Notat

Projektnavn	**Forbindelsesvej mellem Smouenvej-Skrejrupvej, Rønde**
Projektnr.	**1100057138**
Kunde	**Syddjurs kommune**
Notatnr.	**1**
Version	**3.0**
Til	**Jens Peter Langballe Sørensen**
Fra	**Stig Grønning Søbjærg**

Udarbejdet af	**STS**
Kontrolleret af	**STS**
Godkendt af	**STS**

Dato 2026/07/09

Indhold

1 Introduktion 2

2 Scenarierne 3
2.1 Trafikgenerering 4

3 Eksisterende forhold 5

4 Trafikal vurdering af scenarier 7
4.1 Scenarie A – Den Tætte 7
4.2 Scenarie B – Landskabsøer 8
4.3 Scenarie C – Ådalen 9

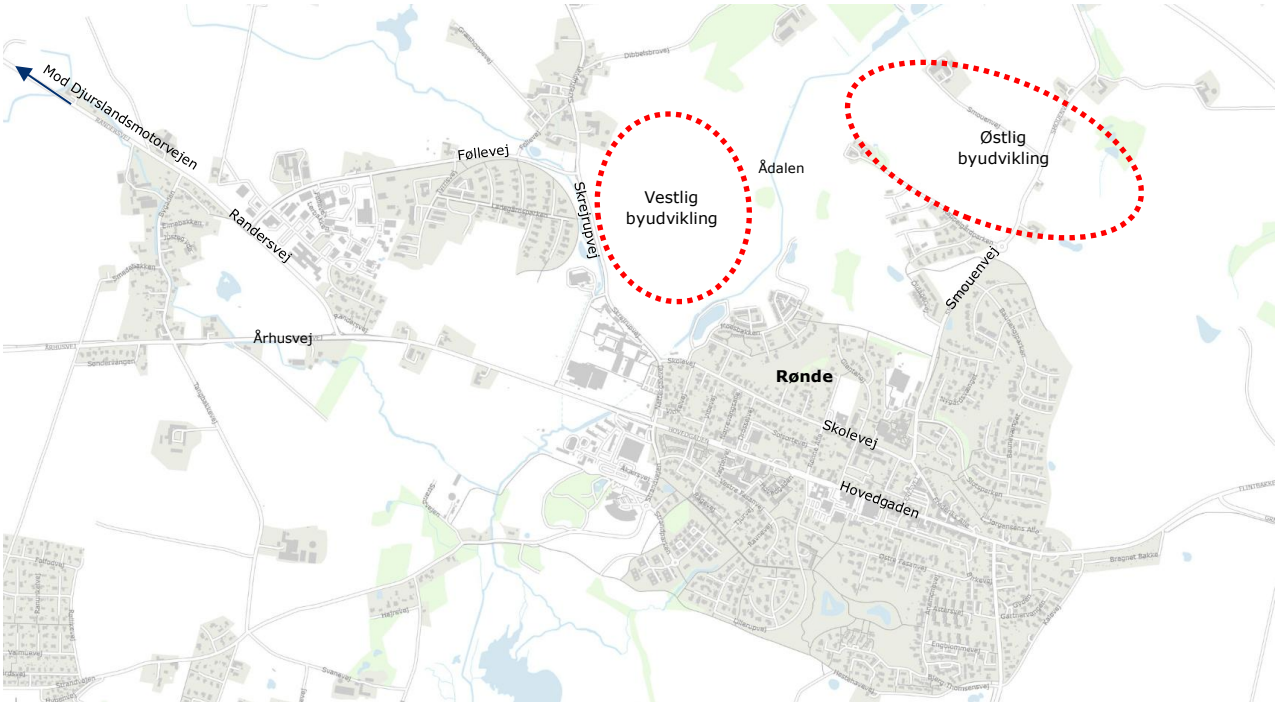
5 Samlet vurdering 10

Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S

T+45 5161 1000
https://dk.ramboll.com

1 Introduktion

Syddjurs Kommune har bedt Rambøll om at udarbejde en trafikal screening af den forventede fremtidige trafik på de overordnede veje i Rønde ved udvikling af arealerne mellem Rønde, Skrejrupvej og Smouenvej til boligudvikling samt etablering af interne vejforbindelser. Figur 1 viser områdernes omtrentlige placering og udbredelse omkring Rønde.



Figur 1. Oversigtskort over Rønde med principiel indtegning af byudviklingsområderne mod Skrejrupvej og Smouenvej.

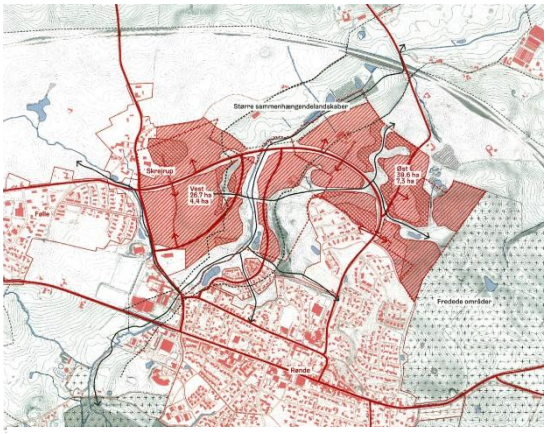
Byudviklingen er opstillet gennem 3 scenarier med varierende udnyttelsesgrad og med varieret intern infrastruktur og tilslutning til de omkringliggende veje. Arealerne omfatter en vestlig del mod Skrejrupvej på 15,5-26,7 ha, der primært forventes udnyttet til boligudvikling samt en østlig del mod Smouenvej på 29,8-39,6 ha, der ligeledes primært forventes at være til boligudvikling.

Confidential

2 Scenarierne

Der er opstillet tre scenarier for fremtidig byudvikling og vejforbindelser, som er nærmere beskrevet i nedenstående.

Scenarie A – Den Tætte:
Scenariet omfatter den højeste byudvikling med 26,7 ha mod Skrejrupvej og 39,6 ha mod Smouenvej, i alt 722 ny boliger.
Der etableres en forbindelsesvej på tværs over Ådalen, der i vest tilsluttes det eksisterende kryds Skrejrupvej/Føllevej. I øst gøres forbindelsesvejen gennemgående videre mod Smouenvej og Hovedgaden mens den nordlige del af Smouenvej tilsluttes som sekundærvej. Der etableres desuden interne vejforbindelser fra forbindelsesvejen mod syd, bl.a. til Moesbakken, der skal skabe sammenhæng til Rønde midtby.



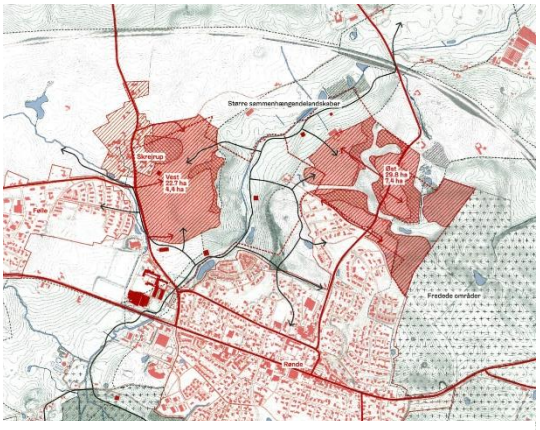
Figur 2. Oversigtskort, Scenarie A – Den Tætte.

Scenarie B – Landskabsøer:
Scenariet har det mindste byudviklingspotentiale i vest mod Skrejrupvej på 15,5 ha mens byudviklingspotentialet mod øst er på 30,4 ha, i alt 513 nye boliger.
Bebyggelserne friholder de mest markant skråninger og bygger by i mellemrummene.
I scenariet arbejdes der med en forbindelsesvej mellem øerne og på tværs af ådalen. Forbindelsesvejen tilsluttes i vest det eksisterende kryds Skrejrupvej/Føllevej mens vejen i øst tilsluttes som sekundærvej til Smouenvej.



Figur 3. Oversigtskort, Scenarie B – Landskabsøer.

Scenarie C – Ådalen:
Scenariet har et udviklingspotentiale mod vest på 22,7 ha og 29,8 ha mod øst, i alt 595 nye boliger.
Der etableres ingen forbindelsesvej på tværs af ådalen og områderne tilsluttes henholdsvis Skrejrupvej mod vest og Smouenvej mod øst.
Scenariet åbner gode muligheder for interne stiforbindelser bl.a. gennem anvendelse af ådalen og det omkringliggende landskab, der kan binde udviklings-områderne sammen med Rønde.



Figur 4. Oversigtskort, Scenarie C – Ådalen.

2.1 Trafikgenerering

Den forventede fremtidige trafikgenerering for de tre scenarier er beregnet med udgangspunkt i Vejdirektoratets turrater for fritliggende boliger (åben-lav) og kædehus/rækkehus (tæt-lav). Der er anvendt en turrate på 5,5 ture pr. døgn pr. bolig for fritliggende boliger og 3,9 ture pr. døgn pr. bolig for kædehus/rækkehus.

Der er beregnet følgende turmængder for de tre scenarier, som angivet i tabel 1.

Scenarie	Areal	Enheder	Dagligt antal ture
Scenarie A, vest	31,1 ha	288 boliger	1.290 ture
Scenarie A, øst	46,9 ha	434 boliger	1.940 ture
Scenarie B, vest	20,5 ha	190 boliger	850 ture
Scenarie B, øst	35,0 ha	323 boliger	1.440 ture
Scenarie C, vest	27,1 ha	251 boliger	1.120 ture
Scenarie C, øst	37,2 ha	344 boliger	1.540 ture

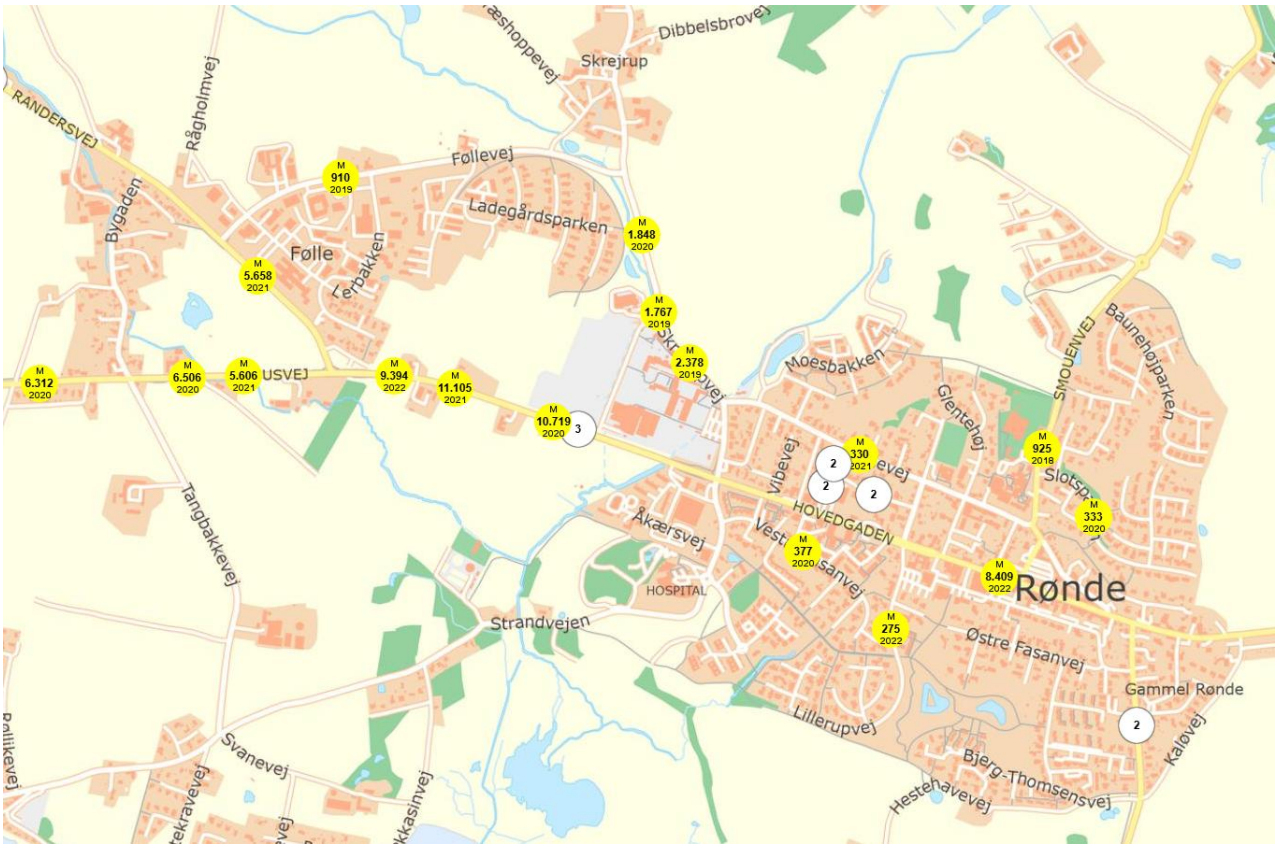
Tabel 1. Beregnede antal daglige ture (årsdøgntrafik) for de tre udviklingsscenarier.

Med i alt 3.230 daglige ture for det vestlige og østlige område tilsammen er scenarie A beregnet som det scenarie, der genererer flest daglige ture. Scenarie B er modsat det scenarie, der med 2.290 daglige ture genererer færrest daglige ture. Scenarie C generer i alt 2.660 daglige ture.

Confidential

3 Eksisterende forhold

Nedenstående figur 5 viser eksisterende trafiktællinger opgjort som årsdøgntrafik på vejene i og omkring Rønde gennemført af Syddjurs Kommune i perioden 2018-2026.

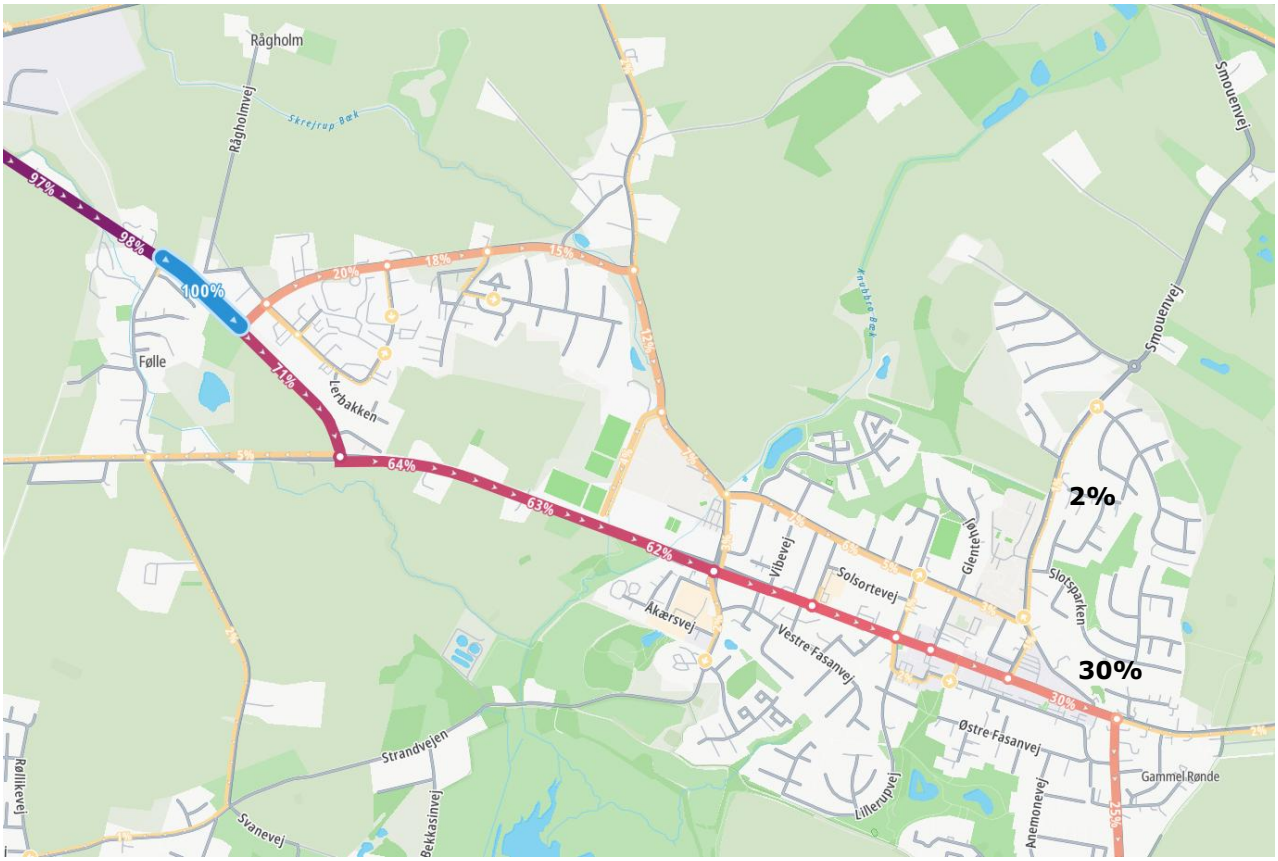


Figur 5. Eksisterende trafiktællinger (årsdøgntrafik) gennemført af Syddjurs Kommune i perioden 2018-2026. Hvide cirkler angiver lokaliteter med mere end én tælling. Under trafiktallet er årstallet for tællingen anført.

Til kortlægning af trafikkens flow og omfordelingspotentiale ved etablering af en ny fordelingsvej nord om Rønde, er der gennemført analyser på baggrund af GPS-data fra TomTom. Analysen foretages på baggrund af en rutebundtsanalyse for et vejsnit på Randersvej nord for Føllevej. Derved er trafikkens fordeling ud på vejnettet omkring Rønde kortlagt. Der benyttes data for hverdage i første halvår af 2026 fraregnet helligdage og skoleferier.

På Randersvej nord for Føllevej i sydgående retning viser data på figur 6, at ca. 30% af den sydgående trafik genfindes på Hovedgaden ved Frederiks Allé mens ca. 2% kører til boligområderne ved Smouenvej primært via ruten Skolevej, Skrejrupvej og Føllevej. Det antages, at fordelingen er den samme for den modsatrettede trafik.

Confidential



Figur 6. Rutebundt for den sydgående trafik på Randersvej nord for Føllevej.

Det vurderes, at ca. 90% af trafikken mellem Randersvej og Smouenvej potentielt vil kunne benytte en nye vejforbindelse (ca. 100 daglige køretøjer) mens ca. 25% af den gennemkørende trafik mellem Randersvej og Hovedgaden (ca. 400 daglige køretøjer) potentielt vil benytte forbindelsesvejen. Den samlede trafikmængde i begge retninger tilsammen anslås derved at være ca. 500 køretøjer i døgnet ud fra eksisterende tællinger på Randersvej.

Confidential

4 Trafikal vurdering af scenarier

Ved gennemførelse af de opstillede scenarier vil der være en varierende byudvikling i den nordlige del af Rønde ligesom infrastrukturen i den nordlige del af byen også vil være forskellig. Største forskel vil være hvorvidt der etableres en ny forbindelsesvej mellem Skrejrupvej og Smouenvej (på tværs af ådalen), der kan have en aflastende effekt på Hovedgaden gennem Rønde.

Beregningerne gennemført i afsnit 3 viser, at der ved etablering af forbindelsesvejen kan forventes en aflastning af Hovedgaden på ca. 500 daglige køretøjer i begge retninger tilsammen svarende til en reduktion på ca. 5% af den nuværende trafik.

I nedenstående tabel 2 er de trafikale ændringer ved de opstillede scenarier beregnet for udvalgte veje omkring Rønde med afsæt i den forventede boligudvikling i de enkelte scenarier samt omfordelingen ved etablering af en forbindelsesvej på tværs af ådalen.

Vejstrækning	Nuværende trafik	Scenarie A	Scenarie B	Scenarie C
Forbindelsesvejen	---	+1.550 ktj.	+1.300 ktj.	---
Føllevej	1.000 ktj.	+1.800 ktj.	+1.450 ktj.	+900 ktj.
Smouenvej	950 ktj.	+900 ktj.	+500 ktj.	+1.500 ktj.
Hovedgaden	8.500 ktj.	+500 ktj.	+200 ktj.	+1.250 ktj.

Tabel 2. Beregnet trafikale ændringer (årsdøgntrafik) på baggrund af trafiktællinger, forventet boligudvikling samt flowanalyser på baggrund af GPS-data.

I de følgende afsnit gives der en mere detaljeret beskrivelse af de trafikale forhold for hvert af de opstillede scenarier.

4.1 Scenarie A – Den Tætte

Ved dette scenarie kan der forventes en trafikgenerering fra de nye boligområder på ca. 3.230 nye daglige ture. Scenariet indeholder en ny vejforbindelse mellem Skrejrupvej og Smouenvej på tværs af ådalen.

På baggrund af ruteanalyser forventes ca. 40% af trafikken fra det østlige boligområde at benytte forbindelsesvejen i retning mod Randersvej eller Århusvej, hvilket svarer til ca. 800 daglige ture. Tilsvarende forventes ca. 20% af trafikken fra det vestlige område at benytte forbindelsesvejen til og fra ærinder i Rønde, svarende til ca. 250 daglige køretøjer. Den samlede trafik på forbindelsesvejen vil inkl. den omfordelte trafik fra Hovedgaden være ca. 1.550 daglige køretøjer.

På Føllevej forventes der en trafikstigning på ca. 1.800 daglige køretøjer som følge af boligudviklingen samt omfordeling af trafikken fra Hovedgaden. Dette er en væsentlig trafikstigning i forhold til den nuværende trafik på ca. 1.000 daglige køretøjer. Det anbefales af hensyn til fremkommeligheden og trafiksikkerheden, at krydset Randersvej/Føllevej udbygges med venstresvingsbane på Randersvej for at kunne håndtere den øgede mængde svingende trafik. Tilsvarende bør krydset Føllevej/Skrejrupvej også ombygges til en 4-benet rundkørsel, hvori forbindelsesvejen tilsluttes.

På Hovedgaden forventes der en trafikstigning på ca. 500 daglige køretøjer, svarende til en stigning på 6%. Stigningen er en kombination af den aflastende effekt for en del gennemkørende trafik ved etablering af forbindelsesvejen mens de nye boligområder vil være medvirkende til en øget aktivitet i

Confidential

form af mere handel og generelt mere aktivitet i byen. Trafikstigningen på Hovedgaden vurderes at kunne afvikles uden trafikale tiltag, men de nuværende trafikale udfordringer særligt i spidsbelastningsperioderne om sommeren må forventes at blive forstærket.

Endelig kan der på Smouenvej nord for Skolevej forventes en trafikstigning på ca. 900 daglige køretøjer, hvilket er omtrent en fordobling af den nuværende trafik på strækningen. Trods den markante trafikstigning vurderes vejen fremkommelighedsmæssigt godt at kunne håndtere den forventede fremtidige trafik. Af hensyn til trafiksikkerheden anbefales det, at der etableres et krydsningspunkt (støttepunkt) hvor cykelbanerne i dag ophører på Smouenvej (nord for Slotsparken). Derudover anbefales der etablering af en egentlig dobbeltrettet cykelsti fra krydsningspunktet og videre mod nord til den eksisterende dobbeltrettede cykelsti på østsiden af Smouenvej.

4.2 Scenarie B – Landskabsøer

Ved dette scenarie kan der forventes en trafikgenerering fra de nye boligområder på ca. 2.290 nye daglige ture. Scenariet indeholder en vejforbindelse mellem Skrejrupvej og Smouenvej på tværs af ådalen men med en mindre direkte linjeføring end ved scenarie A.

På baggrund af ruteanalyser forventes ca. 40% af trafikken fra det østlige boligområde at benytte forbindelsesvejen i retning mod Randersvej eller Århusvej, hvilket svarer til ca. 600 daglige ture. Tilsvarende forventes ca. 20% af trafikken fra det vestlige område at benytte forbindelsesvejen til og fra ærinder i Rønde, svarende til ca. 200 daglige køretøjer. Den samlede trafik på forbindelsesvejen vil inkl. den omfordelte trafik fra Hovedgaden være ca. 1.300 daglige køretøjer.

På Føllevej forventes der en trafikstigning på ca. 1.450 daglige køretøjer, hvilket er mellem 1-2 gange mere den nuværende trafik på strækningen. Det anbefales af hensyn til fremkommeligheden og trafiksikkerheden, at krydset Randersvej/Føllevej udbygges med venstresvingsbane på Randersvej for at kunne håndtere den øgede mængde svingende trafik. Tilsvarende bør krydset Føllevej/Skrejrupvej også ombygges til en 4-benet rundkørsel, hvori forbindelsesvejen tilsluttes.

På Hovedgaden er trafikken næsten uændret med en forventet trafikstigning på 200 daglige køretøjer eller hvad der svarer til ca. 2% mere trafik. Ændringen er en kombination af den aflastende effekt af den gennemkørende trafik til forbindelsesvejen og den ekstra trafik til og fra boligområderne med ærinde i midtbyen. Der vurderes ikke behov for trafikale tiltag på Hovedgaden til imødekommende af den ændrede trafik.

Trafikstigningen på Smouenvej forventes at ligge på ca. 500 daglige køretøjer, hvilket er en stigning på ca. 50% i forhold til den nuværende trafik på strækningen. Der vurderes ikke behov for etablering af trafikale tiltag til opretholdelse af fremkommeligheden på strækningen. Af hensyn til trafiksikkerheden bør det overvejes at lave et krydsningspunkt (støttepunkt) hvor cykelbanerne i dag ophører på Smouenvej (nord for Slotsparken) ligesom den nuværende sti nord for krydsningspunktet også bør udbygges til en egentlig dobbeltrettet sti.

Confidential

4.3 Scenarie C – Ådalen

Ved dette scenarie kan der forventes en trafikgenerering fra de nye boligområder på ca. 2.660 nye daglige ture. Scenariet indeholder ingen vejforbindelse mellem Skrejrupvej og Smouenvej på tværs af ådalen.

På baggrund af ruteanalyser forventes ca. 40% af trafikken fra det vestlige boligområde at benytte Føllevej i retning mod Randersvej eller Århusvej, hvilket svarer til ca. 450 daglige ture. Tilsvarende forventes ca. 30% af trafikken fra det østlige boligområde også at benytte Føllevej ligeledes svarene til ca. 450 daglige ture. Samlet set forventes trafikken på Føllevej at stige med ca. 900 daglige køretøjer, hvilket vil være omtrent en fordobling af den nuværende trafik på ca. 1.000 daglige køretøjer. Det anbefales af hensyn til trafiksikkerheden, at der i krydset Randersvej/Føllevej etableres venstresvings-bane på Randersvej for at kunne håndtere den øgede mængde svingende trafik. Tilsvarende bør krydset Føllevej/Skrejrupvej også ombygges til en 4-benet rundkørsel, hvori forbindelsesvejen tilsluttes.

Trafikken på Hovedgaden forventes at stige med ca. 1.250 daglige køretøjer, svarende til en stigning på ca. 15%. Stigningen vurderes at være markant og skyldes udelukkende den øgede trafik som følge af boligudviklingen i den nordlige del af Rønde. Trafikstigningen vil være en kombination af gennemkørende trafik til og fra boligområderne samt ærindekørsel til aktiviteterne i Rønde midtby. I udgangspunktet vurderes Hovedgaden godt at kunne afvikle den ekstra trafik, men de eksisterende perioder med langsomt kørende trafik og forringet fremkommelighed vil blive hyppigere og et mere normalt forekommende fænomen, som ikke kun vil være begrænset til højsæsonen og tidspunkter med mange turister.

Smouenvej forventes at få den fulde trafikale påvirkning fra det østlige boligområde svarende til ca. 1.500 ekstra daglige køretøjer, hvoraf en del vil benytte ruten Skolevej, Skrejrupvej og Føllevej mens andre vil benytte Hovedgaden. Trafikstigningen på Smouenvej vil være væsentlig og svare til 1-2 gange den eksisterende trafik på strækningen. Det anbefales der kraftigt, at der af hensyn til trafiksikkerheden etableres et krydsningspunkt (støttepunkt) hvor cykelbanerne i dag ophører på Smouenvej (nord for Slotsparken) ligesom den nuværende sti nord for krydsningspunktet også bør udbygges til en egentlig dobbeltrettet sti.

For at forbedre trafiksikkerheden for både biler og cyklister anbefales det at lukke ind- og udkørsel til Frederiks Allé for biltrafik i krydset Smouenvej/Frederiks Allé. Cyklister bør fortsat have mulighed for at krydse.

Confidential

5 Samlet vurdering

Der er opstillet tre boligudviklingsscenarier med en boligudvikling på ca. 500-700 nye boliger i den nordlige del af Rønde. Boligudviklingen er opdelt i et vestligt og et østligt område koncentreret omkring Skrejrupvej i vest og Smouenvej i øst. I scenarie A og B arbejdes der med en forbindelsesvej på tværs af ådalen mens scenarie C ikke indeholder en forbindelsesvej.

Den estimerede trafik relateret til boligudviklingen er beregnet til 2.290-3.230 daglige ture. Turene er fordelt på vejnettet ud fra oplands- og rutevalgsanalyser på baggrund af GPS-data.

Den trafikale påvirkning og anbefalede tiltag ved realisering af scenarie A er oplistet i nedenstående punktopstilling:

- Til imødekommelse af den markante trafikstigning på Føllevej og dermed opretholdelse af fremkommeligheden og trafiksikkerheden anbefales krydset Randersvej/Føllevej udvidet med venstresvingsbane på Randersvej.
- Krydset Føllevej/Skrejrupvej bør etableres som rundkørsel
- Der vurderes ikke behov for tiltag på Hovedgaden, men de nuværende trafikale udfordringer særligt i spidsbelastningsperioderne om sommeren må forventes at blive forstærket som følge af en svagt stigende trafik.
- Trafikstigningen på Hovedgaden skyldes primært øget ærindekørsel til bymidten som følge af boligudviklingen mens forbindelsesvejen vil reducere mængden af gennemkørende trafik uden ærinde på Hovedgaden.
- Grundet en væsentlig trafikstigning på Smouenvej anbefales det at etablere krydsningspunkt (støttepunkt) hvor cykelbanerne i dag ophører på Smouenvej (nord for Slotsparken). Derudover anbefales det at etablere en egentlig dobbeltrettet cykelsti fra krydsningspunktet nord for Slotsparken og videre mod nord til den eksisterende dobbeltrettede cykelsti på østsiden af Smouenvej.

Ved realisering af scenarie B vurderes følgende trafikale påvirkning og anbefalede tiltag:

- I lighed med scenarie A forventes der en væsentlig trafikstigning på Føllevej, hvorfor det af hensyn til både fremkommeligheden og trafiksikkerheden anbefales at udvide krydset Randersvej/Føllevej med en venstresvingsbane på Randersvej.
- Krydset Føllevej/Skrejrupvej bør etableres som rundkørsel
- Den trafikale ændring på Hovedgaden er så lille så der ikke vurdere behov for trafikale tiltag. Dog skal det nævnes, at trafiksammensætningen på Hovedgaden ændres, så mængden af gennemkørende trafik uden ærinde reduceres som følge af forbindelsesvejen mens den boligrelaterede trafik vil skabe mere ærindekørsel i midtbyen.
- Som følge af den forventede trafikstigning på Smouenvej anbefales det af hensyn til trafiksikkerheden at etablere et krydsningspunkt (støttepunkt) hvor cykelbanerne i dag ophører på Smouenvej (nord for Slotsparken) ligesom den nuværende sti nord for krydsningspunktet også bør udbygges til en egentlig dobbeltrettet sti.

De trafikale konsekvenser og anbefalede tiltag ved realisering af scenarie C er oplistet i det følgende:

- Der forventes omtrent en fordobling af trafikken på Føllevej, hvorfor det af hensyn til trafiksikkerheden anbefales at etableres venstresvingsbane på Randersvej i krydset Randersvej/Føllevej.
- På Hovedgaden forventes der en væsentlig trafikstigning på ca. 1.250 daglige køretøjer, svarende til en stigning på ca. 15%. Trafikstigningen vil være en kombination af mere

Confidential

gennemkørende trafik og øget ærindekørsel til midtbyen. De eksisterende perioder med langsomt kørende trafik og forringet fremkommelighed vil blive hyppigere og et mere normalt forekommende fænomen, som ikke kun vil være begrænset til højsæsonen og tidspunkter med mange gæster i byen. Der anbefales ingen trafikale tiltag på Hovedgaden.

- Der vil forekomme en væsentlig trafikstigning på Smouenvej med ca. 1.500 ekstra daglige køretøjer. Det anbefales af hensyn til trafiksikkerheden at etablere et krydsningspunkt (støttepunkt) hvor cykelbanerne i dag ophører på Smouenvej (nord for Slotsparken) ligesom den nuværende sti nord for krydsningspunktet også bør udbygges til en egentlig dobbeltrettet sti.
- Det anbefales af hensyn til trafiksikkerheden at lukke ind- og udkørsel til Frederiks Allé for biltrafik i krydset Smouenvej/Frederiks Allé. Cyklister bør fortsat have mulighed for at krydse.

Samlet set forventes scenarie A og B at kunne aflaste Hovedgaden for en del gennemkørende trafik uden ærinde i midtbyen ved etablering af forbindelsesvejen. Tilsvarende forventes den boligrelaterede trafik at give en øget ærindekørsel i midtbyen, hvilket vil resultere en stort set uændret trafik på Hovedgaden. Der forventes derfor ikke behov for trafikale tiltag på Hovedgaden. Der vil være behov for trafikale tiltag i krydset Randersvej/Føllevej for at opretholde trafiksikkerheden og fremkommeligheden gennem krydset ligesom der bør etableres forbedrede forhold for cyklisterne på Smouenvej.

Scenarie C vurderes at have de største trafikale konsekvenser for midtbyen, herunder særligt for Hovedgaden og Smouenvej, hvor al den boligrelaterede trafik fra det østlige område skal passere igennem. På Hovedgaden kan der som følge af den øgede trafikmængde forventes en øget trængsel og dermed en forringet fremkommelighed, men der foreslås ikke trafikale tiltag på Hovedgaden som følge af boligudviklingen. Derimod foreslås der tiltag til forbedring af trygheden og trafiksikkerheden for cyklister på Smouenvej.