.000 indbyggere (år 2017). Derudover er der registreret 32.000 personbiler i alt i kommunen. Dette giver en biltæthed på 450/1000, dvs. 50% større end ved Miljøstyrelsens angivelser. Derfor opskrives Miljøstyrelsens turrater med 50%, dette fremgår af turraterne angivet i Tabel 5.

Boligtype	Bilture pr. bolig pr. døgn
<i>Lejligheder i sammenhængende byområde</i>	3
<i>Parcelhuse i sammenhængende byområde</i>	5,3
<i>Lejligheder i forstadsområde</i>	3,8
<i>Parcelhuse i forstadsområder</i>	6,8

Tabel 5 Turrater for boliger med en antaget stigning på 50%

Det vurderes at boligerne før en turrate svarende til et forstadsområde.

Ved den nordøstlige indkørsel til byggeriet etableres 39 boliger X 3,8 ture/bolig, dvs. der genereres 148 ture pr. døgn og for den sydlige indkørsel til Holbæk Have etableres 86 boliger x 3,8 ture pr bolig, dvs. der genereres 327 ture pr. døgn.

Samlet giver det en nygenereret biltrafik til og fra projektområdet på omkring 500 køretøjer pr. døgn.

4 Trafik i år 2020 og 2030

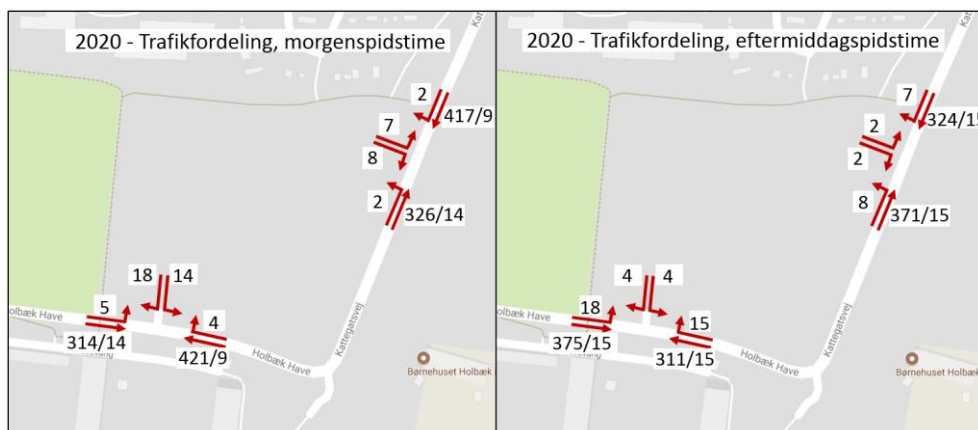
Der er beregnet på to scenarieår i dette trafiknotat, nemlig henholdsvis år 2020 og år 2030. Disse år er udvalgt da det forventes at fokusområdet står færdigt i 2020 og hele udviklingsområdet er mere eller mindre færdigt i 2030.

Trafiktællingen der tages udgangspunkt i til dannelse af det trafikale grundlag er fra 2016, hvorfor denne skal fremskrives til 2020 samt 2030. Fremskrivningsprocenten er sat til 1,2%. Det er valgt ikke at øge denne procentsats, da en øget trafikbelastning grundet udviklingen er beregnet separat i de følgende to delafsnit.

4.1 Scenarieår 2020

Det antages at den nygenererede trafik vil fordele sig på samme måde som ved tællingen i 2016. Dvs. at lidt over halvdelen af trafikanterne vil køre mod Holbæk Have om morgenen og tilsvarende om eftermiddagen vil de køre mod Munkholmvej. Derudover antages det, at 80% af den nygenererede trafik kører fra projektgrunden og 20% kører til projektgrunden om morgenen og tilsvarende modsat om eftermiddagen.

Ifølge trafiktællingerne afvikles 12% af ÅDT i spidstimerne, det samme antages af de nygenererede ture fra projektområdet, hvilket giver følgende trafikfordeling vist på Figur 4, hvor de nye ture er udregnet fra de to parkeringspladser, ved hhv. den sydlige indgang og den nordøstlige indgang til projektgrunden.



Figur 4 Oversigt over trafikfordelingen i 2020

Det er antaget at der ikke kører nogle lastbiler til/fra projektgrunden i spidstimerne, i tabellen fremgår antallet af lastbilerne som kører forbi projektgrunden, baseret på trafiktællingen og fremskrevet til år 2020.

Samlet vil den nye trafik i projektområdet skabe en lille trafikvækst i spidstimerne.

4.2 Scenarieår 2030

Udviklingsområdet ved Holbæk Have sælges gennem udbud over de næste par år, hvoraf det første forventes igangsat i starten af 2018. Det forventes at der

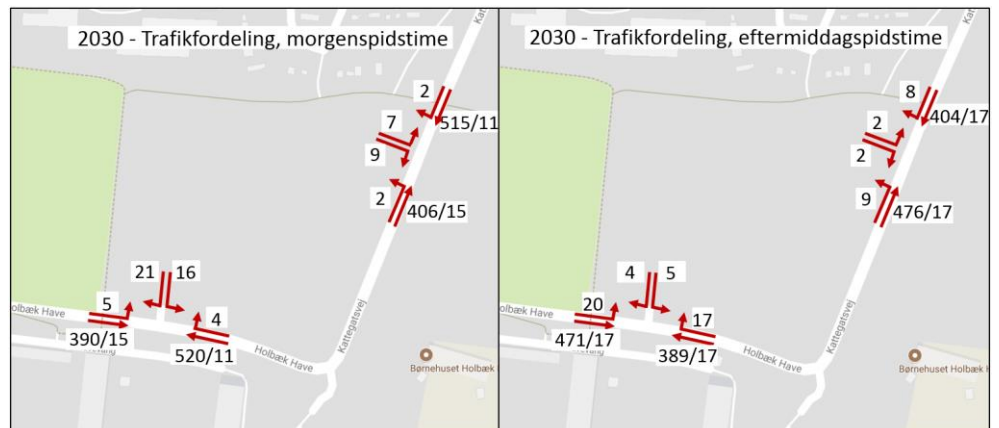
opføres yderligere 600-700 boliger og evt. også en ny daginstitution og/eller et nyt plejehjem. Det forventes at dette er mere eller mindre realiseret i 2030, hvorfor dette år også benyttes som scenarie år.

De nye boliger forventes at generere yderligere ny trafik til området. Det antages at turraten ligger på 3,8 bilture pr. døgn pr. bolig og der opføres 700 nye boliger, svarende til 2660 ture pr døgn. Derudover opførelse af daginstitution/plejehjem vil generere 150 ture pr. døgn yderligere.

Det må således forventes at en udbygning af hele området omkring projektgrunden vil generere 2810 nye ture i år 2030 pr. døgn.

Da projektgrunden ligger i hjørnet af det store udviklingsområde forventes det ikke at alt den nygenererede trafik grundet udbygning af hele området vil køre forbi projektgrunden. Derfor antages at kun 25 % af trafikken vil køre forbi. Dette svarer til en stigning på 84 køretøjer i hhv. morgen- og eftermiddagsspidsstimen.

Trafikken fra 2020 fremskrives med 1,2 % pr år frem til 2030. Dertil lægges den nygenererede trafik til. Trafikfordelingen med den øgede trafikmængde når hele området ved Holbæk Have er udbygget fremgår af Figur 5.



Figur 5 Trafikfordeling i 2030 når hele projektområdet er udbygget.

5 Kapacitetsberegninger

På baggrund af de opstillede trafikale grundlag for henholdsvis år 2020 og 2030 foretages der kapacitetsberegninger ved brug af DanKap. Dette program er udviklet af Vejdirektoratet og baserer sig på vejreglernes anbefalinger.

I forbindelse med beregning af kølængder benyttes at en bil i kø fylder 6 m i længden ved en lastbil andel på <10% som anført i rapporten "Kapacitet og Serviceniveau" fra Vejdirektoratet.

Geometrien der er beregnet kapacitet på er simple T-kryds med ubetinget vigepligt for trafikanterne fra projektgrunden. Der er ingen separate svingbaner eller andet særligt udformet i krydsene.

I Bilag A ses de trafikale grundlag der er brugt til grund for kapacitetsberegningerne og i de følgende delafsnit ses resultaterne for kapacitetsberegningerne.

5.1 Resultat scenarieår 2020, morgenspidstime

I Tabel 6 og Tabel 7 vises resultaterne for kapacitetsberegningen for morgen situationen i år 2020. Fælles for krydsene er at belastningsgraden ikke er højere end 0,27 og middelforsinkelsen ved krydsene er ikke mere end 9 sekunder for trafikanterne fra projektgrunden. Det fremgår endvidere at den kølængde er ikke overskrides i 95 % af spidstimen er 12 m for den mest belastede retning.

Nordlig kryds	Belastning	Middelforsinkelse	95% fraktil af kølængde	
			Antal	Længde
Kattegatsvej, N	0,27	3	2	12
Kattegatsvej, S	0,22	3	1	6
Projektgrunden, V	0,04	9	0	0

Tabel 6 Resultat for kapacitetsberegning for det nordlige kryds

Sydlig kryds	Belastning	Middelforsinkelse	95% fraktil af kølængde	
			Antal	Længde
Holbæk Have, Ø	0,27	3	2	12
Holbæk Have, V	0,21	3	1	6
Projektgrunden, N	0,08	9	1	6

Tabel 7 Resultat for kapacitetsberegning for det sydlige kryds

Samlet set giver det en meget tilfredsstillende afvikling i udkørslerne i morgenspidstimen i 2020.

5.2 Resultat scenarieår 2020, eftermiddagsspilstime

Kapacitetsberegningresultaterne for eftermiddagens trafik i scenarieår 2020 fremgår af Tabel 8 og Tabel 9. Ligesom for morgensituationen er trafikbelastningen lav. Den højeste belastningsgrad er på 0,32 for trafikanterne fra Holbæk Have vest. Middelforsinkelsen der opleves af trafikanterne fra projektgrunden er 10 sekunder. Det fremgår endvidere at den kølængde er ikke overskrides i 95 % af spidstimen er 12 m for den mest belastede retning.

Nordlig kryds	Belastning	Middelforsinkelse	95% fraktil af kølængde	
			Antal	Længde
Kattegatsvej, N	0,22	3	1	6
Kattegatsvej, S	0,25	3	2	12
Projektgrunden, V	0,01	8	0	0

Tabel 8 Resultat for kapacitetsberegning for det nordlige kryds

Sydlig kryds	Belastning	Middelforsinkelse	95% fraktil af kølængde	
			Antal	Længde
Holbæk Have, Ø	0,22	3	1	6
Holbæk Have, V	0,26	3	2	12
Projektgrunden, N	0,02	8	0	0

Tabel 9 Resultat for kapacitetsberegning for det sydlige kryds

Samlet set giver det en meget tilfredsstillende afvikling i udkørslerne i eftermiddagsspilstimen i 2020.

5.3 Resultat scenarieår 2030, morgenspilstime

Tabel 10 og Tabel 11 viser resultaterne for kapacitetsberegningerne for morgensituationen i 2030, hvor hele området ved Holbæk Have er udbygget.

Nordlig kryds	Belastning	Middelforsinkelse	95% fraktil af kølængde	
			Antal	Længde
Kattegatsvej, N	0,33	3	2	12
Kattegatsvej, S	0,27	3	2	12
Projektgrunden, V	0,05	11	0	0

Tabel 10 Resultat for kapacitetsberegning for det nordlige kryds

Sydlig kryds	Belastning	Middelforsinkelse	95% fraktil af kølængde	
			Antal	Længde
Holbæk Have, Ø	0,33	3	2	12
Holbæk Have, V	0,26	3	2	12
Projektgrunden, N	0,11	12	1	6

Tabel 11 Resultat for kapacitetsberegning for det sydlige kryds

Som det fremgår af tabellerne, er belastningsgraderne og middelvektiderne stadig lave for begge kryds. Derudover er kølængderne der ikke overstiges i 95% af spidstimerne mindre end 12 m ligeledes for begge kryds.

Kapacitetsberegningerne for morgenspilstimen viser at der ikke er behov for tiltag i udkørslerne af hensyn til kapaciteten.

5.4 Resultat scenarieår 2030, eftermiddagsspidstime

Om eftermiddagen i scenarieåret 2030, hvor hele grunden ved Holbæk Have er udbygget fås resultaterne vist i Tabel 12 og Tabel 13.

Her fremgår det at belastningsgraden for den nordlige og sydlige kryds ikke bliver højere end 0,32 henholdsvis 0,33 for den mest belastede strøm. Middelforsinkelsen bliver 11 sekunder for udkørslen, der er den mest belastede tilfart i begge kryds. Dette er meget tilfredsstillende. Kølængderne der ikke overskrides i 95 % af eftermiddagsspidstimerne er 12 m.

Nordlig kryds	Belastning	Middelforsinkelse	95% fraktil af kølængde	
			Antal	Længde
Kattegatsvej, N	0,27	3	2	12
Kattegatsvej, S	0,32	3	2	12
Projektgrunden, V	0,01	11	0	0

Tabel 12 Resultat for kapacitetsberegning for det nordlige kryds

Sydlig kryds	Belastning	Middelforsinkelse	95% fraktil af kølængde	
			Antal	Længde
Holbæk Have, Ø	0,27	3	2	12
Holbæk Have, V	0,33	3	2	12
Projektgrunden, N	0,03	11	0	0

Tabel 13 Resultat for kapacitetsberegning for det sydlige kryds

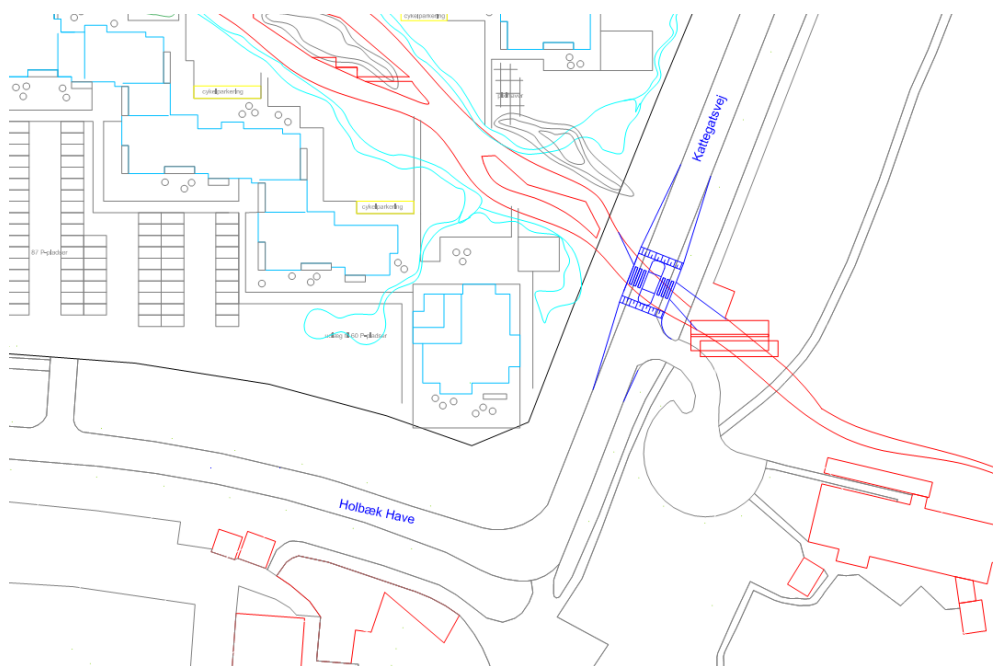
Kapacitetsberegningerne for eftermiddagsspidstimen viser at der ikke er behov for tiltag i udkørslerne af hensyn til kapaciteten.

6 Geometri ved indkørslerne

Kapacitetsberegningerne viser at der ikke er behov for at etablere tiltag i udkørslerne, hverken i morgen- eller eftermiddagsspidstimerne.

Den indkørende trafik der afvikles i køresporet må forventes at medføre at hastigheden på vejene reduceres. Den reducerede hastighed må forventes at forbedre den generelle trafiksikkerhed på strækningen.

Der bør etableres hastighedsdæmpende foranstaltning i forbindelse med stikrydsning på Kattegatsvej. Stikrydsningen kan etableres på en hævet flade og det anbefales at den dimensioneres til 30 km/t. Der bør endvidere etableres en midterhelle så de bløde trafikanter kan krydse i to tempi. Der er vist et forslag til stikrydsning på Figur 6.



Figur 6 Forslag til stikrydsning på Kattegatsvej (vist med blå)

7 Shared space

7.1 Eksisterende forhold syd øst for

Der er foreslået et *Shared Space* i krydset mellem Holbæk Have og Kattegatsvej. Det anbefales at dette område afgrænses af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Der er udarbejdet et forslag til et shared space i krydset i mellem Kattegatsvej og Holbæk Have. Det shared space skal betjene trafik på tværs fra Holbæk Have til det grønne område sydøst for projektgrunden.

Områder med shared space indrettes så alle trafikanter afvikles under gensidig hensyntagen. Der skal være en vis mængde af lette trafikanter og det bør være naturligt at færdes på langs og/eller tværs af køreretningen.



Figur 7 Forslag til shared space

Shared space anvendes bedst på lokaliteter med mange lette trafikanter og anvendes oftest i tættere byområder med mange forskellige funktioner gennem en stor del af døgnet. Der bør være turmål, som gør, at der hyppigt sker krydsning af arealerne. Arealet bør anvendes af en blanding af trafikale (kørende og gående) og ikketrifikale funktioner (f.eks. ophold, udendørs servering, salg/udstilling og fysiske aktiviteter)

Det anbefales, at shared space kun anvendes ved trafikmængder på maksimalt 3.000 - 4.000 motorkøretøjer/døgn og med en meget lav hastighed for den kørende trafik på 15-20 km/h.

Men antallet af biler er ikke eneste parameter. Der bør også være en balance mellem antallet af bilister, cyklister og fodgængere, der sikrer, at de lette trafikanter ved deres tilstedeværelse i byrummet i tilstrækkeligt omfang holder bilisternes hastighed nede på det ønskede niveau. På strækninger er det således især antallet af krydsende fodgængere, der er vigtigt. I kryds er det den samlede mængde af gående og kørende trafikanter.

Kombinationen af shared space og lastbiler er specielt uhensigtsmæssig, da de lette trafikanter kan være vanskelige at erkende for lastbilchaufførerne. Det anbefales ikke at der er busser i rute i shared space.

Det vurderes at det foreslåede område ikke følger anbefalingerne og det anbefales derfor at der ikke etableres et shared space som foreslået.

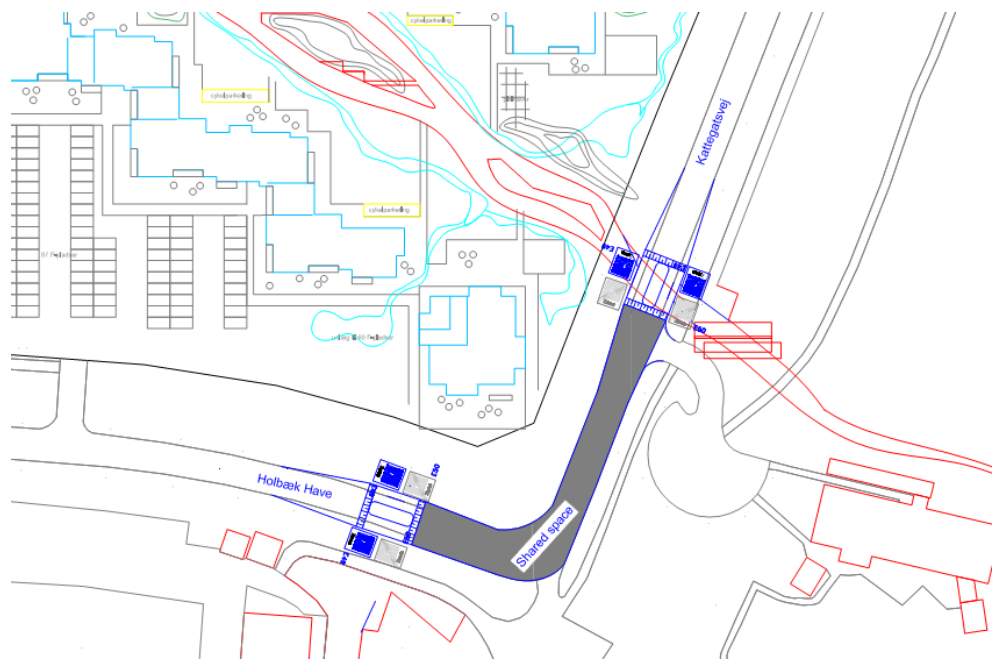
7.2 Nye turmål

Det shared space der er foreslået i konkurrenceforslaget anbefales ikke bl.a. på den tunge trafik, busser og at der ikke er funktioner/turmål langs vejen på begge sider og dermed ikke forventes en fodgængertrafik der understøtter en status som shared space.

Hvis der etableres turmål på begge sider af Holbæk Have og Kattegatsvej, så fodgængertrafikken understøtter shared space og lastbil- og bustrafikken fjernes/reduceres kraftigt, kan det overvejes at etablere shared space.

Der er udarbejdet et forslag, hvor krydset i mellem Kattegatsvej og Holbæk Have afgrænses af en hævet flade på hver side af krydset. Det kan overvejes at etablere et shared space i mellem de to hævede flader, der sikrer at kørehastigheden er lav.

Det foreslåede shared space kan markeres med gågadetavler i begge ender og hele shared space bør markeres tydeligt med en belægning der afviger fra resten af Holbæk Have og Kattegatsvej.



Figur 8 Forslag med shared space i krydset

8 Anbefaling

Kapacitetsberegningerne med de tidligere nævnte forudsætninger viser at der ved fuld udbygning i 2030 ikke er behov for kanalisering i de to indkørsler.

Hvis de to indkørsler etableres uden svingbaner kan det reducere hastigheden på strækningerne og dermed forbedre trafiksikkerheden.

Det foreslås at der etableres et fodgængerfelt i forlængelse af den rekreative sti igennem projektområdet, så de lette trafikanter kan krydse Kattegatsvej sikkert.

Det anbefales at krydset Kattegatsvej/Holbæk Have ikke etableres som shared space, medmindre andelen af tunge køretøjer reduceres samt der skabes turmål på begge sider af området.

Bilag A Trafikalt grundlag til kapacitetsberegninger

Scenarieår 2020 - morgen

Nordligt kryds

Biltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			326	7
Kattegatsvej, syd		417		8
Projektgrunden, nordlig indkørsel		2	2	

Lastbiltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			14	0
Kattegatsvej, syd		9		0
Projektgrunden, nordlig indkørsel		0	0	

Sydligt kryds

Biltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			314	14
Kattegatsvej, syd		421		18
Projektgrunden, nordlig indkørsel		4	5	

Lastbiltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			14	0
Kattegatsvej, syd		9		0
Projektgrunden, nordlig indkørsel		0	0	

Scenarieår 2020 - eftermiddag

Nordligt kryds

Biltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			371	2
Kattegatsvej, syd		324		2
Projektgrunden, nordlig indkørsel		7	8	

Lastbiltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			15	0
Kattegatsvej, syd		15		0
Projektgrunden, nordlig indkørsel		0	0	

Sydligt kryds

Biltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			375	4
Kattegatsvej, syd		311		4
Projektgrunden, nordlig indkørsel		15	18	

Lastbiltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			15	0
Kattegatsvej, syd		15		0
Projektgrunden, nordlig indkørsel		0	0	

Scenarieår 2030 - morgen

Nordligt kryds

Biltrafik				
	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Til				
	Kattegatsvej, nord		406	7
	Kattegatsvej, syd	515		9
	Projektgrunden, nordlig indkørsel	2	2	

Lastbiltrafik				
	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Til				
	Kattegatsvej, nord		15	0
	Kattegatsvej, syd	11		0
	Projektgrunden, nordlig indkørsel	0	0	

Sydligt kryds

Biltrafik				
	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Til				
	Kattegatsvej, nord		390	16
	Kattegatsvej, syd	520		21
	Projektgrunden, nordlig indkørsel	4	5	

Lastbiltrafik				
	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Til				
	Kattegatsvej, nord		15	0
	Kattegatsvej, syd	11		0
	Projektgrunden, nordlig indkørsel	0	0	

Scenarieår 2030 – eftermiddag

Nordligt kryds

Biltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			476	2
Kattegatsvej, syd		404		2
Projektgrunden, nordlig indkørsel		8	9	

Lastbiltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			17	0
Kattegatsvej, syd		17		0
Projektgrunden, nordlig indkørsel		0	0	

Sydligt kryds

Biltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			471	5
Kattegatsvej, syd		389		4
Projektgrunden, nordlig indkørsel		17	20	

Lastbiltrafik

Til	Fra	Kattegatsvej, nord	Kattegatsvej, syd	Projektgrunden, nordlig indkørsel
Kattegatsvej, nord			17	0
Kattegatsvej, syd		17		0
Projektgrunden, nordlig indkørsel		0	0	