

# Danmarks Midtpunkt

Trafikal redegørelse



Foto: COWI Multiviewer

**Sweco Danmark A/S**  
**Projekt**  
**Projektnummer**  
**Kunde**  
**Udfærdiget af**  
**Kontrolleret af**  
**Dato**  
**Dokumentnavn**

CVR nr. 48233511  
Rørvig trafikanalyse  
41016109  
Odsherred Kommune  
Mathias Damsgård Feldens  
Morten Mortensen  
2026-06-26  
41016109-K50-C0505-001-Danmarks Midtpunkt Trafikal redegørelse

# Indholdsfortegnelse

|     |                                            |    |
|-----|--------------------------------------------|----|
| 1   | Baggrund .....                             | 4  |
| 2   | Trafik.....                                | 4  |
| 2.1 | Eksisterende trafik.....                   | 4  |
| 2.2 | Forventet mertrafik .....                  | 5  |
| 2.3 | Lette trafikanter .....                    | 6  |
| 3   | Potentielle ruter .....                    | 7  |
| 3.1 | Rute via Nørrevangsvej.....                | 7  |
| 3.2 | Rute via Nørrevangsvej/Oldermundsvej ..... | 10 |
| 3.3 | Rute via Løkkemosevej .....                | 10 |
| 3.4 | Rundkørslen.....                           | 15 |
| 4   | Løsningsforslag .....                      | 15 |
| 4.1 | Skiltehenvisning .....                     | 16 |
| 4.2 | 2 minus 1-vej.....                         | 16 |
| 4.3 | Dobbeltrettet fællessti .....              | 18 |
| 4.4 | Lukning af Smedestræde .....               | 18 |
| 5   | Opsummering .....                          | 19 |

# 1 Baggrund

Danmarks Naturpunkt nord for Rørvig er et planlagt naturoplevelsesprojekt, der tager udgangspunkt i det geografiske midtpunkt af Danmark. Projektet omfatter blandt andet etablering af nye naturområder, stiforbindelser, opholdsarealer, en restaurant og et markant udsigtspunkt. Ambitionen er at skabe en helårsdestination for både lokale borgere og besøgende.



Figur 1. Oversigtskort over projektområdet nord for Rørvig.

Udviklingen af Danmarks Naturpunkt forventes at medføre en øget trafik til området, både i form af personbiler, cyklister og gående. For at sikre, at vejnettet kan håndtere den forventede mertrafik, har Odsherred Kommune bedt Sweco om at gennemføre en trafikale redegørelse for området. Redegørelsen skal belyse den fremtidige trafikale belastning som følge af projektet, vurdere kapaciteten på det omkringliggende vejnet og identificere eventuelle trafikale udfordringer. Derudover omfatter redegørelsen en gennemgang af trafikikkerheden i området samt udarbejdelse af et konceptuelt løsningsforslag, der kan understøtte den fremtidige udvikling af Danmarks Naturpunkt.

Denne trafikale redegørelse bygger videre på Rørvig Trafikanalyse udarbejdet af Sweco i 2025, hvor eksisterende trafik og infrastruktur ved og omkring Rørvig er gennemgået for alle trafikanttyper med fokus på mængde og årsvariation for trafikken, kapacitet, trafikikkerhed og parkering.

## 2 Trafik

### 2.1 Eksisterende trafik

I forbindelse med Rørvig Trafikanalyse 2025 er der gennemført en omfattende dataindsamling af trafikmængder ved hjælp af snittællinger. Tællingerne er udført ad flere omgange i 2025 med henblik på at belyse variationen i trafikken hen over året. På baggrund af tællingerne er der beregnet ÅDT (årsdøgntrafik)

og JDT (julidøgntrafik). Resultaterne af tællingerne viser, at juli er den måned, hvor trafikken er højest på langt størstedelen af vejnettet i Rørvig.

Af figur 2 fremgår ÅDT og JDT for tællingerne der er gennemført på influensvejnettet, som er det vejnet, der forventes at kunne blive påvirket af den kommende mertrafik til området.



Figur 2. ÅDT (årsdøgntrafik) og JDT (julidøgntrafik) på influensvejnettet, baseret på snittællinger.

## 2.2 Forventet mertrafik

I analysen er der taget udgangspunkt i to scenarier med henholdsvis 73.000 årlige besøgende og 125.000 årlige besøgende. Som grundlag for trafikberegningerne er der anvendt en fordeling af besøgende over året, som er udleveret af Odsherred Kommune. Fordelingen fremgår af tabel 1. Denne viser, at besøget er sæsonpræget, og at størstedelen af de besøgende forventes i sommerferieperioden i juli.

|           | Januar | Februar | Marts | April  | Maj    | Juni   | Juli   | August | September | Oktober | November | December |
|-----------|--------|---------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|---------|----------|----------|
|           | 2 %    | 5 %     | 6 %   | 10 %   | 11 %   | 14 %   | 16 %   | 13 %   | 8 %       | 6 %     | 3 %      | 6 %      |
| <b>S1</b> | 1.460  | 3.650   | 4.380 | 7.300  | 8.030  | 10.220 | 11.680 | 9.490  | 5.840     | 4.380   | 2.190    | 4.380    |
| <b>S2</b> | 2.500  | 6.250   | 7.500 | 12.500 | 13.750 | 17.500 | 20.000 | 16.250 | 10.000    | 7.500   | 3.750    | 7.500    |

Tabel 1. Fordeling af besøgende pr. måned i hhv. scenarie 1 (S1) og scenarie 2 (S2) (udleveret af Odsherred Kommune).

Ved spidsbelastning i juli måned forventes ca. 11.700 besøgende i scenarie 1 og ca. 20.000 besøgende i scenarie 2. Det svarer til ca. 380 og 650 besøgende pr. dag.

### Antal besøgende pr. bil

Antallet af besøgende pr. bil er estimeret med udgangspunkt i trafiktællinger ved adgangsvejen til Skovtårnet i Faxe Kommune før og efter åbningen. I 2018

var ÅDT 341, mens ÅDT i 2024 var 793 køretøjer. Under forudsætning af, at de 341 køretøjer ikke er relateret til Skovtårnet, giver det en differens på 452 køretøjer, som antages at udgøre det daglige antal biler til og fra attraktionen. Det svarer til 164.980 årlige biler. Som en forsigtig forudsætning er det lagt til grund, at alle besøgende til Skovtårnet ankommer i bil. Med udgangspunkt i 384.000 besøgende ved Skovtårnet i 2021<sup>1</sup> svarer det til 2,3 personer pr. bil.

### **Cykeltrafik**

Da Danmarks Naturpunkt er omgivet af et stort sommerhusområde, må det forventes, at en del af de besøgende ankommer på cykel. Det forudsættes derfor, at 10 % af de besøgende ankommer til Danmarks Naturpunkt på cykel.

### **Mertrafik**

Under forudsætning af, at 10 % af de besøgende ankommer på cykel, og at der gennemsnitligt er 2,3 besøgende pr. bil, kan det daglige antal biler i juli beregnes til ca. 150 biler i scenarie 1 og ca. 250 biler i scenarie 2. Da bilerne både kører til og fra området, kan der på vejnettet forventes ca. 300 ekstra bilture i scenarie 1 og ca. 500 ekstra bilture i scenarie 2.

Det skal bemærkes, at trafikken varierer hen over ugen. På baggrund af trafiktællinger ved Skovtårnet i Faxe Kommune er det beregnet, at 29 % af den ugentlige trafik afvikles om lørdagen. Lørdage i juli forventes derfor at være de mest trafikerede dage. På disse dage kan der forventes op mod 300 biler svarende til 600 bilture i scenarie 1 og op mod 525 biler svarende til 1.050 bilture i scenarie 2. Trafikbelastningen forventes at være lavere på ugens øvrige dage og i resten af året.

## **2.3 Lette trafikanter**

Nordøst for Rørvig er der flere feriekolonier, hvorfor der i perioder færdes mange børn og unge til fods langs Skansehagevej og Nørrevangsvej. Derudover færdes der heste langs Nørrevangsvej. Det må desuden forventes, at en del af de besøgende til Danmarks Naturpunkt vil cykle til og fra Rørvig by via Nørrevangsvej. Vejnettet omkring Nørrevangsvej er i dag kun indrettet til at håndtere begrænsede mængder gående og cyklister. I løsningsforslagene bør der derfor være særligt fokus på at forbedre trafiksikkerheden og trygheden for lette trafikanter langs strækningen.

<sup>1</sup> <https://www.tv2east.dk/faxe/tre-aar-efter-indvielsen-skovtaarnet-runder-besoegende-nummer-en-million>

### 3 Potentielle ruter

Følgende afsnit beskriver de potentielle ruter og influensvejnettet omkring Danmarks Naturpunkt, som forventes at kunne blive påvirket af den kommende mertrafik til området. Adgangen til området kan ske via Nørrevangsvej fra Rørvig i syd eller via Dybesøvej/Kirkestien og Løkkemosevej fra sommerhusområdet mod vest. De potentielle ruter fremgår af figur 3.



Figur 3. Potentielle ruter og influensvejnet til Danmarks Naturpunkt.

Beskrivelserne af influensvejnettet i denne rapport tager udgangspunkt i beskrivelserne fra Rørvig Trafikanalyse 2025, hvor vejnettet i Rørvig blev besigtiget og billede dokumenteret.

#### 3.1 Rute via Nørrevangsvej

Den mest direkte rute til området er via Nørrevangsvej fra Rørvig i syd.

##### Krydset Nørrevangsvej/Toldbodvej/Smedestræde

Krydset Nørrevangsvej/Toldbodvej/Smedestræde er et firbenet vigepligtsreguleret kryds. Et oversigtskort over krydset fremgår af figur 4. Der er venstresvingsbane til begge sideveje fra Toldbodvej. Krydset opleves stort, og med meget store tilslutningskanter, der gør krydsningsafstanden for fodgængere og cyklister lang. Der er ikke etableret krydsningsheller i krydset. Krydset har en gennemsnitlig årlig indkørende trafikmængde per døgn på

3.000-4.000 køretøjer. Primærvejen er Toldbodvej med en ÅDT på 2.700-3.700. Det vurderes, at der er god kapacitet i krydset og at der er en god trafikafvikling i krydset. Krydset vurderes fortsat at have en god kapacitet med den forventede mertrafik på op til 1.050 bilture på de travleste dage i scenarie 2.

Trafiksikkerheden og trygheden i krydset vurderes reduceret. Dette skyldes de skæve vejtilslutninger og brede tilslutningskanter, samt at det er et vigepligtsreguleret firevejskryds, som generelt betragtes som en mindre sikker udformning end T-kryds.



Figur 4. Krydset Nørrevangsvej/Toldbodvej.

### **Nørrevangsvej i byzone**

Den sydvestlige del af Nørrevangsvej (ca. 900 m) er placeret inden for byzonen i Rørvig. På denne del af strækningen er Nørrevangsvej tosporet og ca. 5,5 m bred uden faciliteter for lette trafikanter. Langs vejen er der randbebyggelse på begge sider, hvorfor der er begrænsede muligheder for udvidelser indenfor eksisterende vejskel. Der er på denne del af strækningen en ÅDT på 1.615 køretøjer (2025).

Da vejen er smal og der ingen faciliteter er for lette trafikanter udgør vejen en trafiksikkerhedsmæssig risiko, da gående og cyklende, herunder børn og unge fra feriekolonierne nord for Rørvig, færdes langs vejen. Risikoen er særligt relevant i perioder med øget aktivitet til og fra kolonierne. Risikoen øges hvis Nørrevangsvej fremover benyttes som adgangsvej til Danmarks Naturpunkt, og hvis forholdene for lette trafikanter ikke forbedres.

Kapaciteten på strækningen vurderes at være god under de nuværende trafikforhold. Selv hvis Nørrevangsvej benyttes som direkte adgangsvej til Danmarks Naturpunkt, forventes strækningen fortsat at have tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken.



Figur 5. Nørrevangsvej i byzone (Foto: COWI Multiviewer).

### Nørrevangsvej uden for byzone

På den resterende del af Nørrevangsvej uden for byzonen er vejen tosporet med en bredde på ca. 6,5-7,0 m med en hastighedsgrænse på 80 km/t. Øst for Oldermundsvej foretager Nørrevangsvej sig flere skarpe sving, og kombineret med et kuperet terræn, er oversigtsforholdene enkelte steder stærkt begrænsede. Der er på denne del af strækning en ÅDT på 586 køretøjer (2025).



Figur 6. Nørrevangsvej uden for byzone (Foto: COWI Multiviewer).

Trafikforholdene på Nørrevangsvej er isoleret set acceptable for biltrafikken, men da Nørrevangsvej leder ud til flere feriekolonier og hestehold, færdes der i perioder mange børn og unge samt heste langs Nørrevangsvej. Denne kombination af grupper af lette trafikanter og biltrafik på en vej med begrænsede oversigtsforhold vurderes ikke hensigtsmæssig.

Kapaciteten vurderes at være tilstrækkelig til at afvikle den eventuelle mertrafik.

### 3.2 Rute via Nørrevangsvej/Oldermandsvej

Som alternativ rute til Nørrevangsvej er det muligt at køre via Oldermandsvej på en del af strækningen. Ved at køre via Oldermandsvej undgås det at tilføje yderligere trafik på den mest trafikerede del af Nørrevangsvej. Oldermandsvej bruges dog særligt i sommerferieperioden af turister til parkering, da den er placeret tæt på Rørvig Havn. Hvis denne rute fremover skal benyttes som adgangsvej til Danmarks Naturpunkt, vil det af hensyn til trafiksikkerheden være nødvendigt at etablere parkeringsrestriktioner langs strækningen.

Da ruten ikke er den mest direkte rute for trafikanter fra vest, er det tvivlsomt, at trafikanter vil benytte ruten på trods af evt. skiltehenvisning, da navigationssystemerne i stedet vil lede trafikanterne via Nørrevangsvej.

### 3.3 Rute via Løkkemosevej

Det er ligeledes muligt at tilgå området via Løkkemosevej og sommerhusområdet vest for Danmarks Naturpunkt. Herfra er der to mulige ruter, enten via Dybesøvej og rundkørslen Toldbodvej/Smedestræde/Møllebakken/Dybesøvej eller alternativt via Kirkestien og Nakke Kirkevej.

## Lokkemosevej

Lokkemosevej er ca. 4,0-4,5 m bred. Vejen er beliggende i et skovområde med sommerhusbebyggelse. Langs vejen står mange træer, og vejforløbet er præget af skarpe sving, hvilket medfører begrænsede oversigtsforhold. Der er desuden ingen faciliteter for lette trafikanter, hvilket betyder, at gående og cyklister færdes i blandet trafik på kørebanen. Vejene er placeret uden for byzone hvorfor hastighedsgrænsen er 80 km/t. Lokkemosevej betjener i dag primært lokaltrafik til sommerhusene med en ÅDT på ca. 200 køretøjer.

Lokkemosevej er af hensyn til trafiksikkerheden med sin nuværende form ikke egnet til at afvikle den kommende mertrafik på op til 1.000 biler ekstra til Danmarks Naturpunkt i højsæsonen.



Figur 7. Lokkemosevej uden for byzone (Foto: COWI Multiviewer).

### Dybesøvej uden for byzone

Dybesøvej har på den nordøstlige del af strækningen samme udtryk som Løkkemosevej. Dog er vejen her 4,5-5,0 m bred og med en ÅDT på ca. 700 køretøjer.

Vejen vurderes ligesom Løkkemosevej ikke at være egnet til at afvikle den kommende mertrafik.



Figur 8. Dybesøvej uden for byzone (Foto: COWI Multiviewer).

### Dybesøvej i byzone

Langs den sydlige del af Dybesøvej har vejen en anden karakter. Her er vejen ca. 6,5 m bred, og der er etableret en fællessti på vestsiden af vejen adskilt fra kørebanen med en skillerabat.

Der er i dag en ÅDT på ca. 1.300 køretøjer på denne del af Dybesøvej. Strækningen vurderes at have tilstrækkelig kapacitet til at afvikle mertrafikken til Danmarks Naturpunkt.



Figur 9. Dybesøvej i byzone (Foto: COWI Multiviewer).

### Kirkestien og Nakke Kirkevej

Kirkestien og Nakke Kirkevej har samme udtryk som Løkkemosevej. Vejen er 4,0-5,0 m bred og uden faciliteter for lette trafikanter. Der er i dag en ÅDT på ca. 700 køretøjer.

Vejen vurderes ligesom Løkkemosevej og den nordøstlige del af Dybesøvej ikke at være egnet til at afvikle den kommende mertrafik med den nuværende udformning.



Figur 10. Kirkestien og Nakke Kirkevej (Foto: COWI Multiviewer).

### 3.4 Rundkørslen

Rundkørslen Toldbodvej/Smedestræde/Møllebakken/Dybesøvej udgør et af de to mest centrale og mest befærdede kryds i Rørvig by. Krydset kobler den centrale hovedfærdselsåre gennem byen med adgang til bymidten syd for Smedestræde samt beboelses- og sommerhusområderne nord for bymidten.



Figur 11. Rundkørslen Toldbodvej/Smedestræde/Møllebakken/Dybesøvej.

Den gennemsnitlige indkørende ÅDT i rundkørslen vurderes at være i omegnen af 4.600-5.000 køretøjer. Disse niveauer indikerer ikke udfordringer med trafikafvikling i rundkørslen. Krydset vurderes ligeledes fortsat at have en god kapacitet med den forventede mertrafik.

De adspurgte interessenter giver udtryk for, at trafikken glider fint gennem rundkørslen og at rundkørslens udformning ikke skaber problemer for trafikafviklingen. Dette understreges ligeledes af uheldsbilledet, hvor der er registreret ét uheld i løbet af de seneste 5 år. Det vurderes samlet set at krydset i sin nuværende udformning imødekommer den trafikale efterspørgsel.

## 4 Løsningsforslag

I følgende afsnit beskrives forslag til trafikale løsninger, for at sikre en forbedret trafiksikkerhed på influensvejnettet, samt særligt i forbindelse med lette trafikanter i området. Løsningerne beskrives på et konceptuelt niveau.

Det anbefales, at Nørrevangsvej benyttes som primær adgangsvej til Danmarks Naturpunkt. Ruten er den korteste adgang til området fra både Rørvig Havn og Nykøbing Sjælland-siden. Derudover vurderes Nørrevangsvej, på baggrund af vejens nuværende udformning og de omkringliggende forhold, at være bedre egnet som adgangsvej end ruterne via Løkkemosevej. Disse veje er meget smalle, uden faciliteter for lette trafikanter og har flere steder skarpe sving og begrænsede oversigtsforhold. På den baggrund er løsningsforslagene afgrænset til ruten omkring Nørrevangsvej.

## 4.1 Skiltehenvisning

For at lede flest mulige trafikanter til Danmarks Naturpunkt via Nørrevangsvej bør ruten suppleres med tydelig skiltehenvisning. Skiltningen bør etableres ved rundkørslen, i krydset mellem Nørrevangsvej og Toldbodgade samt i krydset mellem Nørrevangsvej og Skansehagevej. Herved sikres en klar og sammenhængende vejvisning, så trafikken i størst muligt omfang ledes ad den ønskede rute til Danmarks Naturpunkt.

## 4.2 2 minus 1-vej

2 minus 1-veje er en vejtype, der afvikler dobbeltrettet trafik, men som visuelt kun har ét kørespor. Der er brede kantbaner på mindst 0,9 m i begge vejsider, som er afmærket med 0,3 m brede punkterede kantlinjer. Kantbanerne skal benyttes af cyklister og gående. Når to modkørende biler skal passere hinanden på vejen, benyttes kantbanerne som vigeareal. Kantbanerne er således ikke forbeholdt lette trafikanter, da motorkøretøjer godt må overskride kantlinjerne, fx i mødesituationer. Af figur 12 fremgår et eksempel på en 2 minus 1-vej.



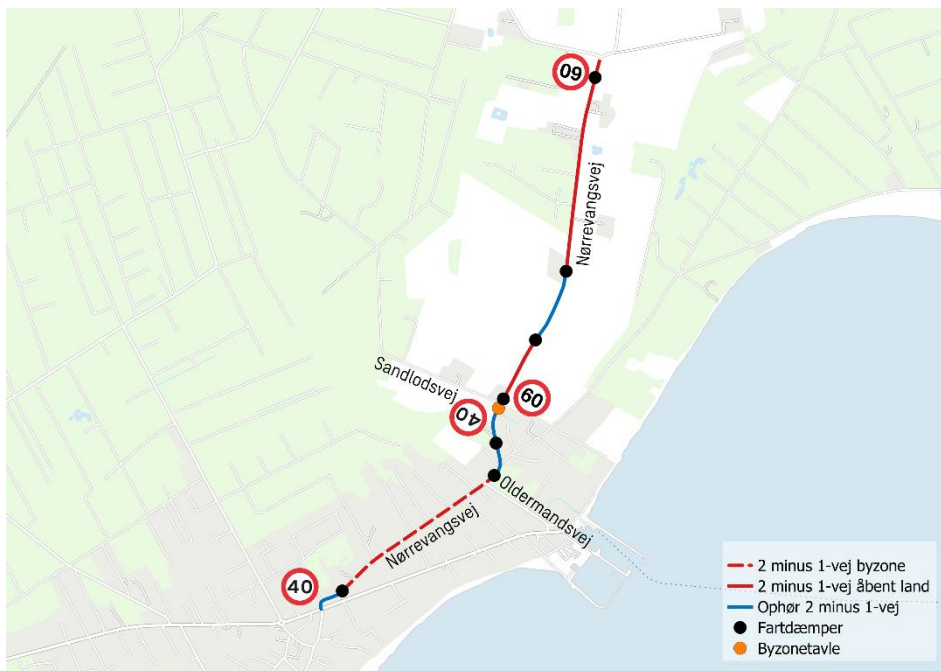
Figur 12. Udklip af 2 minus 1-vej fra Vesterlindvej i Herning Kommune (Foto: COWI Multiviewer).

Hensigten med at afmærke 2 minus 1 veje på smalle veje med lav trafikmængde er at forbedre forholdene for lette trafikanter inden for det eksisterende vejprofil, dvs. uden at anlægge egentlige cykelfaciliteter. Derudover er hensigten at reducere hastighedsniveauet og øge afstanden til faste genstande langs vejen.

Der er imidlertid nogle krav og anbefalinger til 2 minus 1-veje:

- Der skal være mødesigt svarende til den valgte hastighedsgrænse
- Hastighedsgrænsen må maks. være 50 km/t i byzone og 60 km/t i åbent land.
- Køresporet skal være 3,0-3,5 m bredt.
- Kantbanerne på hver side af køresporet skal være mindst 0,9 m brede.
- Spidstimetrafikken bør ikke overstige 300 biler/time.
- ÅDT bør ikke overstige 3.000 biler/døgn.
- Strækninger kan suppleres med hastighedsdæmpende foranstaltninger. Den bedste trafiksikkerhed opnås, hvis der i starten af strækningen etableres en hastighedsdæmpende foranstaltning.

På Nørrevangsvej vurderes en 2 minus 1-vej at være et relevant tiltag. Vejen er i byzonen 5,5 m bred, og randbebyggelsen begrænser mulighederne for at udvide vejprofilen. Uden for byzonen er vejen 6,5 m bred og der er ligeledes enkelte ejendomme som grænser op mod vejen. Løsningsforslaget er illustreret på figur 13.



Figur 13. Illustration af 2 minus 1-vej langs Nørrevangsvej.

Der etableres en hastighedsgrænse på 40 km/t i byzonen og 60 km/t uden for byzonen.

På strækningen mellem Oldermundsvej og Sandlodsvej er der et kurvet vejforløb, hvor der ikke er mødesigt. 2 minus 1-vejen afbrydes derfor i dette område. Hastighedsbegrænsningen på 40 km/t opretholdes dog.

På strækningen uden for byzonen er der ligeledes en delstrækning på ca. 250 m uden mødesigt grundet kuperet terræn og et kurvet vejforløb. Delstrækningen starter ca. 250 m nord for byzonetavlen. På denne delstrækning afbrydes 2 minus 1-vejen ligeledes.

Den mest trafikerede del af strækningen har en eksisterende ÅDT på ca. 1.600 køretøjer. I scenarie 2 med 125.000 besøgende, svarende til 250.000 årlige bilture, forventes en mertrafik på ca. 700 køretøjer pr. døgn opgjort som ÅDT. Den samlede ÅDT vurderes dermed fortsat at ligge under den anbefalede grænse på maksimalt 3.000 køretøjer.

Erfaringer viser, at trafiksikkerheden forbedres, når 2 minus 1-veje kombineres med hastighedsdæmpende tiltag. Den bedste effekt opnås med 2-sporede bump eller hævede flader. Det anbefales derfor at etablere 2-sporede bump ved starten af hver delstrækning samt mellem Oldermundsvej og Sandlodsvej, hvor 2 minus 1-vejen er afbrudt, for at understøtte overholdelse af hastighedsgrænsen på 40 km/t gennem hele byzonen.

### 4.3 Dobbeltrettet fællessti

Et alternativ til en 2 minus 1-vej er at etablere en dobbeltrettet fællessti på østsiden af Nørrevangsvej på delstrækningen uden for byzonen. Østsiden vurderes at være den mest hensigtsmæssige placering, da der her er de bedste pladsforhold. Løsningen forudsætter, at der indgås aftaler med berørte lodsejere, eller at arealet erhverves ved ekspropriation.

En dobbeltrettet fællessti anlægges med en bredde på 3 m og med en skillerabat mod kørebanen på minimum 1 m. Der er derfor behov for en samlet arealudvidelse på 4 m langs strækningen. Der etableres en krydsningshelle for lette trafikanter i forbindelse med byzonetavlen, for at sikre at lette trafikanter kan krydse vejen i to tempi.

I byzonen er der ikke plads til at etablere en dobbeltrettet fællessti. Løsningen bør derfor kombineres med en 2 minus 1-vej på strækningen gennem byzonen. Løsningsforslaget er illustreret på figur 14.



Figur 14. Illustration af dobbeltrettet fællesti og 2 minus 1-vej langs Nørrevangsvej.

### 4.4 Lukning af Smedestræde

Som beskrevet i Rørvig Trafikanalyse 2025 bør Smedestræde lukkes for biltrafik i krydset Toldbodgade/Nørrevangsvej/Smedestræde, og de lette trafikanter bør i stedet opprioriteres. En øget biltrafik i området vil forværre trafiksikkerheden og reducere trygheden, særligt for gående og cyklister. En lukning for biltrafik vil derfor bidrage til en forbedret trafiksikkerhed og tryghed i krydset for både biltrafikken og de lette trafikanter.

## 5 Opsummering

På baggrund af analysen vurderes det, at Danmarks Naturpunkt vil medføre en øget trafik til området i begge scenarier. I scenarie 1 forventes en mertrafik på ca. 150 biler svarende til 300 bilture på en gennemsnitlig dag i juli, mens der i scenarie 2 forventes ca. 250 biler svarende til 500 bilture. På de travleste dage i juli (lørdage) forventes en mertrafik på ca. 300 biler svarende til 600 bilture i scenarie 1, mens der i scenarie 2 forventes ca. 525 biler svarende til 1050 bilture. Derudover forventes en del af de besøgende at ankomme på cykel, og her vurderes størstedelen at komme fra sommerhusområdet mod vest.

Nørrevangsvej vurderes samlet set som den mest hensigtsmæssige rute for adgangen til Danmarks Naturpunkt. Ruten er den mest direkte og vurderes samtidig som den bedst egnede til at lede trafikken ad én samlet adgangsvej.

Det anbefales, at løsningen på Nørrevangsvej gennemføres som en 2 minus 1-vej. Denne løsning vurderes at kunne forbedre forholdene for lette trafikanter og samtidig understøtte en tydelig og trafikssikker adgang til området. En 2 minus 1-vej forventes at øge trafikssikkerheden for gående og cyklister ved at sænke bilernes hastighed og skabe større opmærksomhed på de lette trafikanter.

Der bør samtidig være fokus på tydelig skiltehenvisning langs ruten, så flest mulige trafikanter ledes til Danmarks Naturpunkt via Nørrevangsvej. Herudover vurderes en lukning af Smedestræde i krydset

Toldbodgade/Nørrevangsvej/Smedestræde at være et godt supplement, da det vil begrænse biltrafikken i krydsområdet og forbedre trafikssikkerheden for gående og cyklister.