

Trafikteknisk analyse

Krudtfabrik Elling



Sweco Danmark A/S

Projekt

Projektnummer

Kunde

Udfærdiget af

Kontrolleret af

Dato

Ver

Dokumentnavn:

FES_BHR_Elling

41012234-003

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse - FES

Jonas Lambert Nielsen

Mathias Damsgård Feldens

2025-11-05

3

Trafikteknisk analyse

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	4
2	Metode.....	4
3	Eksisterende forhold på influensvejnettet	5
3.1	Influensvejnettet	5
3.1.1	Tuenvej øst for Krudten	5
3.1.2	Tuenvej vest for Krudten.....	7
3.1.3	Kvisselvej nord for Øster Holmen	8
3.1.4	Kvisselvej syd for Øster Holmen.....	9
3.1.5	Brovej.....	11
3.1.6	Ravnshøjvej	12
3.1.7	Mejlingvej	13
3.2	Trafikmængder – opsummering	14
4	Trafikmængder ifm. Krudten.....	17
4.1	Anlægstrafik	17
4.1.1	Anlægstrafikkens påvirkning.....	17
4.2	Driftstrafik	18
4.2.1	Driftstrafikkens påvirkning.....	18
5	Vurdering af influensvejnet.....	18
5.1	Tuenvej.....	18
5.1.1	Østlig retning via Elling	18
5.1.2	Vestlig retning via Øster Holmen	20
5.2	Kvisselvej nord for Øster Holmen	20
5.3	Kvisselvej syd for Øster Holmen	20
6	Anbefaling.....	21
	Appendix A – Vejbredder.....	22

1 Indledning

Denne trafikanalyse vurderer trafiksikkerhed og fremkommelighed for vejnettet omkring krudtfabrikken (Krudten) ved Elling. Fokusområderne inkluderer Tuenvej, Kvisselvej, Mejlingvej, Ravnshøjvej og Brovej, som vist på figur 1. Disse veje ligger mellem Jerupvej/Sindalvej, Skagensvej og Hjørringvej. Formålet er at identificere potentielle udfordringer, der kan opstå under anlægs- og driftsperioden, samt at foreslå løsninger for at minimere trafikgener.



Figur 1: Krudtens placering samt det omkringliggende vejnet.

Analysen omfatter en vurdering af influensvejnettets kapacitet og egnethed til håndtering af anlægs- og driftstrafik, herunder trafikale forhold, vejbredder og eksisterende fartdæmpning.

2 Metode

Vurderingen af influensvejnettets egnethed til anlægs- og driftstrafik i forbindelse med Krudten er baseret på en besigtigelse gennemført mandag den 22. september 2025. Under besigtigelsen blev vejbredder opmålt, og der blev foretaget registrering og vurdering af fartdæmpere, oversigtsforhold samt vejnettets generelle tilstand. Supplerende er data vedrørende trafikmængder og hastigheder inddraget i analysen. Disse oplysninger stammer fra offentligt tilgængelige trafiktællinger.

Den forventede trafikmængde genereret af Krudten stammer fra foreløbige oplysninger, udleveret hhv. 8. oktober 2025 og 3. november 2025.

3 Eksisterende forhold på influensvejnettet

Influensvejnettet er vurderet til følgende vejstrækninger, som også er vist på figur 2:

- Tuenvej mellem Skagensvej og Jerupvej
- Kvisselvej mellem Skagensvej og Kvissel
- Mejlingvej mellem Kvissel og Hjørringvej
- Ravnshøjvej mellem Kvissel og Hjørringvej



Figur 2: Influensvejnettet for Krudten.

Mariendalsvej mellem Tuenvej og Hjørringvej er af forsvaret ikke udpeget som en del af influensvejnettet. Dette skyldes, at strækningen ikke egner sig til tung trafik på grund af vejens linjeføring, bredde og en mindre bro i Mariendal, som udgør en forhindring.

3.1 Influensvejnettet

3.1.1 Tuenvej øst for Krudten

Tuenvej er en tosporet vej uden faciliteter for cyklister. Mellem Krudten og Elling er vejen 5,5–6,0 meter bred. I Elling er vejen bredere, ca. 6,0–7,1 meter, med den største bredde nærmest Skagensvej. Der er hævede flader og fortov, som vist på figur 3.



Figur 3: Tuenvej i Elling.

Trafikmålinger (se figur 4 og tabel 1) viser et gennemsnit på ca. 980–1.950 køretøjer i døgnet, med mest trafik i Elling og mindst nærmest Krudten. Flere af målingerne er over 10 år gamle. Ved Krudten overholdes hastighedsgrænsen på 80 km/t, mens der i Elling mangler nyere målinger. I 2010 og 2015 blev der registreret 85 % hastighedsfraktiler* hhv. 5 og 16 % over hastighedsgrænsen.



Figur 4: Trafiktællinger på Tuenvej øst for Krudten.

* 85 %-fraktilhastigheden er den hastighed, som 85 % af de motor-kørende trafikanter på det givne målepunkt enten kører eller ligger under.

Fraktilen anvendes som indikator for det dominerende hastigheds-niveau på en strækning og benyttes ofte i vurdering af trafiksikkerhed og hastighedstilpasning.

ID	År	ÅDT	Hastighedsgrænse (i måleperiode)	Gnst. hastighed	85 % hastighedsfraktil	Hastigheds- overskridelse
1	2024	980	80	67,4	79,6	-
2	2014	1.179	80	68,6	81,0	1%
3	2015	1.767	50	45,3	52,6	5%
4	2010	1.746	50	47,0	56,4	13%
5	2010	1.945	50	47,1	58,1	16%

Tabel 1: Trafiktællinger øst for Krudten.

Den nationale cykelroute 5 (Østkystruten) løber gennem Elling ad Tuenvej fra Mariendalsvej i vest til Grundtvigsvej i Elling. Grundtvigsvej tilslutter Tuenvej gennem rundkørslen ved Elling Kirke.

Derudover fungerer Tuenvej som skolevej for børn fra bl.a. Øster Holmen og Elling til Strandby Skole.

3.1.2 Tuenvej vest for Krudten

Tuenvej er tosporet og uden faciliteter for lette trafikanter, og den fungerer hovedsageligt som landevej. Mellem Krudten og Øster Holmen er vejen ca. 5,1–5,3 meter bred. I Øster Holmen er vejen bredere, ca. 5,5–5,7 meter, og der er forsætninger med indsnævring til ét spor samt hævede flader som fartdæmpere. Mellem Øster Holmen og Jerupvej varierer vejbredden fra ca. 5,0 til 6,5 meter, med den største bredde nærmest Jerupvej. Vejens udformning fremgår af figur 5.

Tuenvej anvendes desuden som skolevej af børn fra Øster Holmen til Strandby Skole.



Figur 5: Tuenvej med indsnævring til ét spor i Øster Holmen.



Trafikmålinger (se figur 6 og tabel 2) viser et gennemsnitligt døgntrafikniveau på ca. 940 køretøjer mellem Krudten og Øster Holmen og ca. 650–1.200 køretøjer i Øster Holmen. Hastighedsgrænserne overskrides generelt. Både på landeveisstrækningerne og i Øster Holmen. I Øster Holmen er 85 % hastighedsfraktilen målt til 18 % over den skilte hastighed, mens 85 % hastighedsfraktilen på landeveisstrækningen mod Jerupvej er målt til 4 % over den skilte hastighed.



Figur 6: Trafiktællinger på Tuenvej vest for Krudten.

ID	År	ÅDT	Hastighedsgrænse (i måleperiode)	Gnst. hastighed	85 % hastighedsfraktil	Hastigheds- overskridelse
6	2024	943	80	68,8	80,3	0%
7	2017	1.210	40	37,2	44,8	12%
8	2015	659	60	48,3	58,4	-
9	2021	817	40	39,7	47,0	18%
10	2015	597	80	70,7	83,3	4%

Tabel 2: Trafiktællinger vest for Krudten.

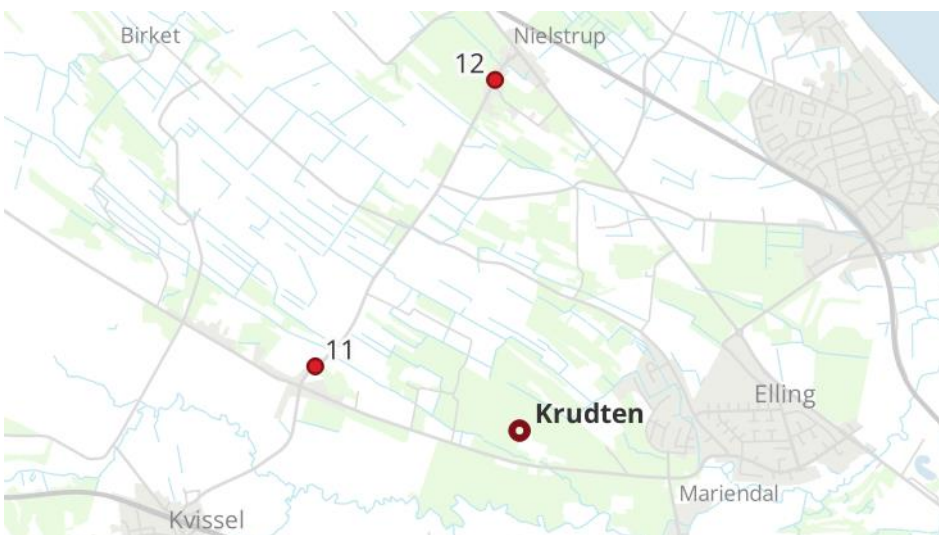
3.1.3 Kvisselvej nord for Øster Holmen

Kvisselvej mellem Tuenvej og Skagensvej er tosporet og uden faciliteter for lette trafikanter. Vejen er ca. 6 meter bred. I Øster Holmen og Nielstrup er der forsætninger, som indsnævrer vejen til ét spor. I Nielstrup er der yderligere en forsætning med midterhelle ved byzonegrænsen, fungerende som en byport. Forsætningerne i Nielstrup er særligt smalle og med stor forskydning for køretøjerne, som vist på figur 7. Strækningen forventes at blive anvendt af skolebørn fra Øster Holmen til Strandby Skole, medmindre de anvender den mere direkte rute via Tuenvej gennem Elling.



Figur 7: Kvisselvej med indsnævring til ét spor i Nielstrup.

Trafikmålinger (se figur 8 og tabel 3) foretaget i 2016 viser, at der i gennemsnit kører ca. 500-600 køretøjer dagligt på vejstrækningen. Hastighedsgrænsen er 50 km/t i begge byer, mens der på en kort strækning nord for Øster Holmen er 60 km/t. Trafikmålingerne viser, at hastighedsgrænsen generelt overholdes.



Figur 8: Trafiktællinger på Kvisselvej nord for Øster Holmen.

ID	År	ÅDT	Hastighedsgrænse (i måleperiode)	Gnst. hastighed	85 % hastighedsfraktil	Hastigheds- overskridelse
11	2016	595	80	48,4	58,3	Ingen
12	2016	499	50	37,8	46,1	Ingen

Tabel 3: Trafiktællinger på Kvisselvej nord for Øster Holmen.

3.1.4 Kvisselvej syd for Øster Holmen

Kvisselvej mellem Tuenvej og Kvissel er hovedsageligt en ca. 6 meter bred landevej uden faciliteter for lette trafikanter. I Kvissel er vejen smal, særligt ved Kvisselvej nr. 111, hvor bebyggelsen er tæt på vejarealet. Her er vejen mellem 4,5 og 4,7 meter bred, som vist på figur 9.

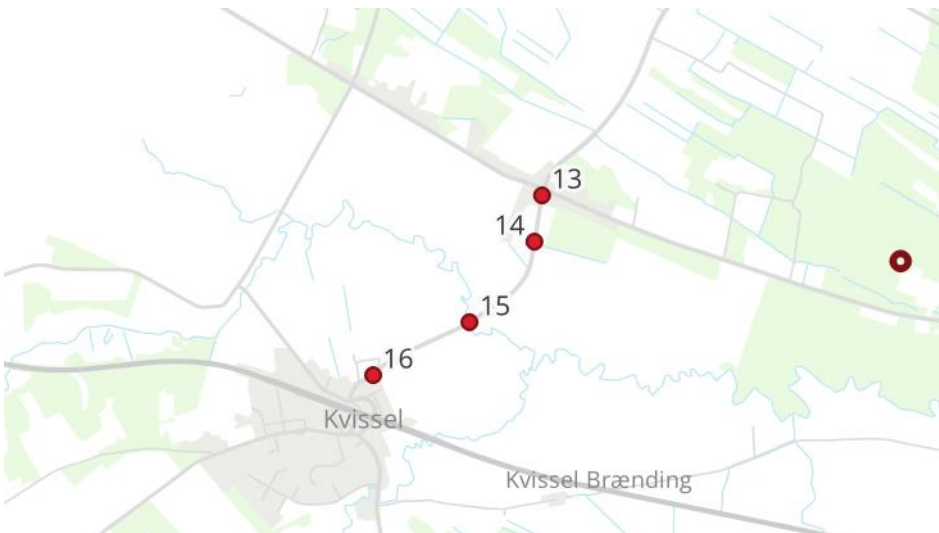


Figur 9: Kvisselvej i Kvissel.

Ved byzonegrænsen i Øster Holmen er der en forsætning med indsnævring til ét spor, mens der i Kvissel er et bump.

Trafikmålinger (se figur 10 og tabel 4) viser, at der i gennemsnit kører ca. 720-850 køretøjer i døgnet. Hastighedsgrænsen er 40 km/t i Kvissel og 50 km/t i Øster Holmen. På landevejsstrækningen er hastighedsgrænsen 80 km/t, undtagen lige syd for Øster Holmen, hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t.

Trafikmålinger viser også, at hastighedsgrænsen generelt overskrides. 85 % hastighedsfraktilerne ligger 9-28 % over den skilte hastighed. Flere af målingerne er dog mere end 10 år gamle.



Figur 10: Trafiktællinger på Kvisselvej syd for Øster Holmen.

ID	År	ÅDT	Hastighedsgrænse (i måleperiode)	Gnst. hastighed	85 % hastighedsfraktil	Hastigheds- overskridelse
13	2002	846	40	34,7	43,8	9%
14	2016	724	80	64,0	75,2	Ingen
15	2007	756	80	73,3	87,2	9%
16	2009	721	40	42,2	51,1	28%

Tabel 4: Trafiktællinger på Kvisselvej syd for Øster Holmen.

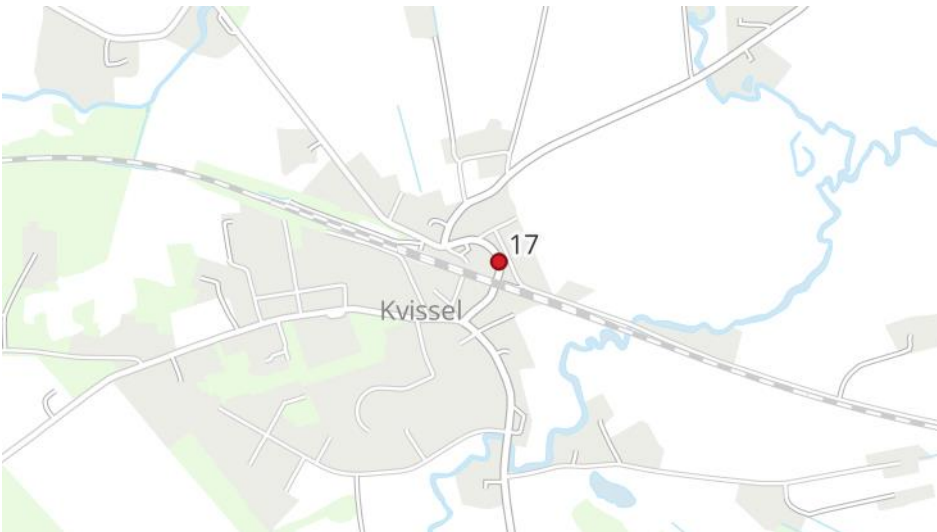
3.1.5 Brovej

Brovej er mellem 5,2 og 6,8 meter bred med bebyggelse tæt på vejen, som vist på figur 11. Bebyggelsen er så tæt på vejarealet, at der er opsat steler for at beskytte hushjørnet. Vejen går over en jernbane, og der er ingen faciliteter for lette trafikanter. Strækningen anvendes forventeligt af skolebørn fra Kvissel til Ravnshøj Skole.



Figur 11: Brovej i Kvissel nord for jernbanebro.

Trafikmålinger (se figur 12 og tabel 5) viser ca. 1.040 køretøjer pr. døgn. Hastighedsgrænsen på 40 km/t overholdes generelt.



Figur 12: Trafiktælling på Brovej i Kvissel.

ID	År	ÅDT	Hastighedsgrænse (i måleperiode)	Gnst. hastighed	85 % hastighedsfraktil	Hastigheds- overskridelse
17	2015	1.043	40	34,2	40,2	1 %

Tabel 5: Trafiktælling på Brovej i Kvissel.

3.1.6 Ravnshøjvej

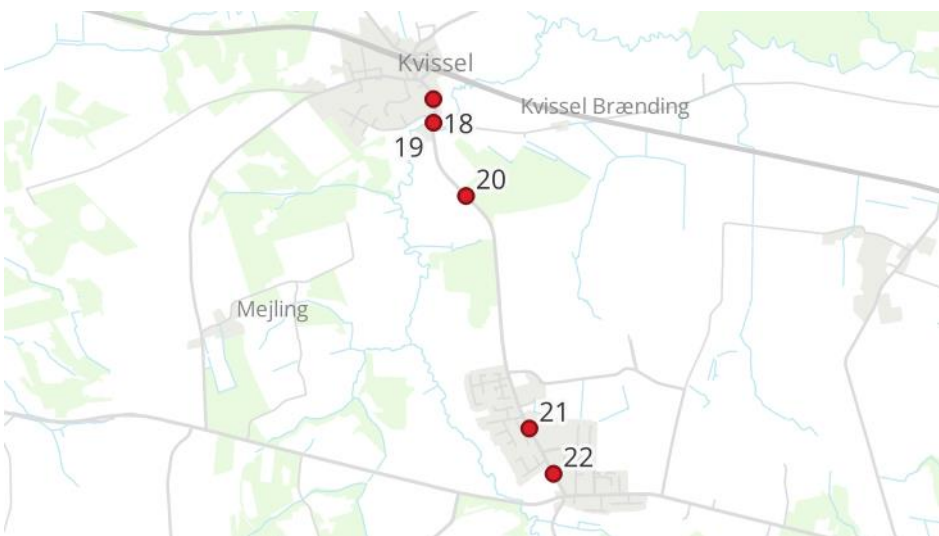
Ravnshøjvej er en tosporet vej. I Kvissel er der fortovej på den ene side af vejen og cykelbaner/bred kantbane. Mellem Kvissel og Ravnshøj Skole er der dobbeltrettet cykelsti på vejens østlige side. I Kvissel er vejen smal, ca. 4,7–4,9 meter bred, og der er et bump ved byzonetavlen. Mellem Kvissel og Ravnshøj er vejen ca. 5,6 meter bred, mens den i Ravnshøj er ca. 5,7 meter bred med flere bump. I den sydlige ende af Kvissel findes et bygværk med maksimalt tilladt aksestryk på 16 ton, som vist på figur 13.



Figur 13: Bygværk på Ravnshøjvej i Kvissel.

Strækningen mellem Kvissel og Ravnshøj anvendes af skolebørn fra Kvissel til Ravnshøj Skole og er ca. 2,5 km.

På Ravnshøjvej er der ca. 1.350–1.570 køretøjer pr. døgn, med flest i Ravnshøj. Trafikmålinger (se figur 14 og tabel 6) viser, at hastighedsgrænsen på 50 km/t i byområderne og 80 km/t på landevejsstrækningen generelt ikke overholdes. I Kvissel er målt 85 % hastighedsfraktiler der er 4-35 % over den skilte hastighed. I Ravnshøj overholdes hastighedsgrænsen generelt.



Figur 14: Trafiktællinger på Ravnshøjvej.

ID	År	ÅDT	Hastighedsgrænse (i måleperiode)	Gnst. hastighed	85 % hastighedsfraktil	Hastigheds- overskridelse
18	2016	972	40	42,4	50,4	26%
19	2016	1.008	40	44,4	53,8	35%
20	2013	900	80	70,2	82,8	4%
21	2013	1.347	50	43,4	49,9	Ingen
22	2013	1.570	50	43,9	50,6	1%

Tabel 6: Trafiktællinger på Ravnshøjvej.

3.1.7 Mejlingvej

Mejlingvej er ca. 5,5 meter bred uden faciliteter for cyklister, men med fortov i Kvissel. På vejstrækningen i Kvissel er der mange forsætninger, som indsnævrer vejen til ét spor, som vist på figur 15. Den øvrige vejstrækning fremgår som almindelig tosporet vej i åbent land.



Figur 15: Mejlingvej i Kvissel med indsnævring til ét spor.

Trafikmålinger (se figur 16 og tabel 7) viser et gennemsnit på ca. 450–600 køretøjer pr. døgn. Hastighedsgrænsen på 80 km/t på landevejsstrækningen og 40 km/t i byområdet overskrides generelt, med 85 % hastighedsfraktiler der er målt 10 % over den skilte hastighed.





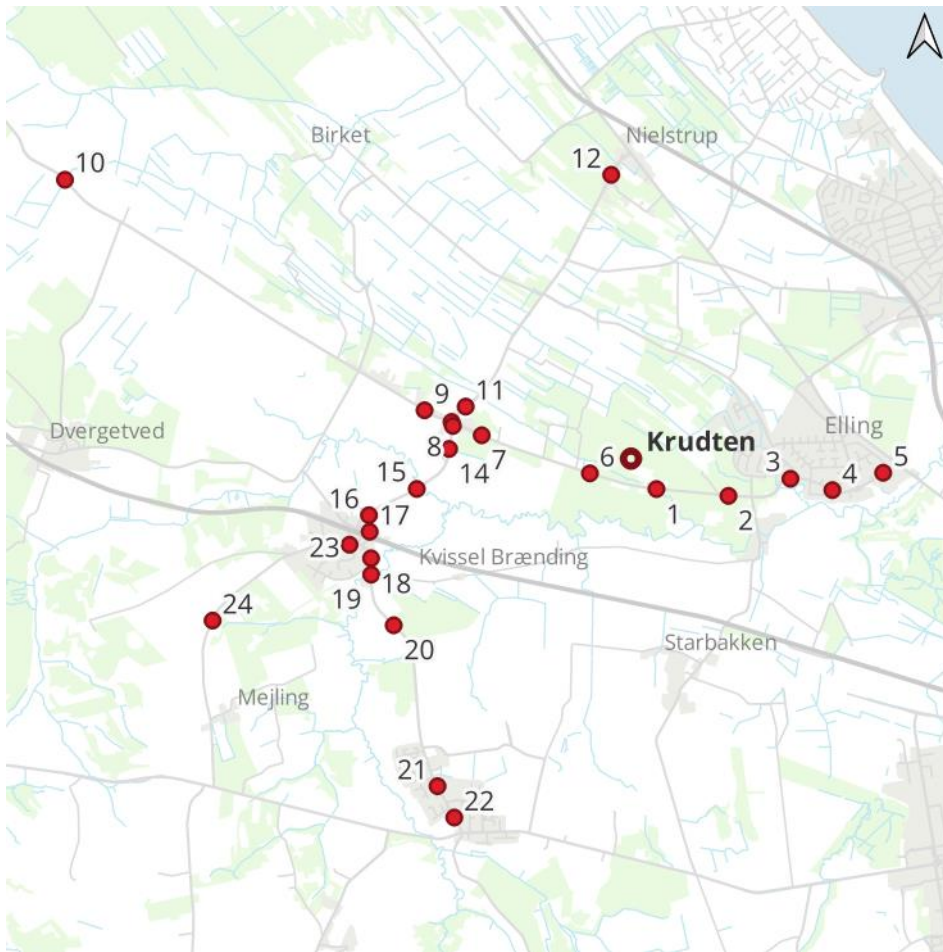
Figur 16: Trafiktællinger på Mejlinglej.

ID	År	ÅDT	Hastighedsgrænse (i måleperiode)	Gnst. hastighed	85 % hastighedsfraktil	Hastigheds- overskridelse
23	2019	594	40	36,9	44,0	10%
24	2010	454	80	72,7	88,3	10%

Tabel 7: Trafiktællinger på Mejlinglej.

3.2 Trafikmængder – opsummering

På figur 17 og i tabel 8, på de næste to sider, vises oplysninger fra eksisterende tællinger på influensvejnettet. De samme oplysninger er gengivet ved de enkelte vejstrækninger i afsnit 3.1.



Figur 17: Tællinger på influensvejnettet.

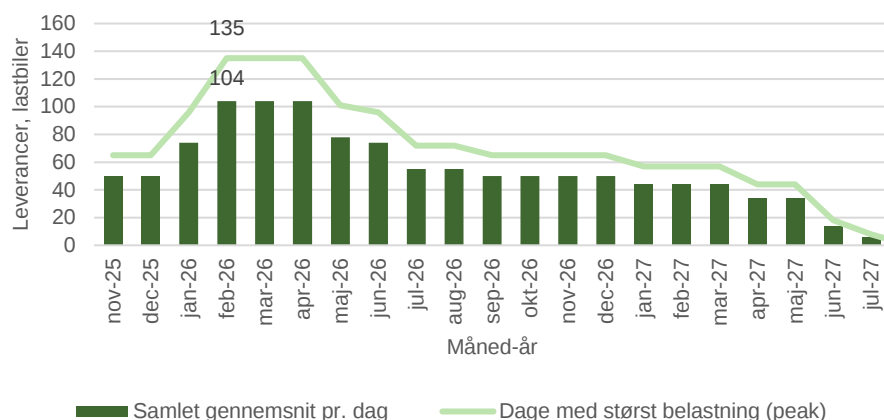
ID	År	ÅDT	Hastigheds- grænse (i måleperiode)	Gnst. hastighed	85 % hastighedsfraktil	Hastigheds- overskridelse
1	2024	980	80	67,4	79,6	Ingen
2	2014	1.179	80	68,6	81,0	1%
3	2015	1.767	50	45,3	52,6	5%
4	2010	1.746	50	47,0	56,4	13%
5	2010	1.945	50	47,1	58,1	16%
6	2024	943	80	68,8	80,3	0%
7	2017	1.210	40	37,2	44,8	12%
8	2015	659	60	48,3	58,4	Ingen
9	2021	817	40	39,7	47,0	18%
10	2015	597	80	70,7	83,3	4%
11	2016	595	80	48,4	58,3	Ingen
12	2016	499	50	37,8	46,1	Ingen
13	2002	846	40	34,7	43,8	9%
14	2016	724	80	64,0	75,2	Ingen
15	2007	756	80	73,3	87,2	9%
16	2009	721	40	42,2	51,1	28%
17	2015	1.043	40	34,2	40,2	1%
18	2016	972	40	42,4	50,4	26%
19	2016	1.008	40	44,4	53,8	35%
20	2013	900	80	70,2	82,8	4%
21	2013	1.347	50	43,4	49,9	Ingen
22	2013	1.570	50	43,9	50,6	1%
23	2019	594	40	36,9	44,0	10%
24	2010	454	80	72,7	88,3	10%

Tabel 8: Tællinger på influensvejnettet.

4 Trafikmængder ifm. Krudten

4.1 Anlægstrafik

Ifølge foreløbige oplysninger fra den 3. november 2025 forventes lastbiltrafikken i anlægsperioden til og fra Krudten at være størst i første kvartal af 2026 med et gennemsnit på 94 leverancer dagligt. Lastbiltrafikken i anlægsperioden vil blandt andet omfatte transport af sand, muld og opfyld, beton og armering, betonelementer og øvrige leverancer. Der forventes et dagligt peak på 135 lastbilleverancer i de travleste måneder, februar til april, som vist på figur 18.



Figur 18: Daglige antal lastbiler i anlægsperioden jf. foreløbige oplysninger (3. november 2025).

Ud over leverancer med lastbiler forventes også anden transport i form af varevogne og personbiler til byggepladsen. Det vurderes at være i størrelsesordenen af ca. 150-200 køretøjer pr. døgn.

Hovedparten af trafikken forventes at komme fra Skagensvej, som er den mest direkte rute til og fra syd og resten af Danmark.

4.1.1 Anlægstrafikkens påvirkning

Tidligere trafiktællinger viser, at trafikmængden på influensvejnettet generelt er beskeden. På Tuenvej blev der i 2024 registreret en årsdøgntrafik (ÅDT) på 980 køretøjer, heraf ca. 28 lastbiler.

I anlægsperioden vil trafikmængden stige, da arbejdet forventes at generere transport svarende til op til ca. 135 lastbiler og 200 vare- og personbiler dagligt i de travleste måneder (februar–april 2026). Det svarer til i alt ca. 270 lastbilture og 400 ture med vare- og personbiler pr. døgn på Tuenvej.

I peakperioden vil trafikken på Tuenvej dermed stige fra ca. 980 til omkring 1.650 køretøjer pr. døgn, svarende til en forøgelse på ca. 670 køretøjer. Antallet af lastbiler forventes at stige fra ca. 28 til omkring 298 pr. døgn, hvilket medfører en lastbilandel på ca. 18 % i de tre travleste måneder.

Selvom anlægstrafikken medfører en stigning i trafikniveauet og andelen af lastbiler, kan trafikken som helhed fortsat afvikles på Tuenvej. Den samlede trafikmængde er lav sammenlignet med lignende veje og kan uden videre håndteres på Tuenvej. I en kortere periode på omkring tre måneder forventes en højere andel af lastbiler end normalt for en vej af denne type.

4.2 Driftstrafik

Ifølge foreløbige oplysninger fra den 8. oktober 2025 forventes op mod 100 ansatte. Med en antagelse om, at alle arbejder indenfor normal arbejdstid, vil 100 ansatte skulle til og fra Krudten i morgen- og eftermiddagsspidstimen. Disse ansatte antages at ankomme i hver sin personbil.

Derudover forventes der 2-5 lastbilleverancer dagligt til Krudten. Ved en konservativ antagelse om, at al lastbiltrafik er fordelt i morgen- og eftermiddagsspidstimen, svarer det til maksimalt 2-3 lastbiler i hver spidstime.

4.2.1 Driftstrafikkens påvirkning

I driftsperioden forventes trafikken på Tuenvej at stige fra 980 til ca. 1.190 køretøjer pr. døgn som følge af Krudtens drift med 100 ansatte. Af de 1.190 køretøjer pr. døgn vil omkring 38 være lastbiler, hvilket er en stigning på 10 ekstra lastbiler i forhold til de nuværende 28 pr. døgn.

Selvom trafikken fra Krudten medfører en stigning, vurderes den samlede trafikbelastning fortsat at være på et niveau, der kan afvikles på en vej som Tuenvej.

5 Vurdering af influensvejnet

På baggrund af trafiktællinger, besigtigelsen og foreløbige oplysninger om anlægs- og driftstrafikken er der foretaget en vurdering af, om vejstrækningerne på influensvejnettet egner sig til den forventede mertrafik i henholdsvis anlægs- og driftsperioden.

Tabel 9 viser den samlede vurdering, mens begrundelserne findes i de efterfølgende afsnit for hver vejstrækning.

Vejstrækning	Retning	Anlægsperiode	Driftsperiode
Tuenvej via Elling	Øst	✓	✓
Tuenvej via Øster Holmen	Vest	✓	✓
Kvisselvej via Nielstrup	Nord	✗	–
Kvisselvej, Ravnshøjvej og Brovej	Syd	✗	–

Tabel 9: Samlet vurdering af om vejstrækninger på influensvejnettet er egnet til hhv. anlægs- og driftstrafik ifm. Krudten.

5.1 Tuenvej

5.1.1 Østlig retning via Elling

Ruten i østlig retning fra Krudten mod Skagensvej går gennem Elling og er den mest oplagte og direkte rute for trafik til og fra Krudten. Tuenvej i Elling er generelt forholdsvis bred (6,0–7,1 meter) og forsynet med fortov i den ene side, mens der ikke findes særskilte faciliteter for cyklister.

Der er fartdæmpende tiltag i form af hævede flader og bump, og trafikken skal passere rundkørslen ved Elling Kirke. Både de fartdæmpende tiltag og

rundkørslen vurderes at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende på grund af den lave trafikmængde i både anlægs- og driftsperioden.

5.1.1.1 Forhold for cyklister og skoletrafik

På en delstrækning af Tuenvej gennem Elling er der en national cykelrute, og der må forventes en vis mængde cykeltrafik. Derudover forventes skolebørn med retning mod Strandby Skole.

Det vurderes mindre hensigtsmæssigt, at cyklister, herunder skolebørn, skal dele kørebanen på Tuenvej, da der i dag ikke er cykelfaciliteter. Derfor bør anlægstrafik og cyklister køre på så kort en fælles strækning som muligt.

Derudover vurderes det uhensigtsmæssigt, at skolebørn m.fl. skal krydse Skagensvej for at nå Strandby. Dette skyldes den forventede venstresvingende lastbiltrafik i anlægsperioden samt at der i dag ikke er sikre krydsningspunkter for lette trafikanter.

I anlægsperioden anbefales derfor midlertidig skiltning ved Mariendalsvej, Skolevangsvej og Grundtvigsvej, der leder cyklister via stiunderføringen under Skagensvej i den nordlige ende af Elling. Herfra kan skolebørn og andre cyklister benytte den dobbeltrettede cykelsti resten af vejen til Strandby og Strandby Skole. I modsat retning bør der skiltes ved de to stier fra Strandby i retning mod Elling.

For at understøtte den midlertidige skiltning kan der udsendes information via e-boks til borgere i Elling og omegn og/eller via Aula til forældre på Strandby Skole.

De eksisterende cykelfaciliteter og de anbefalede ruter i og omkring Elling fremgår af Figur 19.



Figur 19: Cykelfaciliteter og anbefalet cykelrute i Elling.

Med disse tiltag begrænses den potentielle fællesstrækning mellem anlægstrafik og skolebørn.

5.1.1.2 Vurdering af kryds

Tilslutningerne til Tuenvej vurderes generelt egnede til den forventede trafik i både anlægs- og driftsperioden.

Krydset mellem Tuenvej og Skagensvej er forsynet med en venstresvingsbane og har gode oversigtsforhold. Trafikken kan her afvikles uden særlige problemer. Også krydset ved Jerupvej mod vest har tilfredsstillende oversigt og kapacitet.

Gennem Elling er oversigten generelt god, og de eksisterende fartdæmpere vil bidrage til lave hastigheder. Det vurderes derfor ikke nødvendigt at etablere midlertidige eller permanente trafikale tiltag på vejnettet.

5.1.2 Vestlig retning via Øster Holmen

Mod vest passerer Tuenvej gennem Øster Holmen, hvor der forekommer enkelte indsnævninger til ét spor. Disse vurderes ikke at være til en sådan gene, at trafikken i hverken anlægs- eller driftsperioden ikke kan afvikles tilfredsstillende.

Tuenvej i vestlig retning er i dag smal i forhold til gældende anbefalinger. Dette er dog ikke bemærkelsesværdigt for en landevej. Tuenvej er i dag 5,0–6,5 meter bred, med den største bredde mod Jerupvej i vest og den smalleste ved Øster Holmen. Vejen anvendes allerede til tung trafik, og mertrafikken fra Krudten i både anlægs- og driftsperioden vurderes ikke at have væsentlig indflydelse på afviklingen eller trafiksikkerheden. Størstedelen af trafikken til og fra Krudten forventes at gå i østlig retning, hvorfor der på denne vejstrækning samtidig forventes en beskedent ekstra trafikmængde i forbindelse med Krudten.

5.2 Kvisselvej nord for Øster Holmen

På strækningen gennem Nielstrup findes flere markante indsnævninger, hvor vejen indskrænkes til ét farbart spor med betydelig forsætning. Disse forhold gør strækningen uegnet til tung trafik i anlægsfasen. Derudover er ruten ikke særlig direkte i forhold til den forventede tilkørsel til Krudten under anlægsarbejdet.

I driftsfasen vurderes der ikke behov for at indføre forbud mod kørsel på strækningen, da Krudten kun forventes at generere et meget begrænset antal lastbiler (omkring 5 pr. dag). Der forekommer allerede tung trafik gennem Nielstrup i dag.

5.3 Kvisselvej syd for Øster Holmen

Strækningen mellem Tuenvej og Hjørringvej via Kvissel og Ravnshøj frarådes ligeledes i anlægsperioden. I den nordlige del af Kvissel er vejen meget smal, og bebyggelsen ligger tæt på kørebanen. På Brovej er der bebyggelse helt ud til kørebanen, hvorfor der er opsat steler langs kørebanen for at beskytte hushjørnet. Tung trafik vil derfor medføre betydelige gener for beboerne, både i form af støj, vibrationer og utryghed.

Særligt i de snævre sving med begrænset oversigt og vejbredde vurderes anlægstrafikken ligeledes at udgøre en væsentlig trafiksikkerhedsrisiko.

På grund af den forventede lave ekstra lastbilmængde i driftsperioden bør der ikke laves forbud mod at bruge denne strækning. Som på Kvisselvej mod nord via Nielstrup kører der allerede i dag tung trafik.

6 Anbefaling

Det anbefales, at al anlægstrafik til og fra Krudten ledes via Tuenvej, som har den nødvendige bredde, udformning og oversigtsforhold til at håndtere den forventede trafik, også i spidsbelastede perioder. Kvisselvej (nord og syd), Brovej, Mejlingvej og Ravnshøjvej vurderes derimod uegnede til tung trafik i anlægsfasen, da de er smalle, tæt bebyggede og indeholder snævre passager, hvor tung trafik vil skabe væsentlige gener og trafikssikkerhedsrisici.

I driftsfasen forventes trafikstigningen at være begrænset og forventes at kunne afvikles på det omkringliggende vejnet. Tuenvej bør dog fortsat anvendes som primær adgangsvej for både lastbil- og personbiltrafik, da Kvisselvej har snævre passager, tæt bebyggelse og et bygværk med 16 tons vægtbegrænsning i Kvissel. Tung trafik på de øvrige nævnte veje bør fortsat undgås af samme årsager som i anlægsfasen, men behøver ikke forbydes.

For at fastholde Tuenvej som førstevalg anbefales etablering af tydelig vejvisning fra Skagensvej og Jerupvej til Krudten via Tuenvej. Fabrikken bør informere leverandører og chauffører om at benytte denne rute og så vidt muligt undgå kørsel ved skolestart og -slut.

For at sikre cyklister og skolebørn kan de i anlægsperioden henvises til eksisterende alternativer, så fællesstrækningen med tung trafik begrænses.

Der vurderes ikke behov for midlertidige eller permanente trafikale tiltag på influensvejnettet, men det anbefales at følge op med opdaterede hastigheds- og trafiktællinger pga. nuværende tællingers alder, samt justere information og vejvisning efter behov.

Appendix A – Vejbredder

Vejbredderne blev målt manuelt ved besigtigelsen af vejnettet mandag den 22. september 2025 og er vist nedenfor.

Tuenvvej øst:



Tuenvvej vest:



Kvisselvej nord:



Kvisselvej syd og Brovej:



Mejlingvej og Ravnshøjvej:

