

NOTAT

Projekt navn **Ry feriepark, trafikanalyse**
Projekt nr. **1100050226**
Kunde **Pantheon A/S**
Notat nr. **1**
Version **2.0**
Til **Flemming Therkelsen**
Fra **Marie Chen Møller-Lange og Stig Grønning Søbjærg**
Kopi til **Skanderborg Kommune**

Udarbejdet af **MCML, STS**
Kontrolleret af **STS**
Godkendt af **STS**

Dato 31-01-2022

Indholdsfortegnelse

1	Baggrund og formål	2
2	Sammenfatning	3
3	Forudsætninger	4
3.1	Eksisterende trafik	4
3.2	Turgenerering	5
3.3	Fordeling af trafik	7
4	Trafikmængder ved omdannelse af campingplads til feriepark	8
5	Vurdering af trafikale forhold langs Klostervej	8

Rambøll
Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N
T +45 5161 1000
<https://dk.ramboll.com>

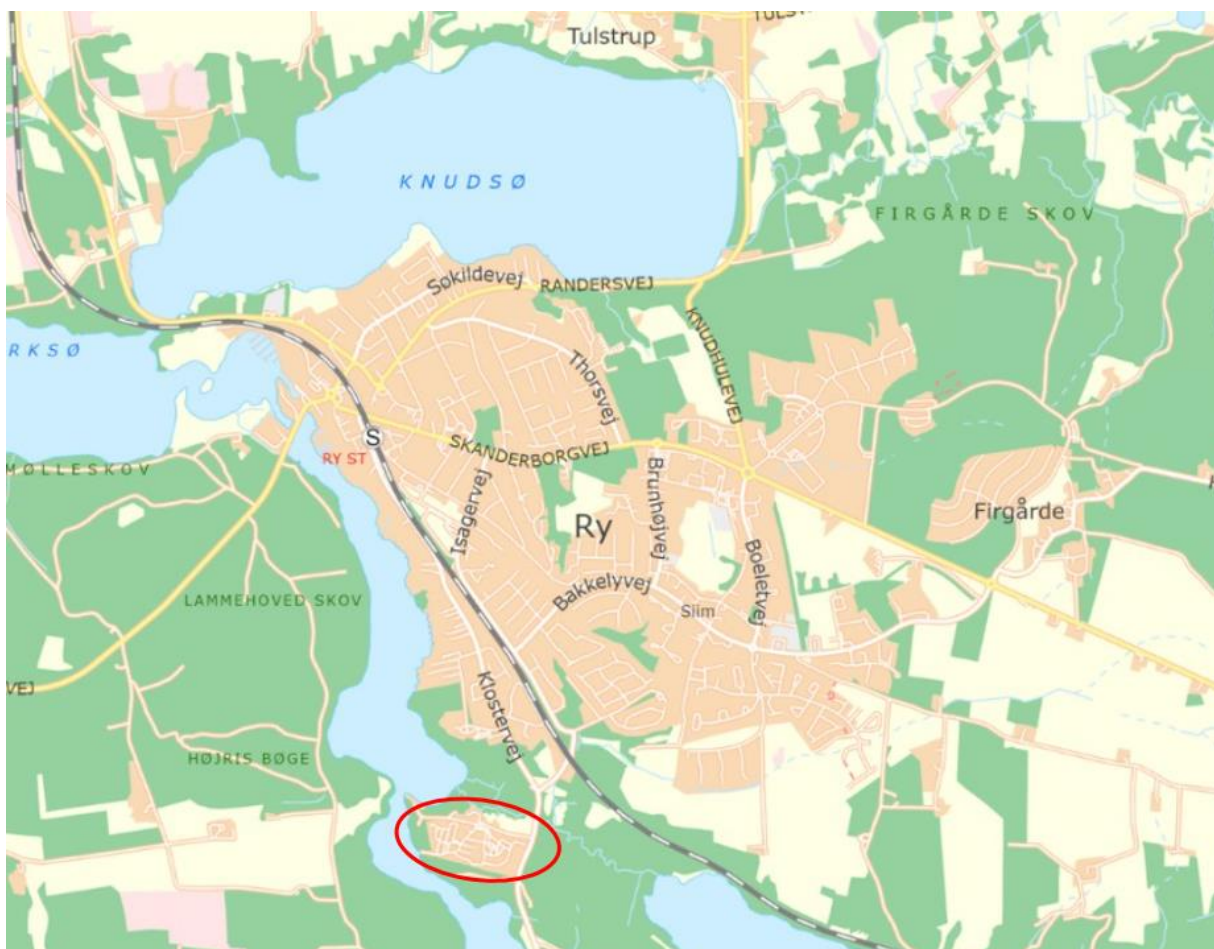
1 Baggrund og formål

Landal Greenparks ønsker gennem projektudvikler Pantheon A/S at omdanne området ved Holmens Camping i Ry vest for Skanderborg til en feriepark (Ry Feriepark).

Ifølge dispositionsforslag, dateret 17. november 2021, skal der etableres 80 ferieboliger med plads til i alt ca. 400 overnattende gæster. Derudover vil der blive mulighed for teltpladser, shelterpladser samt opbevaring og værksted til MTB, kajak og kanoer. Sidstnævnte aktiviteter vil primært henvende sig til sejlads på Gudenå-systemet men kan også tiltrække gæster i bil til området.

Omdannelsen af Holmens Camping forventes at tiltrække flere helårsturister samt forlænge sæsonen, ligesom det skal undersøges, hvorvidt det har indflydelse på trafikken omkring projektområdet i de travleste perioder af året.

Dette notat beskriver det trafikale grundlag og de væsentligste trafikale effekter ved omdannelse af Holmens Camping til Ry Feriepark. Notatet kan desuden fungere som grundlag for Skanderborg Kommunes videre behandling af projektet samt som input til borgermøde.



Figur 1.1: Placering af projektområde. Kortgrundlag: Krak.dk

2 Sammenfatning

Beregninger viser, at en omdannelse af Holmens Camping til Ry Feriepark samlet set ikke vil genere flere ture pr. dag i hverken højsæson eller uden for højsæson. Til gengæld vil køretøjssammensætningen ændres ved omdannelsen, idet ture med campingvogne til og fra projektområdet fremadrettet vil forsvinde. Ændringen i køretøjssammensætning vil især være markant i højsæsonen, hvor en stor mængde trafik (ikke-fastlæggere) ankommer med campingvogn.

Klostervej er i dag udfordret kapacitetsmæssigt i den nordlige ende ved jernbaneoverskæringen mens den øvrige del af strækningen mellem Skanderborgvej og Holmens Camping er udfordret grundet vejens geometriske udformning, parkeringsforhold og den eksisterende køretøjssammensætning (trafik med campingvogne).

Overordnet vurderes det, at den markante reduktion af campingvogne vil have en positiv trafikal effekt på Klostervej og at turisttrafikkens genevirkning for borgerne i området og langs Klostervej generelt vil blive reduceret.

Generelt anbefales det på baggrund af Klostervejs nuværende udformning og anvendelse, at vejen trafiksaneres. Dette kan f.eks. gøres ved at skilte hastigheden ned til 40 km/t på hele strækningen og evt. etablere en 2-1 vej, idet trafikmængden herfor vurderes passende.

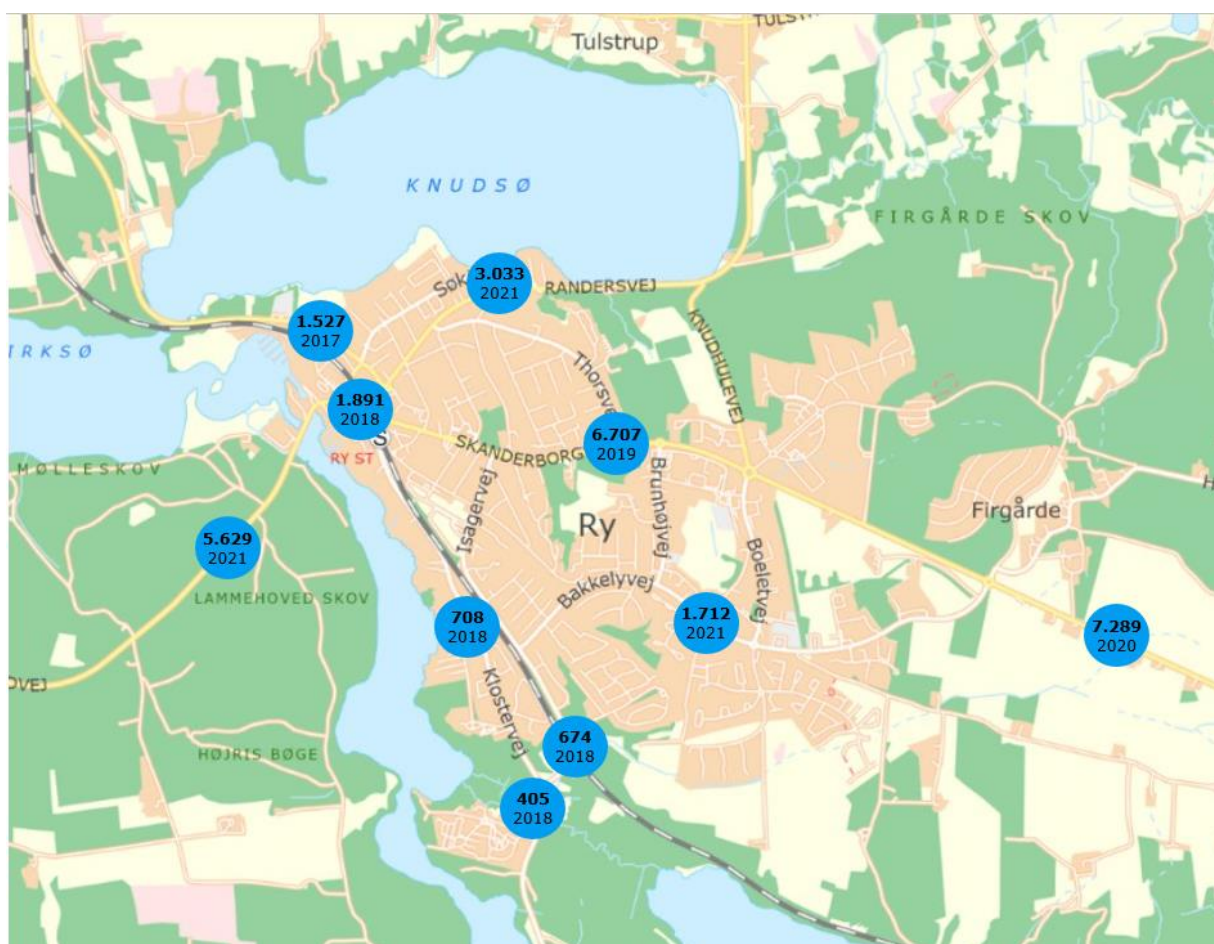
Udkørslen fra projektområdet til Kolstervej er også udfordret ift. oversigtsforhold, fordi den er placeret imellem to sving. Det anbefales at hastighedsgrænsen lokalt nedskiltes til maksimalt 60 km/t, hvis byskiltet på sigt rykkes længere ind mod byen (mod nord).

3 Forudsætninger

Den fremtidige trafik på vejene omkring projektområdet ved omdannelse af Holmens Camping til Ry Feriepark estimeres på baggrund af følgende forudsætninger om eksisterende trafik, turgenerering og fordeling af trafikken fra området. De trafikale ændringer ved en omdannelse vurderes både i og uden for højsæson.

3.1 Eksisterende trafik

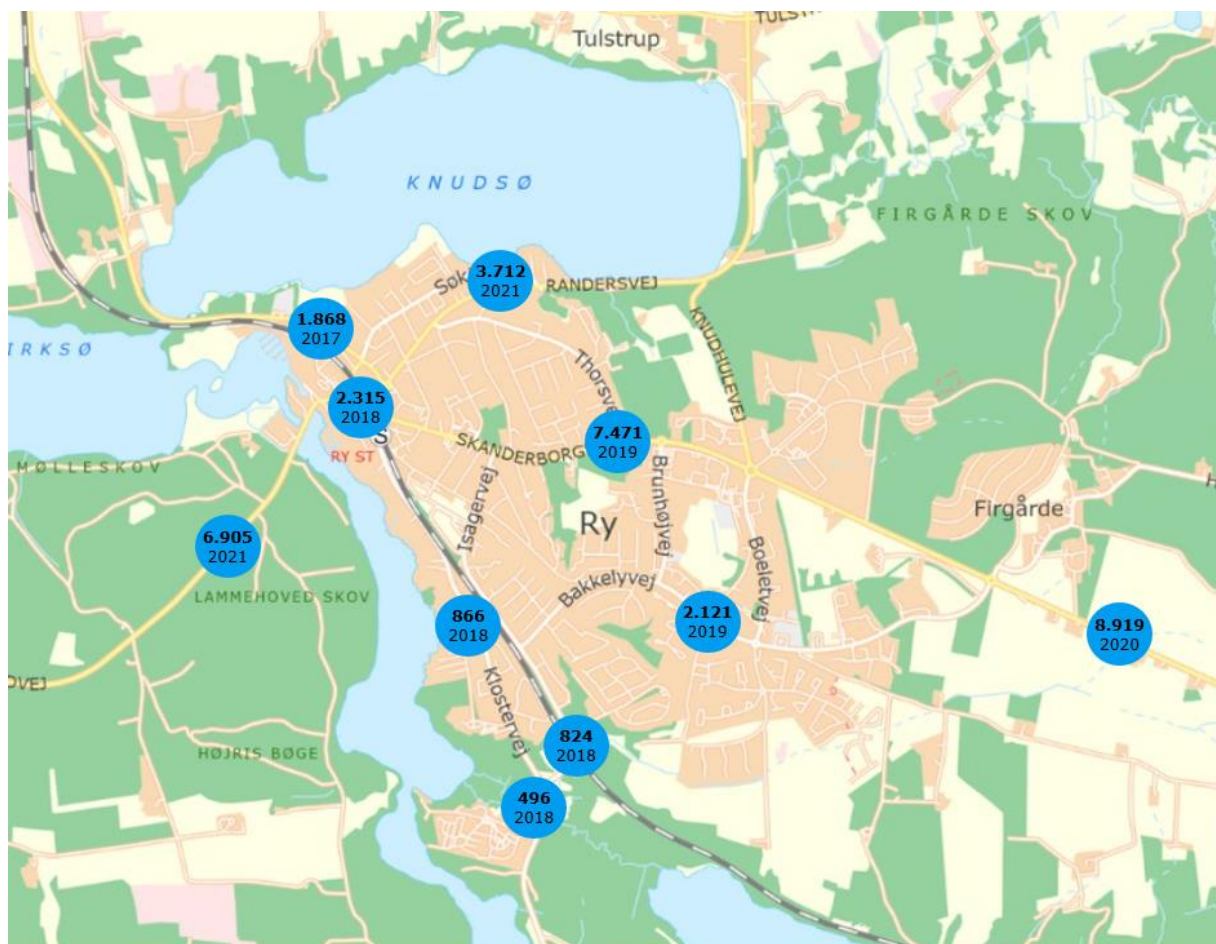
De fremtidige trafikmængder er estimeret på baggrund af Skanderborg Kommunes trafiktællinger i området omkring projektområdet. Der er benyttet julidøgntrafik (JDT) til beregninger af trafikken i højsæson og årsdøgntrafik (ÅDT) til vurdering af trafikken uden for højsæson. Trafiktællinger for JDT og ÅDT fremgår af hhv. figur 3.1 og figur 3.2.



Figur 3.1: Nyeste relevante trafiktællinger (JDT) omkring projektområdet.

Kilde: Skanderborg Kommune (Mastra). Kortgrundlag: Krak.dk

Julidøgntrafikken er opstillet på baggrund af automatiske opregninger fra Vejdirektoratet på baggrund af faktiske trafiktællinger foretaget af Skanderborg Kommune. Opregningen af julidøgntrafikken ved projektområdet vurderes at være lavere end den faktiske julidøgntrafik, da der er relativ meget ferietrafik i området. Det er på baggrund af GPS-data fra Rambølls dataleverandør TomTom vurderet, at julidøgntrafikken ved projektområdet er underestimeret med omkring 25%.



Figur 3.2: Nyeste relevante trafiktællinger (ÅDT) omkring projektområdet.

Kilde: Skanderborg Kommune (Mastra). Kortgrundlag: Krak.dk

3.2 Turgenerering

Turgenereringen er bestemt for campingpladsen og ferieparken i og uden for højsæson.

Turgenereringen for de to aktiviteter afhænger af en række antagelser, såsom overnatningskapacitet og forventninger omkring belægningsgrad og turrater.

I begge beregninger er der taget udgangspunkt i oplysninger om antal enheder og belægningsgrader fra de pågældende parter (Holmens Camping og Landal Greenparks). Der forventes at ankomme én bil (familie) pr. enhed i gennemsnit.

For Holmens Camping er der antaget følgende:

I højsæson forventes der en høj belægningsgrad på alle overnatningsformer. Uden for højsæson forventes en væsentligt lavere belægningsgrad, med undtagelse af fastlæggere, som gerne overnatter hyppigt i weekender og helligdage.

Turraten uden for sæson er sat højere end i højsæson, fordi opholdene ofte er kortere og der er færre aktiviteter på stedet. Desuden antages der i ferieperioderne at være en større andel af gæsterne, der benytter cykel til at komme rundt i nærområdet.

Campingpladsen oplyser desuden, at der ofte kommer endagsbesøgende, som enten skal besøge gæster eller som har aktiviteter i relation til Gudenåen. Disse gæster er medregnet i summen af ture med en turrate på 2 ture/dag.

På baggrund af ovenstående antagelser er der som vist i tabel 3.1 beregnet et samlet antal ture pr. dag på 244 uden for højsæson og 397 ture i højsæson.

Turgenerering Holmens Camping	Uden for højsæson (weekender og helligdage)		Højsæson (juli)	
	Enheder	Belægningsgrad	Enheder	Belægningsgrad
Teltpladser	25	10%	25	90%
Hytter	14	30%	14	90%
Strømpladser (fastlæggere)	130	50%	130	80%
Strømpladser (øvrige)	170	10%	170	80%
Endagsbesøgende	11	-	61	-
Ture/bil/dag – overnattende	2,5		1,0	
Ture/bil/dag - endagsbesøgende	2,0		2,0	
Sum af ture pr. dag	244		397	

Tabel 3.1: Beregnet antal ture til og fra Holmens Camping uden for højsæsonen og i højsæsonen.

For Ry Feriepark er der antaget følgende:

I højsæson forventes der jf. oplysninger fra Landal Greenparks en høj belægningsgrad, mens der uden for højsæson forventes en lavere gennemsnitlig belægningsgrad.

Turraten for overnattende gæster er sat til 4,5 ture pr. enhed, hvilket til sammenligning svarer til turraten for et almindeligt parcelhus. Turraten er væsentligt højere end for gæster på campingpladsen, idet gæsterne i højere grad forventes at tage ud i nærområdet under opholdet ligesom opholdene i ferieparken til dels også forventes at være kortere end på campingpladsen.

Der vil desuden være mulighed for leje af elcykler ligesom der planlægges mulighed for befording med båd fra ferieparken til Ry midtby. Disse forhold er ikke indregnet i de forudsatte turrater, men vil kunne have en mindre reducerende effekt på det beregnede antal ture.

Endelig forventes det, at der vil komme flere endagsbesøgende, som ønsker at bruge Gudenåen og aktiviteterne i tilknytning til ferieparken. Disse gæster forventes at generere 2 ture pr. dag.

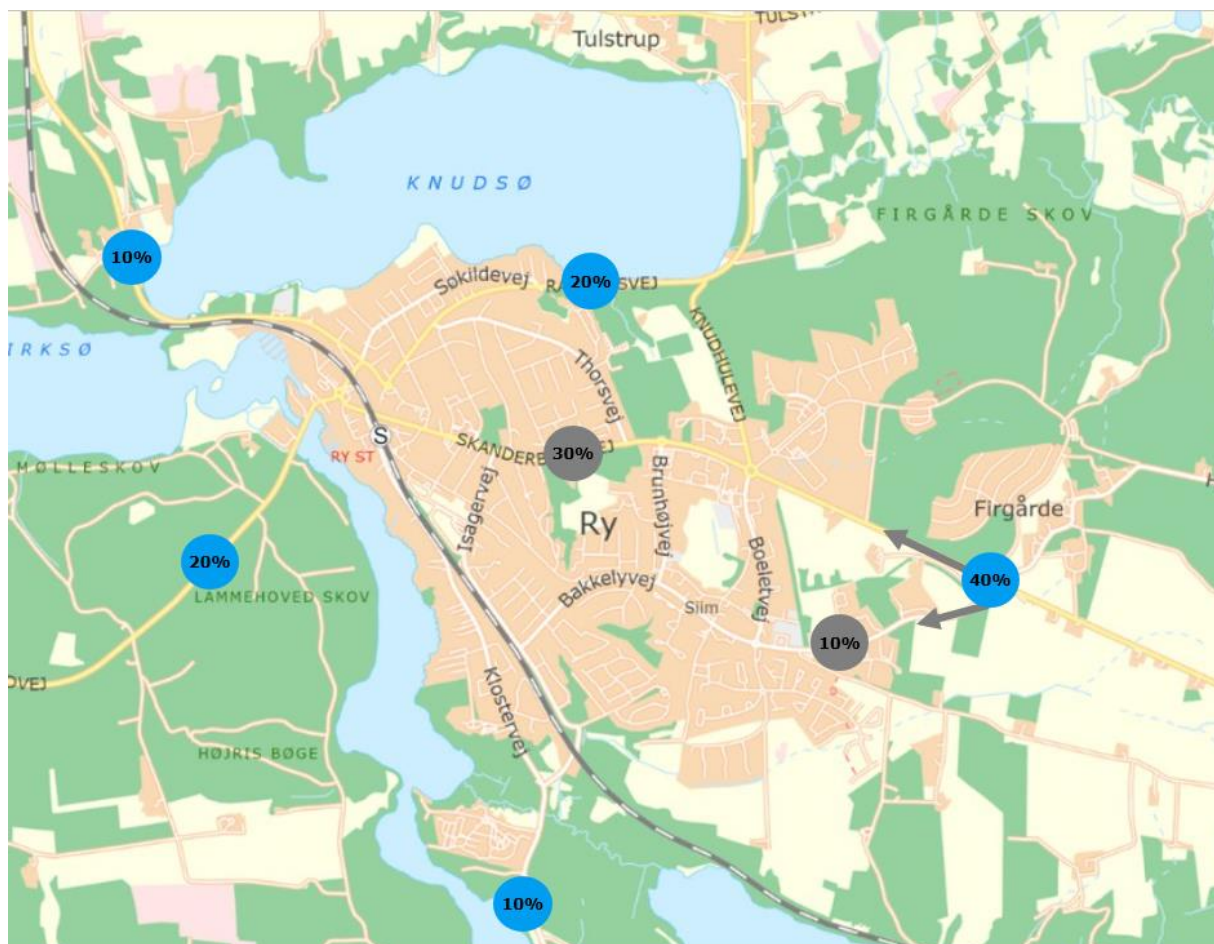
På baggrund af ovenstående antagelser er der som vist i tabel 3.2 beregnet et samlet antal ture pr. dag på 210 uden for højsæson og 402 ture i højsæson.

Turgenerering Ry Feriepark	Uden for højsæson (weekender og helligdage)		Højsæson (juli)	
	Enheder	Belægningsgrad	Enheder	Belægningsgrad
Hytter	80	50%	80	95%
Endagsbesøgende	15	-	30	-
Ture/bil/dag – overnattende	4,5		4,5	
Ture/bil/dag - endagsbesøgende	2,0		2,0	
Sum af ture pr. dag	210		402	

Tabel 3.2: Beregnet antal ture til og fra Ry Ferie uden for højsæsonen og i højsæsonen.

3.3 Fordeling af trafik

Det er antaget, at trafikken til og fra den nuværende Holmens Camping og den fremtidige Ry Feriepark har samme oplandsfordeling. Oplandsfordelingen fremgår af figur 3.3.



Figur 3.3: Antaget oplandsfordeling for både campingplads og feriepark i og uden for højsæson.

Kortgrundlag: Krak.dk

Trafikken fra Skanderborgvej (Skanderborg og E45), der i alt antages at udgøre 40% af den samlede trafik til og fra området, fordeler sig med 30% af trafikken, der kører gennem Ry og via Klostervej til projektområdet, mens 10% benytter Bakkelyvej, Isagervej og Skærsåvej til projektområdet.

4 Trafikmængder ved omdannelse af campingplads til feriepark

De forventede ændringer i trafikmængderne ved omdannelse af Holmens Camping til Ry Feriepark forventes samlet set at være meget begrænsede på baggrund af beregningen af turgenereringen i forrige afsnit.

I højsæson forventes omdannelsen til ferieparken at generere omtrent den samme mængde trafik (eller lidt mindre) som i den nuværende situation til og fra projektområdet i forhold til, hvad den nuværende campingplads genererer. Derimod vil kørsel med campingvogne på særligt Klostervej ikke længere være aktuel.

Uden for højsæson forventes der en reduktion i trafikmængden til og fra projektområdet på i alt 10%-15% pr. dag. I lighed med højsæsonen, vil kørsel med campingvogne til projektområdet udenfor højsæsonen ikke længere være aktuel. Da gæsterne uden for højsæsonen primært udgøres af fastlæggere, vil reduktionen i mængden af campingvogne ikke opleves så markant som det er tilfældet i højsæsonen.

Det vurderes ikke, at servicetrafikken (varetransport, renovation o.l.) ændres ved omdannelsen, da der ikke findes belæg for at ferieparken vil generere flere serviceture end campingpladsen.

5 Vurdering af trafikale forhold langs Klostervej

De forventede ændringer i trafikmængderne på Klostervej vurderes både i og udenfor højsæsonen at være minimale. Ændringen forventes primært at forekomme i sammensætningen af køretøjstyper, hvor ture med campingvogn erstattes af ture i personbiler ved omdannelsen af campingpladsen. Samlet set vurderes trafikbelastningen ved omdannelsen til feriepark at have en positiv indflydelse på trafikken langs Klostervej.

Med kendskab til Klostervejs nuværende trafikale situation, er der en række udfordringer, som med fordel kan håndteres og implementeres. Disse tiltag er imidlertid uden sammenhæng og relevans i forhold til omdannelsen af Holmens Camping til Ry Feriepark.

- I den nordlige del af Klostervej opstår der i den nuværende situation ofte kapacitetsproblemer og kødannelse som følge af jernbaneoverskæringen og togpassager. Det vurderes, at kapaciteten vil blive forbedret i dette kryds, hvis der i fremtiden ikke generes ture i campingvogne.
- En stor del af Klostervej er relativ smal og er omgivet af parcelhuse med direkte vejadgang og parkering langs Klostervej. Borgerne oplever i dag trafikale gener som følge af turister i bil og campingvogne, samt at det generelle hastighedsniveau ikke modsvarer vejens karakter.
 - Hvis projektområdet i fremtiden omdannes, vil kørsel med campingvogne forsvinde, og dermed vil en del af problematikken løse sig.

- Det anbefales endvidere, at Klostervej trafiksaneres grundet de mange ejendommers direkte vejadgang og da 85% fraktilen for hastigheden flere steder overskrider den tilladte hastighed på 40 km/t. Trafiksaneringen kunne omfatte sanering af parkeringsmulighederne langs vejen, flere (og ensartede) fartdæmpende tiltag end i dag samt generel opstramning af skiltning og afmærkning langs vejen og gennem kryds.
- Som hastighedsdæmpende tiltag kan det overvejes at etablere 2-1 vej, da trafikmængderne vurderes tilstrækkelig lave (under ca. 2.500 køretøjer i døgnet). Dette vil kunne forbedre forholdene for lette trafikanter langs strækningen, men vil også kunne reducere mulighederne for kantstensparkering langs Klostervej.
- Den nuværende afstribning og skiltning langs vejen kan strammes op med tydelig markering af kørebane, areal til cyklister samt parkeringsmuligheder. Derudover kan fortovet også med fordel renoveres, så kantstensopspring bliver tydeliggjort.
- Udkørslen fra projektområdet til Klostervej ligger imellem to sving, hvilket vanskeliggør tilstrækkelige oversigtsforhold. Udkørslen er i dag placeret indenfor byzonen (50 km/t). Skanderborg Kommune ønsker på sigt byzonegrænsen rykket længere mod nord, hvorved den skilte hastighed som udgangspunkt hæves til 80 km/t ved udkørslen fra ferieparken. Hvis byskiltet rykkes, anbefales der en lokal hastighedsnedsættelse til 60 km/t ved udkørslen for at sikre de nødvendige oversigtsforhold.

Flere af ovenstående tiltag har en betydelig anlægsøkonomi, hvorfor gennemførelse med fordel kan koordineres med eventuelt anlægsarbejde i forbindelse med fremtidig kloak- og vandforsyning langs Klostervej.