

Rørvig Trafikanalyse

Odsherred Kommune



Ændringsliste

Ver	Dato	Beskrivelse af ændringen	Revideret af	Godkendt af

Sweco Danmark A/S	CVR nr. 48233511
Projekt	Rørvig trafikanalyse
Projektnummer	41016109
Kunde	Odsherred Kommune
Udfærdiget af	Julius Molsen
Dato	30-10-2025
Ver	1
Dokumentnavn:	41016109-K50-C0505-001-Rørvig Trafikanalyse

1	Indledning	5
1.1	Metode	5
2	Trafikstruktur	6
2.1	Vejnet	6
2.2	Stinet	7
3	Trafikmængder og kapacitet	8
3.1	Trafiksituation	9
3.2	Trafikudvikling og sæsonvariation	13
3.3	Kapacitetsvurdering	18
3.4	Cykler	19
4	Fokusområder	22
4.1	Færdselsuheld	22
4.2	Rørvig Havn	23
4.3	Den centrale bymidte	24
4.4	Rundkørslen	27
4.5	Nørrevangsvej	28
4.5.1	Krydset Nørrevangsvej/Toldbodvej/Smedestræde	28
4.5.2	Nørrevangsvej	29
4.6	SPAR Rørvigvej og Street Food	30
5	Parkering	33
5.1	Eksisterende parkeringsforhold	33
5.1.1	Ejerforhold	34
5.1.2	Restriktioner	35
5.2	Belægningsanalyse	36
5.3	Bemærkninger	38
6	Kollektiv trafik	39

1 Indledning

Center for Erhverv, Teknik og Kultur, Odsherred Kommune, ønsker med denne trafikanalyse en status og et overblik over trafikken og infrastrukturen i Rørvig.

Med denne trafikanalyse kortlægges emner som trafiksikkerhed, årsvariation i trafikbelastning af det kommunale vejnet, parkering samt kapacitet.

Denne trafikanalyse danner således et solidt vidensgrundlag for at kunne planlægge fremtidige infrastrukturprojekter og påpeger emner og områder der med fordel fremadrettet kan forbedres og gøres mere tidssvarende.

I udvalgte perioder i løbet af 2025 er der foretaget et omfattende antal trafiktællinger på sti- og vejnettet i Rørvig. I løbet af sommeren er der desuden foretaget besigtigelse af stier, veje og pladser, registreret parkering og udført fokusinterview med udvalgte interessentgrupper.

Rørvig er særligt kendetegnet ved de store sommerhusområder, som står i kontrast til den lille andel helårsboliger. Der bor under 1.000 indbyggere i Rørvig, mens der i hele Odsherred Kommune er i omegnen af 26.000 sommerhuse, hvoraf en betydelig andel ligger i området omkring Rørvig. Dette giver en stor variation i trafikken hen over året, hvor trafikintensiteten er størst i ferieperioder.

1.1 Metode

Der er optegnet uheldsdiagrammer og indhentet statistik for alle politiregistrerede færdselsuheld i og omkring Rørvig fra de seneste 5 år. Dette danner grundlag for udpegning af de mest trafikfarlige steder i Rørvig samt en gennemgang af hvilke problemstillinger der bør adresseres i kommunens videre arbejde med trafiksikkerhed.

Kapacitetsvurderingerne er foretaget med baggrund i Vejregelhåndbogen Kapacitet og Serviceniveau, Vejdirektoratet 2024. Der er anvendt tal fra tællingerne, samt opregnede Mastra-tal.

Der er foretaget en estimering af trafikens årsvariation på Rørvigvej. Denne estimering baserer sig på TomTom GPS data, som er opskrevet ved hjælp af en algoritme trænet på snittællinger, tids-information og tællestationen ved tilslutningsanlægget ved Kollekolle på rute 21.

2 Trafikstruktur

2.1 Vejnet

Vejnettet i Rørvig er struktureret omkring en central gennemfartsvej, der fungerer som den primære adgangsvej fra færgelejet i øst og Nykøbing Sjælland i vest og bidrager til distribution af trafikanter til de mindre fordelingsveje. Disse fordelingsveje leder videre til de mindste veje, hvor ejendomme som boliger og sommerhuse er beliggende. På strækningen gennem den centrale del af Rørvig er hastighedsgrænsen på gennemfartsvejen reduceret til 40 km/t for at øge sikkerheden og forbedre trafikken flow.

Det er udelukkende på denne gennemfartsvej, hvor en 0,5 meter bred cykelbane er optegnet og markeret, hvilket sikrer, at cyklister har en dedikeret plads langs vejen. De øvrige fordelingsveje i området er karakteriseret ved at være mindre og har enten meget sparsom afmærkning eller ingen afmærkning overhovedet, hvilket kan påvirke trafikanternes orienteringsevne og kræve øget opmærksomhed under kørsel.



Figur 1: Det overordnede vejnet i og omkring Rørvig fordelt på vejklasser.

2.2 Stinet

Sti- og cykelnettet i Rørvig er struktureret med en vis grad af adskillelse for at imødekomme forskellige formål og behov. Stinettet forgrener sig fra den centrale gennemfartsvej samt de mindre fordelingsveje og fortsætter videre ud mod kystområder og sommerhusområder. Disse stier giver både lokale beboere og besøgende adgang til naturområder, parker og strande.

Cykelnettet har sit primære udgangspunkt ved færgelejet og fordeler sig ud på to hovedruter. Den ene rute følger omfartsvejen som en del af cykelrute 2, hvilket giver cyklister en sikker og afmærket vej langs den mere trafikerede strækning. Den anden rute går langs kystlinjen, fortsætter sydpå mod Nakke og tilbyder en naturskøn og roligere cykeloplevelse. Dette design afspejler en balanceret tilgang, hvor både rekreative stier og funktionelle cykelruter integreres i infrastrukturen.

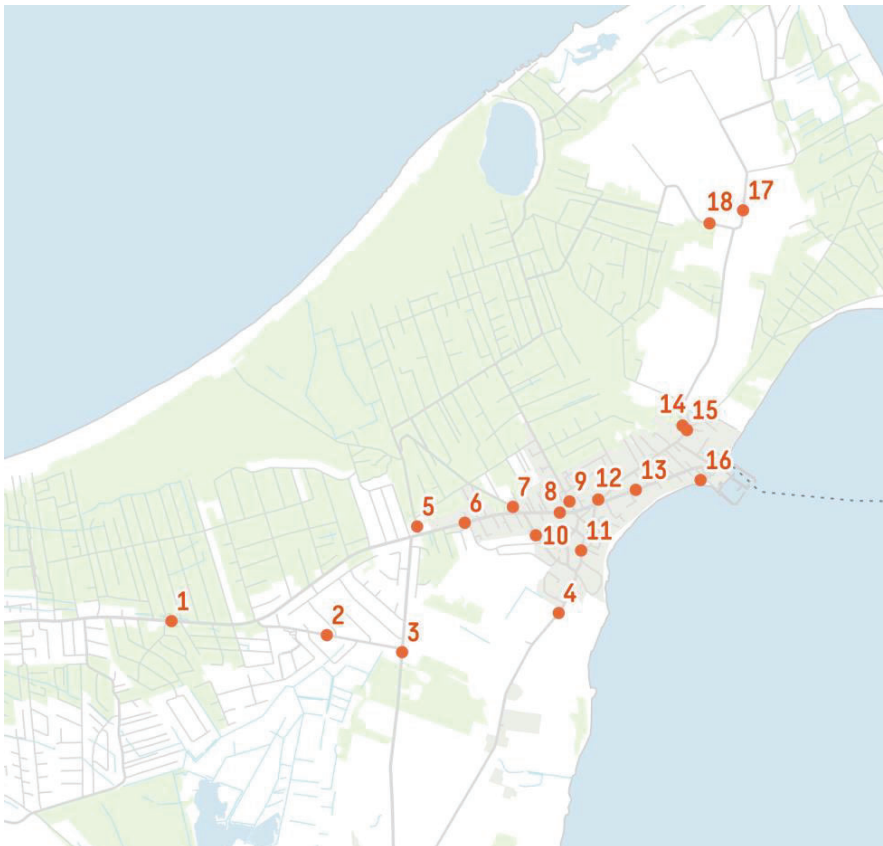


Figur 2: Stinet i og omkring Rørvig med afmærkede cykelruter.

3 Trafikmængder og kapacitet

For at få et detaljeret billede over trafikken i Rørvig, er der foretaget en grundig dataindsamling fra april 2025 til september 2025. I løbet af perioden er der af flere omgange udført snittællinger, hvor trafikken der passerer et bestemt punkt, tælles ved hjælp af to slanger som er placeret på tværs af vejen. Der er foretaget i alt 18 snittællinger. Slangerne har været placeret det samme sted hver gang, hvilket gør det muligt at analysere trafikens variation på det pågældende sted i løbet af året.

Der er foretaget trafiktællinger af flere omgange i perioden april 2025 til september 2025. Formålet med at udføre flere trafiktællinger i løbet af året, er at få et mere detaljeret billede af trafikens variation og udvikling hen over et kalenderår.



Figur 3. Placering af snittællinger

De 18 snit og deres placering er vist i tabel 1.

Nummer	Placering
1	Rørvigvej øst for Rønnebærvej
2	Bystedvej vest for Søndervangen
3	Nakke Nord syd for Bystedvej
4	Søndervangsvej, Rørvig syd for Grenplads
5	Nakke Kirkevej mellem Møllebakken og Høvedvej
6	Møllebakken vest for Digevej
7	Rørvig Kirkevej nord for Grøndalsvænge
8	Møllebakken vest for rundkørsel
9	Dybesøvej nord for rundkørsel
10	Vandværksvej, Rørvig nord for Digevej
11	Østergade syd for Sophievej
12	Nørrevangsvej nord for Toldbodvej
13	Toldbodvej øst for Fjordvænget
14	Nørrevangsvej nord for Skansehagevej
15	Skansehagevej nord for Nørrevangsvej
16	Cykelsti vest for havnen
17	Korshagevej nord for Løkkemosevej
18	Løkkemosevej vest for Nørrevangsvej

Tabel 1. Tællesteder

Der er foretaget snittællinger i fire udvalgte perioder, for at kunne belyse variationen hen over året. Der er således udført tællinger uden for sæsonen (forår og efterår) samt i ferieperioder (påske og sommerferie). Tællingerne i påsken er benyttet som kontrolmålinger, hvorfor der her kun er talt trafik i seks udvalgte snit. Tabel 2 viser perioderne for udførte trafikttællinger i løbet af 2025.

Id	Tælleperiode	Ugenumre	Kommentar	Tællinger der er talt
TR1	4. april 2025 – 10. april 2025	14 (fr-sø) 15 (ma-to)	Almindelig uge i april	Alle
TR2	11. april 2025 – 20. april 2025	15 (fr-sø) 16 (ma-sø)	Påske	3, 4, 8, 13, 14, 16
TR3	18. juli 2025 – 1. august 2025	29 (fr-sø) 30 (ma-sø) 31 (ma-fr)	Sommerferie	Alle
TR4	9. september 2025 – 16. september 2025	37 (ti-sø) 38 (sø-ti)	Almindelig uge i september	Alle

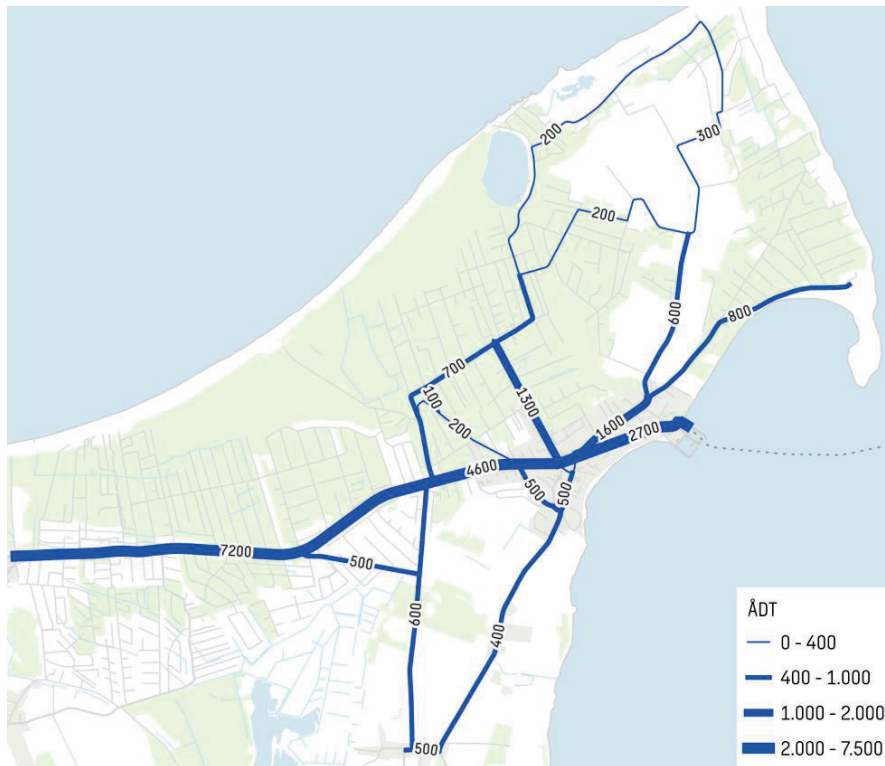
Tabel 2. Tælleperioder

3.1 Trafiksituation

Trafikttællingerne viser, at der generelt er udpræget ferie- og sommertrafik på vejnettet i Rørvig. En stor andel af det analyserede vejnet har over dobbelt så meget trafik i sommerperioden, som uden for sommerperioden. Generelt, fordelt over hele året, er Toldbodvej den mest trafikerede vej, efterfulgt af Møllebakken og Nørrevangsvej.

I det følgende gennemgås resultaterne af de indsamlede data om trafiksituationen for motorkøretøjer i Rørvig.

Årsdøgntrafikken, som er den gennemsnitlige daglige belastning på tværs af et helt år, beregnes automatisk i Vejdirektoratets tælleprogram Mastra, og er efterfølgende estimeret ud på strækninger, sådan at der kan skabes et billede af trafikken på hele det overordnede vejnet i Rørvig. Årsdøgntrafikken på strækninger er vist på figur 4.



Figur 4 Årsdøgntrafik (ÅDT) baseret på snittællinger, overført til strækninger

Tabel 3 viser en oversigt over de 10 mest trafikerede veje, deres registrerede årsdøgntrafik og julidøgntrafik.

Tællesnit	ADT	JDT
Rørvigvej øst for Rønnebærvej	7.200	11.000
Møllebakken vest for Digevej	4.600	7.700
Møllebakken vest for rundkørsel	4.600	7.300
Toldbodvej øst for Fjordvænget	2.700	4.700
Nørrevangsvej nord for Toldbodgade	1.600	2.200
Dybesøvej nord for rundkørsel	1.300	1.900
Skansehagevej nord for Nørrevangsvej	800	1.500
Nakke Kirkevej mellem Møllebakken og Høvedvej	700	1.500
Nakke Nord syd for Bystedvej	600	800
Nørrevangsvej nord for Skansehagevej	600	900

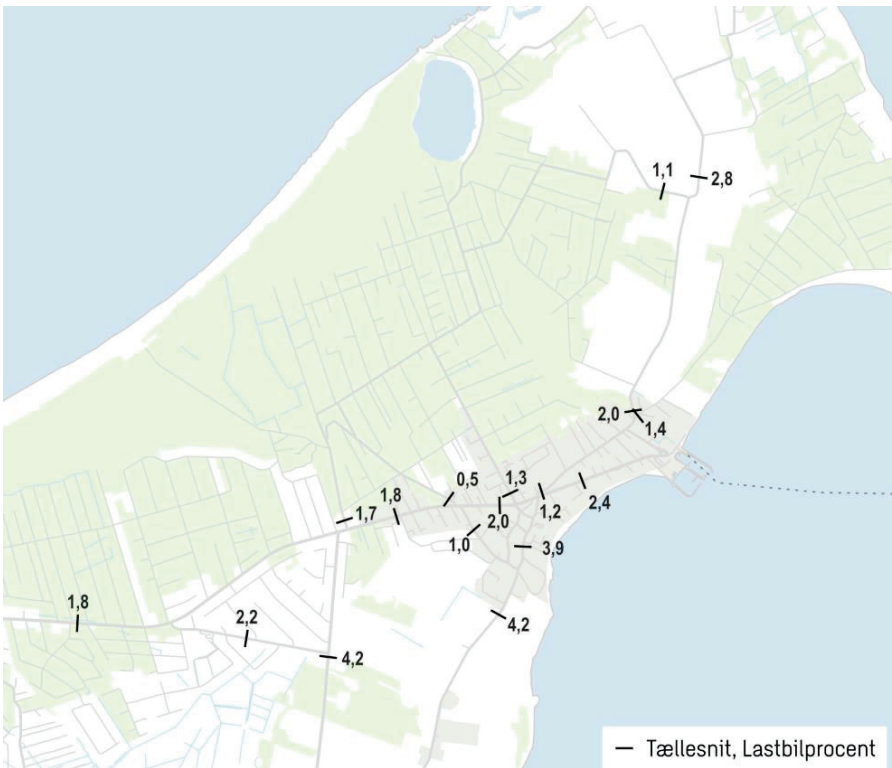
Tabel 3. Opregnet Årsdøgntrafik (ÅDT) og Julidøgntrafik (JDT) for snittællingerne

Juli måned er den måned med mest trafik på langt størstedelen af vejene i Rørvig. Figur 5 viser juli-døgntrafik på det analyserede vejnet. Juli-døgntrafikken er et udtryk for den trafik, der kører på en gennemsnitlig dag i juli måned.



Figur 5 Julidøgntrafik (JDT) baseret på snittællinger, overført til strækninger

Snittællingerne giver også mulighed for at analysere køretøjstyperne på vejen. Der er generelt en lav lastbilandel på det analyserede vejnet. Andelen ligger i intervallet 1% til 4,2%. De registrerede lastbilprocenter er vist på figur 6.



Figur 6 Registreret lastbilprocent

En gennemgang af de 17 biltællinger viser, at det mest trafikbelastede tidsrum i Rørvig generelt er en lørdag i juli måned mellem 10:45 og 13:30. Nedenfor er statistikken for største time kort opsummeret:

- 14 snit har største time i juli måned, mens den i tre snit er målt i april eller september.
- 9 snit har største time en lørdag, 5 søndag og 3 fredag.
- I 15 snit er spidstimen mellem 10:45 og 13:30.

Alle tællingers største time er vist i Tabel 4

Nr	Placering	Største time			Klokkeslæt, start
		Antal køretøjer	Dato	Ugedag	
1	Rørvigvej øst for Rønnebærvej	1.338	19. april 2025	lørdag	11:00
2	Bystedvej vest for Søndervangen	102	25. juli 2025	fredag	12:15
3	Nakke Nord syd for Bystedvej	137	13. september 2025	lørdag	10:45
4	Søndervangsvej, Rørvig syd for Grenplads	109	27. juli 2025	søndag	11:00
5	Nakke Kirkevej mellem Møllebakken og Høvedvej	263	19. juli 2025	lørdag	15:45
6	Møllebakken vest for Digevej	959	27. juli 2025	søndag	12:00
7	Rørvig Kirkevej nord for Grøndalsvænge	47	18. juli 2025	fredag	17:15
8	Møllebakken vest for rundkørsel	940	27. juli 2025	søndag	12:00

9	Dybesøvej nord for rundkørsel	215	26. juli 2025	lørdag	11:30
10	Vandværksvej, Rørvig nord for Digevej	85	27. juli 2025	søndag	11:15
11	Østergade syd for Sophievej	118	26. juli 2025	lørdag	11:00
12	Nørrevangsvej nord for Toldbodvej	290	19. juli 2025	lørdag	11:45
13	Toldbodvej øst for Fjordvænget	723	27. juli 2025	søndag	11:45
14	Nørrevangsvej nord for Skansehagevej	150	18. april 2025	fredag	11:30
15	Skansehagevej nord for Nørrevangsvej	178	26. juli 2025	lørdag	11:45
17	Cykelti vest for havnen	65	26. juli 2025	lørdag	11:30
18	Korshagevej nord for Løkkemosevej	38	26. juli 2025	lørdag	12:30

Tabel 4 Oversigt over største time.

Til fremtidige vurderinger af kapacitet, er det ofte relevant at have viden om spidstimeandelen, samt 30. og 100. største time. Dette kan hjælpe med at bestemme den ønskede dimensionering af eventuelt fremtidige anlæg.

30. og 100. største time beregnes som udgangspunkt på baggrund af faktorer fastlagt i Vejregel Håndbog for Kapacitet og Serviceniveau. Dog kan det være relevant at kigge nærmere på de faktiske rangordener, da det kan give en mere præcis forklaring af trafikens udvikling.

Det bør påpeges, at der kun er talt i 680 til 900 timer i løbet af 2025. Et år rummer 8.760 timer.

	30. største time					100. største time				
	Tælling	% af ADT	Dato	Uge nr.	Periode	Tælling	% af ADT	Dato	Uge nr.	Periode
1	1.097	15%	24/07-25	30	Sommer	889	12%	16/04-25	16	Påske
2	74	14%	26/07-25	30	Sommer	56	10%	05/04-25	14	Hverdag
3	84	14%	22/07-25	30	Sommer	68	11%	08/04-25	15	Hverdag
4	63	16%	08/04-25	15	Hverdag	44	11%	19/04-25	16	Påske
5	177	27%	25/07-25	30	Sommer	121	18%	21/07-25	30	Sommer
6	740	16%	30/07-25	31	Sommer	555	12%	20/07-25	29	Sommer
7	28	14%	19/07-25	29	Sommer	19	9%	21/07-25	30	Sommer
8	736	16%	19/04-25	16	Påske	579	13%	18/04-25	16	Påske
9	164	12%	22/07-25	30	Sommer	125	10%	19/07-25	29	Sommer
10	48	10%	04/04-25	14	Hverdag	38	8%	03/04-25	14	Hverdag
11	71	13%	21/07-25	30	Sommer	51	10%	03/04-25	14	Hverdag
12	196	12%	30/07-25	31	Sommer	137	8%	19/07-25	29	Sommer
13	481	18%	17/04-25	16	Påske	374	14%	20/04-25	16	Påske
14	100	17%	15/04-25	16	Påske	79	13%	24/07-25	30	Sommer
15	143	18%	19/07-25	29	Sommer	102	13%	31/07-25	31	Sommer
17	44	18%	20/07-25	29	Sommer	30	12%	18/07-25	29	Sommer
18	26	14%	19/07-25	29	Sommer	17	9%	19/07-25	29	Sommer

Tabel 5. Trafikdata om 30. og 100. største time

3.2 Trafikudvikling og sæsonvariation

Som tidligere nævnt, er trafikken i Rørvig meget sæsonbetonet. Det er dog ikke alle veje der har en stor sæsonvariation, og særligt Smedestræde og Vandværksvej, har relativ lidt sæsonvariation.

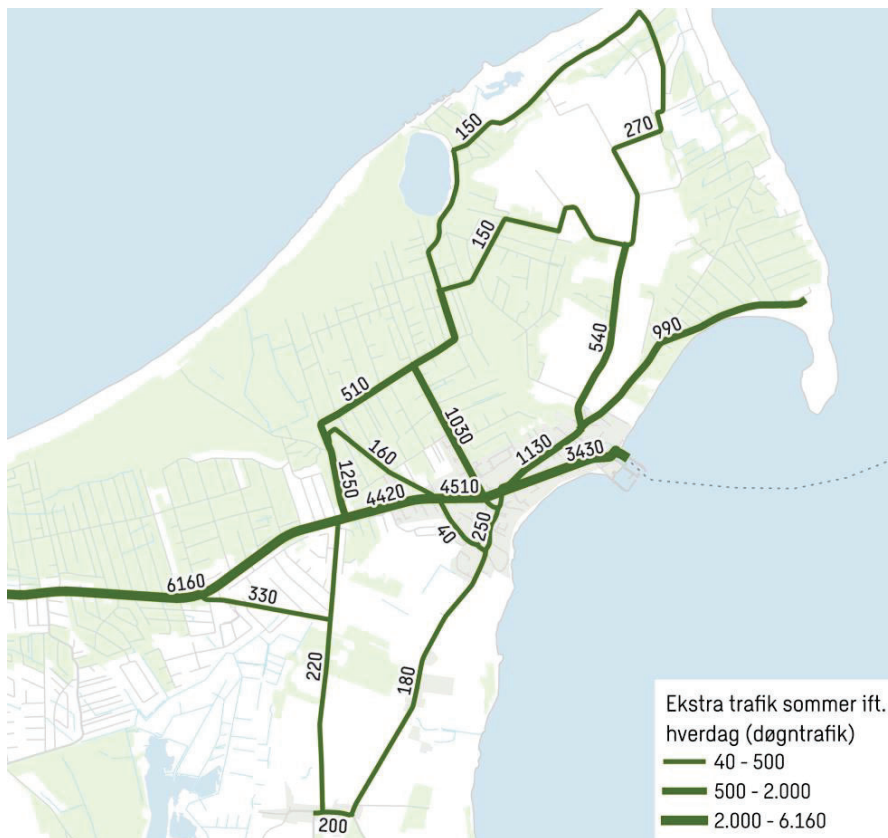
Baseret på tællingerne, foretaget på feriefrie dage i april og september, er der foretaget en sammenligning med tællingerne foretaget i juli og august, og der er

beregnet en procentvis forskel på trafikken en gennemsnitlig ugedag uden for ferie og trafikken på en gennemsnitlig sommerferiedag. Denne difference er vist på figur 7, som den procentvise stigning der er fra hverdag uden for ferie til sommer.



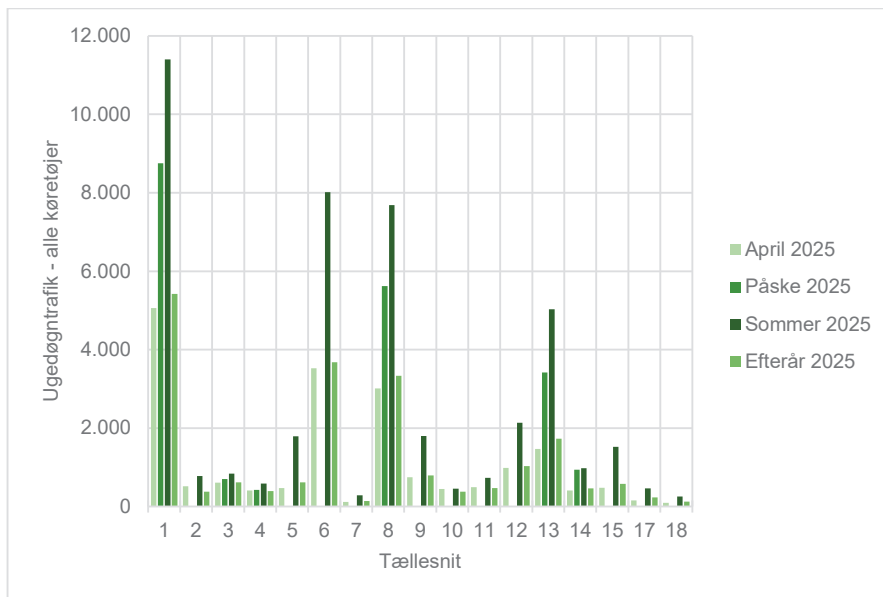
Figur 7 Sommertrafik, vist som procentvis forskel mellem en ikke-feriedag og en feriedag i sommerferien

Figur 8 viser den numeriske difference mellem døgntrafik uden for sommerperioden og døgntrafik i sommerferien.



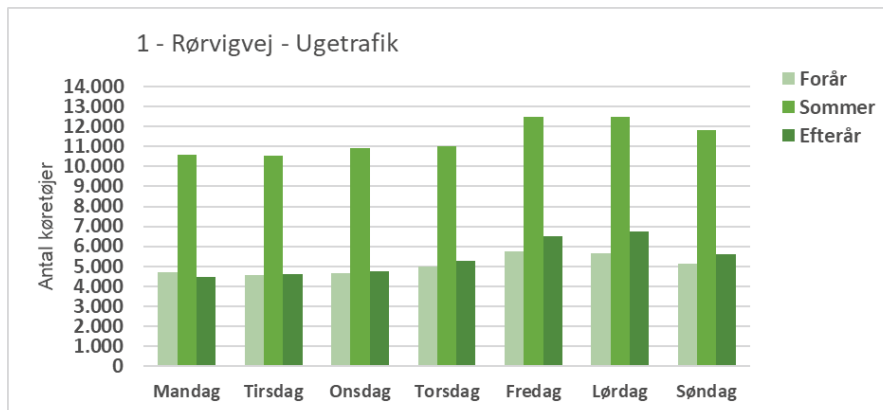
Figur 8 Difference mellem talt sommerdøgntrafik og talt døgntrafik uden for ferieperiode.

Der er beregnet en gennemsnitlig ugedøgntrafik for alle tællesnit hvor der er registreret køretøjer. Figur 9 viser snittene og den registrerede ugedøgntrafik.



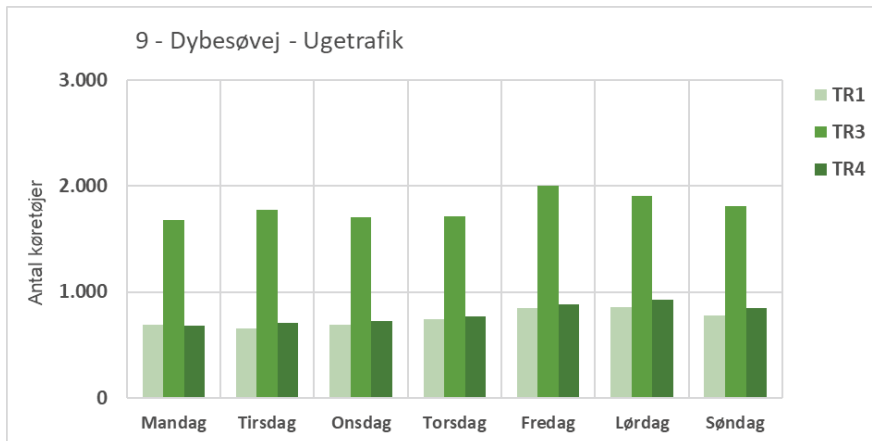
Figur 9 Registreret gennemsnitlig døgntrafik over hele ugen på alle tællesnit, undtagen tællesnit 16.

Generelt er trafikken højest i Rørvig fredag til søndag. Her vises den gennemsnitlige ugetrafik fordelt over ugedage og de fire tællerunder for tællesnit 1, Rørvigvej. I hverdagene (forår og efterår) er der størst trafik fredag og lørdag, efterfulgt af søndag og torsdag. Den højeste trafikbelastning er i sommerferien fredag og lørdag.



Figur 10 Talt trafik i gennemsnit per døgn, i sommer, forår og efterår.

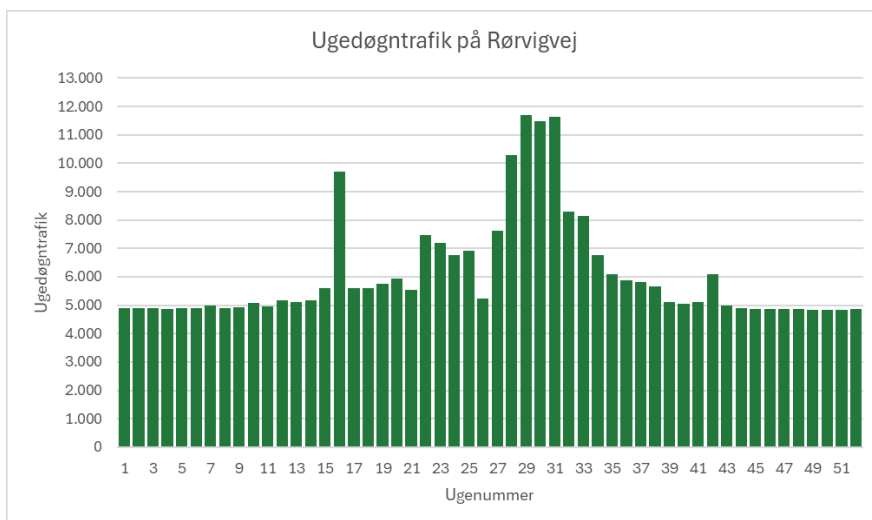
Et andet eksempel på trafikken i Rørvig kan ses på denne figur for Dybesøvej. Her er det tydeligt at der er dobbelt så meget trafik om sommeren, som uden for sommerferien. Trafikken er en smule højere fredag, efterfulgt af lørdag og søndag. De øvrige ugedage ligger dog meget ens i trafikmængde, og er faktisk stort set på samme niveau som søndag.



Figur 11: Oversigt over ugetrafik på Dybesøvej, forår, sommer og efterår.

Det som kendetegner trafikken, ud fra trafiktællingerne, er således en smule mere trafik i weekenden, fredag-søndag, men i øvrigt ikke udpræget spidsbelastningsdage. Den mest belastede periode i løbet af hele kalenderåret er sommerferien, efterfulgt af påsken, som næsten er på samme niveau som sommerferien.

For at gå dybere ind i den totale udvikling over året, er der anvendt TomTom GPS-data til at analysere trafikbelastningen på Rørvigvej. Generelt set udgør tællingerne med TomTom data 20 til 25% af den samlede trafik i Danmark. Der er anvendt en modelleringsmodel (Random Forest) til at estimere trafikken i løbet af året ud fra det registrerede antal køretøjer i TomTom. Modellen er trænet på trafikdata fra alle de udførte snittællinger, tællestationen ved tilslutningsanlægget rute 21/ Kollekolle Tværvæg, samt viden om dato og ugenumre. Den estimerede trafik er visualiseret på figur 12.



Figur 12 Ugedøgntrafik på Rørvigvej beregnet ud fra TomTom data og trafiktællinger

De fire uger med mest trafik er uge 28 til 31, mens påskeugen er den 5. mest trafikerede uge. Uge 26 skiller sig ud i forhold til de øvrige uger, hvilket kan skyldes at det er i denne uge Roskilde Festival åbner, hvilket giver trængsel på Holbækmotorvejen ved Roskilde.

Den gennemsnitlige ugedøgns trafik er på baggrund af estimeringen 6.100 køretøjer i døgnet. I 14 uger ud af 52 uger overstiger trafikken den gennemsnitlige ugedøgns trafik. Når trafikken i de 14 uger summeres, viser det sig, at 40% af trafikken ligger i 31% af årets uger.

3.3 Kapacitetsvurdering

Den grundlæggende kapacitet på en to-sporet vej ligger på omkring 1.650 personbilenheder per retning per time. Der er ingen veje i Rørvig, hvor der er målt en sådan trafikintensitet.

Den højeste timetælling er foretaget på Rørvigvej øst for Rønnebærvej, hvor der er talt 1.338 køretøjer i den største time, som var lørdag den 19. april 2025 fra kl. 11:00-12:00. I dette tidsrum kørte 721 køretøjer mod vest. Vejens kapacitetsgrænse er således her blot 43% nået, hvorfor der er betydelig restkapacitet på vejnettet i Rørvig.

Den grundlæggende kapacitet er udgangspunktet for beregning af kapacitet på frie strækninger. Kryds, indsnævringer, cykler, fodgængere og vejens indretning mv. har indflydelse på den kapacitet den enkelte strækning har.

På en stor del af vejnettet i Rørvig er der ikke faciliteter for cykler og gående, hvilket er med til at reducerer kapaciteten for biltrafikken. Der findes ikke beregningsmetoder der giver mulighed for at beregne den begrænsede kapacitet forskyldt af cykler og fodgængere på vejbanen.

Oftest er det dog også kryds, der er den mest begrænsende faktor for kapaciteten i by- og landområder. Derfor kan det give mening at se på kapaciteten i de mest belastede kryds i Rørvig.

Der er omtrent 83 kryds med mindre sideveje på Rørvigvej/Møllebakken/Toldbodvej, når der ses på strækningen fra Skærbyvej til færgeanlægget på Rørvig Havn. Af disse kryds, er det vurderingen, at de mest belastede kryds er

- Ind- og udkørslen ved Spar på Rørvigvej
- Møllebakken/Nakke Kirkevej
- Dybesøvej/Møllebakken/Toldbodvej/Smedestræde
- Toldbodvej/Nørrevangsvej/Smedestræde

Det er ikke en del af denne analyse at foretage kapacitetsberegninger for kryds. Dog svarer en trafikintensitet på de 1.338 køretøjer i spidstimen til et køretøj hvert 2,6 sekunder. Særligt for venstresvingende fra sekundærvejen, betyder dette, at man i kortere perioder kan opleve ventetid på at foretage venstresving. Set ud fra et kapacitetssynspunkt, vil der være perioder, hvor der opleves høje ventetider og dårligt serviceniveau. Dette er dog forventeligt i sommerhusområder, med korte perioder med høj belastning.

Den nødvendige kapacitet må altid vurderes ud fra et perspektiv hvor hele året tages i betragtning, og det vurderes, hvilken trafik der ønskes at dimensionere efter. For de fire kryds nævnt ovenfor, anbefales det på baggrund af de målte trafikmængder at udføre kapacitetsanalyser, hvis større ændringer i trafik eller geometri foreslås.

Kapacitet er blot et af flere servicemål for en hensigtsmæssig trafikafvikling og indretning af byen, hvor blandt andet også trafiksikkerhed, tilgængelighed og bæredygtige mål bør vægtes.

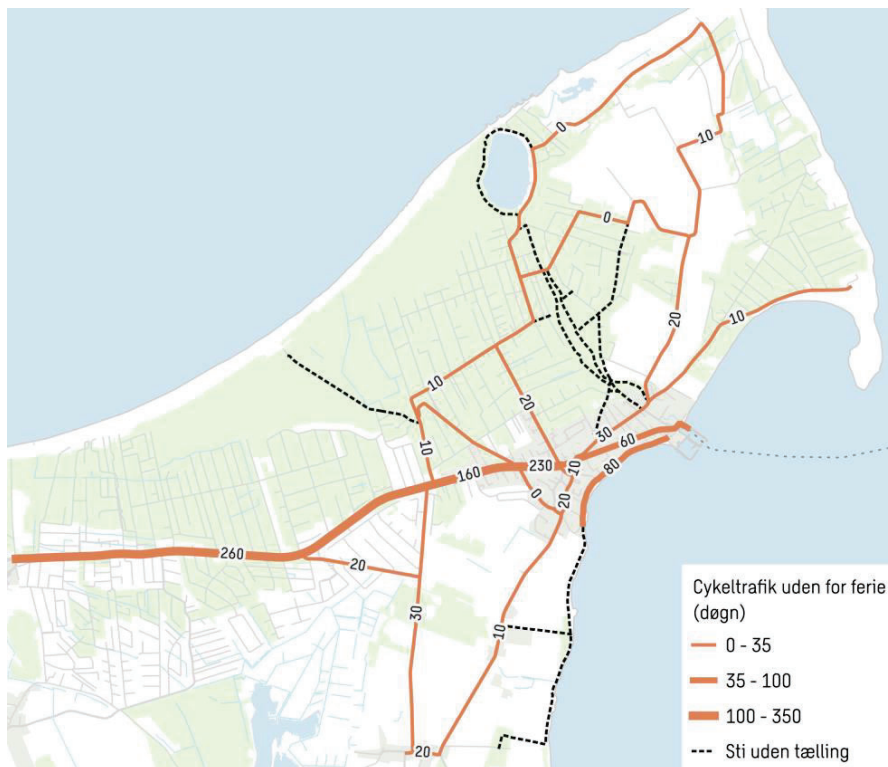
I kapitel 4 gives et overblik over trafiksikkerhed og hastighed, og de registrerede forhold for biler, cykler og fodgængere uddybes.

3.4 Cykler

Der er ved alle tællesnit også foretaget tællinger af cyklister. Cykeltrafikken er meget sæsonpræget med betydelig mere trafik i sommerperioden end resten af året. På de mest befærdede cykelruter er der i sommerperioden omkring 6 gange så meget cykeltrafik som uden for sommerperioden.

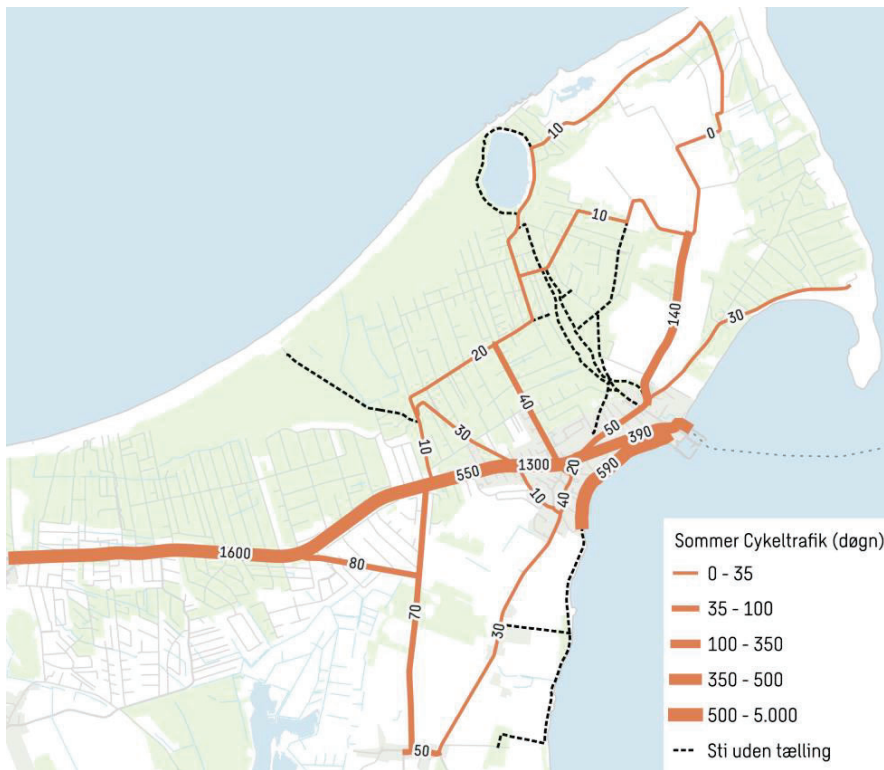
I det følgende præsenteres trafik separat som døgntrafik uden for ferie og døgntrafik i ferie.

Figur 13 viser døgntrafikken i almindelige uger på vej- og stinettet.



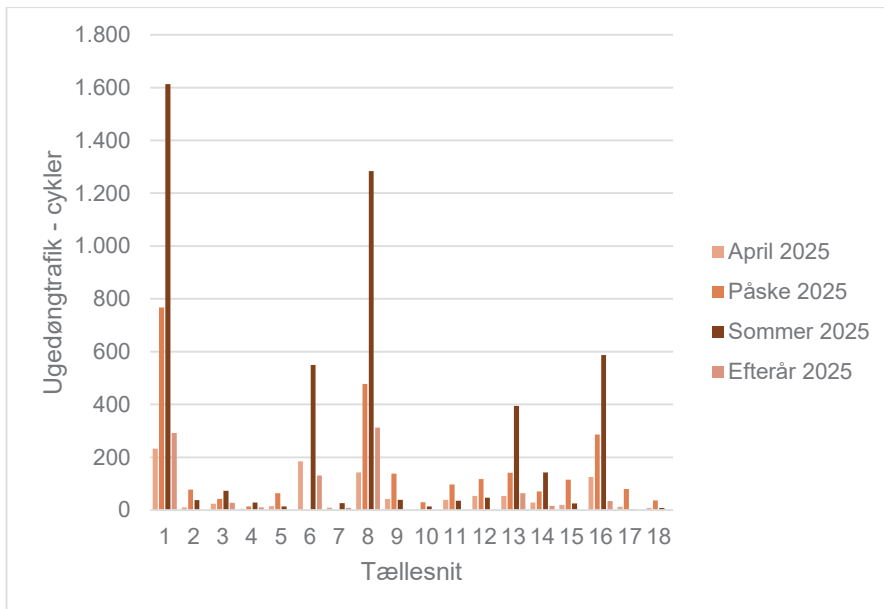
Figur 13 Gennemsnitlig cykel-døgntrafik i de talte perioder uden for ferieperioder.

Figur 14 viser døgntrafikken i ferieperiode på vejnettet- og stinettet.



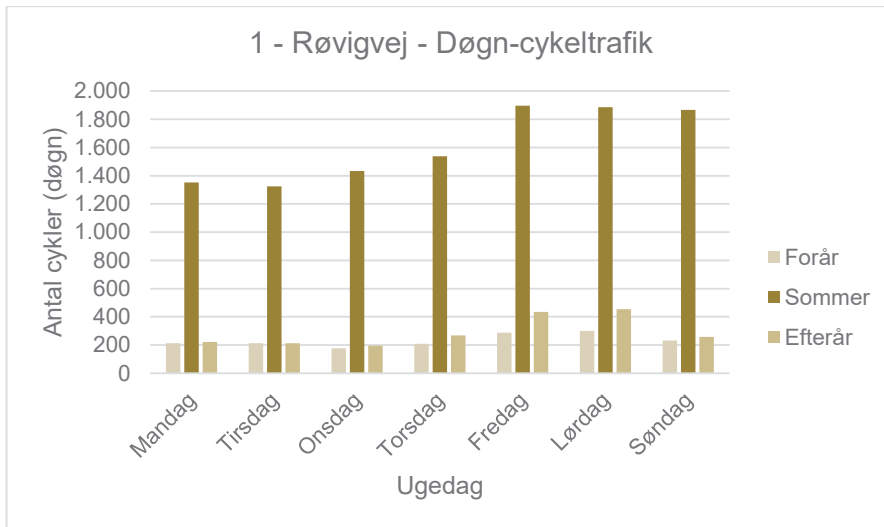
Figur 14 Gennemsnitlig cykel-døgntrafik talt i sommerperioden

Figur 15 viser den gennemsnitlige døgntrafik i de talte perioder



Figur 15 Registreret gennemsnitlig døgntrafik over hele ugen på alle tællesnit

Cykeltrafikken fordeler sig ligesom biltrafikken meget ligeligt over ugen, dog med en overvægt at cykler fredag til søndag.



Figur 16 Antal talte cykler registreret i tælleperioderne fordelt på ugedag.

4 Fokusområder

I dette afsnit gennemgås udpegede områder, som dels har en højere koncentration af registrerede færdselsuheld, dels er nævnt af lokale interessentgrupper som værende utrygge samt dels udpeget ved besigtigelse.

4.1 Færdselsuheld

Alle politiregistrerede færdselsuheld i og omkring Rørvig i perioden fra januar 2020 til februar 2025 er gennemgået og kortlagt for at kunne udpege eventuelt udsatte kryds og strækninger. På Figur 17 er disse uheld vist.



Figur 17: Politiregistrerede færdselsuheld fra januar 2020 til februar 2025.

Ingen af de registrerede færdselsuheld havde personskaade, og der ses ingen generelle tendenser blandt uheldene, hverken i typen af uheld, tiden på året eller døgnnet uheldene er sket eller uheldssituationen.

I følgende tre områder er der registreret en højere koncentration af uheld end på resten af sti- og vejnettet:

- Rørvigvej mellem Østerlyngvej og Hindbærvej
- Møllebakken mellem Rørvig Kirkevej og Vandværksvej
- Området omkring Smedestræde og Toldbodvej (den centrale bymidte)

I denne periode på 5 år er der årligt sket mellem 2 og 6 færdselsuheld, hvilket er forholdsvis lavt for området. Dette, kombineret med at der ikke er registreret personskaadeuheld, er et udtryk for at vejnettet generelt er indrettet til at kunne håndtere trafikken sikkert. De tre områder med højere koncentration af uheld indgår i de følgende gennemgange af fokusområder.

4.2 Rørvig Havn



Trafikalt består området ved Rørvig Havn af den østligste ende af Tolbodvej der afsluttes i færgeterminalen til færgen mod Hundested, et større område med parkering om sommeren og bådoplag i vinterperioden samt en stiforbindelse langs fjorden.

Fra Tolbodvej er der ind- og udkørsel til havneområdets parkeringsarealer via en smal vej forbi en række salgsboder. Se Figur 18. Adgangsvejen er ikke forsynet med fortov, så fodgængere er enten henvist til at færdes på det smalle areal foran boderne eller på adgangsvejen. I sommerperioden er der her både meget fodgængertrafik og parkeringssøgende biltrafik, hvilket gør, at de forskellige trafikanttyper blander sig på samme areal. Denne blandede trafik gør sig gældende på hele havneområdet, og forstærkes yderligere af en massiv parkeringssøgning blandt bilisterne. Til trods for det blandede trafikbillede, er der ikke registreret færdselsuheld her de seneste 5 år.

Om sommeren åbnes en ekstra adgangsvej direkte mod parkeringsområdet 35 meter vest for den primære adgangsvej. Dette letter trængslen forbi boderne i et vist omfang.



Figur 18. Foto: COWI Multiviewer

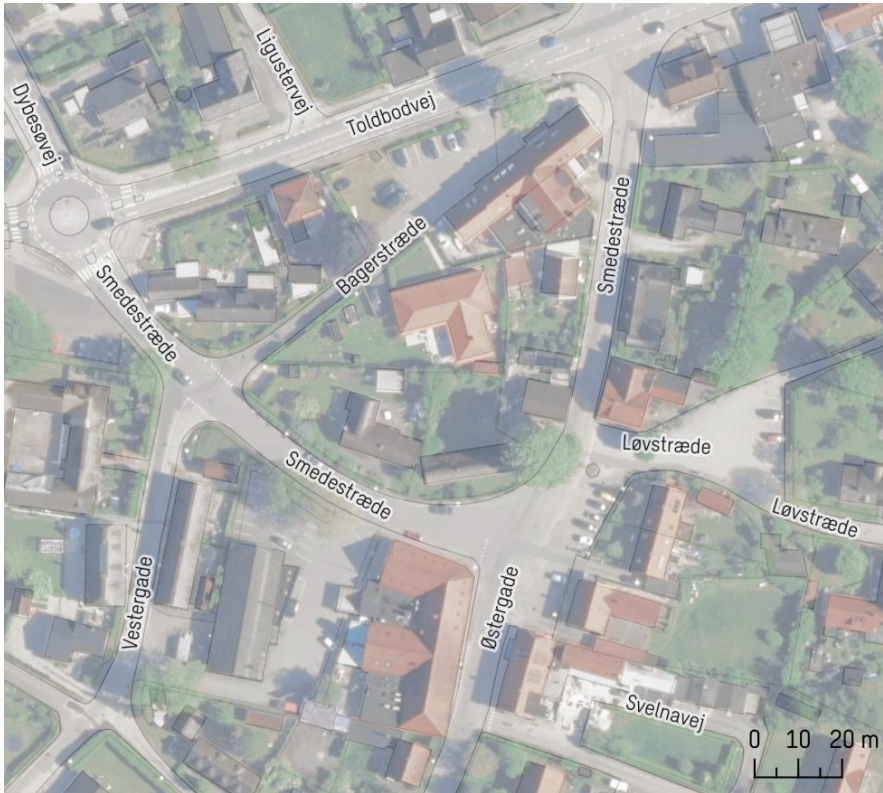
Det er tydeligt at parkeringsområdet omkring Rørvig Havn er meget eftertragtet om sommeren, og kombineret med mange funktioner henvendt til fodgængere, opstår der mange uhensigtsmæssige og utrygge situationer på havnens områder.

Der kan med fordel ses på mulighederne for at optimere indretning af både adgangsveje og parkeringsarealer ved at etablere en logisk rute til parkeringssøgning samt reservere areal dedikeret til fodgængere.

Ved flere af de udførte fokusgruppeinterview er trængslen og parkeringssøgning ved Rørvig Havn nævnt som et emne der ønskes prioriteret. Et udpræget ønske er asfaltering af parkeringsarealerne, som vil kunne bidrage til at optimere antallet af parkeringspladser og sikre en mere tryk færdsel for fodgængere. Der nævnes også gener med støv fra parkeringspladsen, som med en asfaltering af arealerne vil kunne undgås. Endeligt nævnes uhensigtsmæssig pendlerparkering på havnens parkeringspladser, hvor der efterspørges tidsbegrænset parkering på 4 timer, så der frigives plads til havnens besøgende gæster.

4.3 Den centrale bymidte

Den centrale bymidte defineres i denne sammenhæng som området hvor Smedestræde, Østergade og Løvstræde mødes.



Trafikalt består bymidten af et større udefineret sammenhængende asfalteret areal, hvor funktioner som vejareal, fodgængerfaciliteter, parkering og sidevejstilslutninger nærmest flyder ud i ét.

Den nord-sydgående forbindelse fra Smedestræde til Østergade er afmærket som den primære vejforbindelse gennem området, hvor sidegaderne Løvstræde og Smedestræde (vest) har vigepligt.

I løbet af de seneste 5 år er der registreret tre færdselsuheld på Smedestræde. Uheldene er af meget forskelligartede karakter, men peger alle i retning af, at det udefinerede vejforløb, den meget varierende vejbredde og de manglende fodgængerarealer har indflydelse på trafiksikkerheden i dette område. Erfaringsmæssigt resulterer dårligt definerede trafikarealer både i en dårligere trafiksikkerhed og en øget utryghed for særligt de lette trafikanter.

Langs Spar-butikken på Smedestræde 9 er der anlagt et smalt fortov, som ligger i omtrent samme niveau som kørebanen, se figur 19. Fortovet ligger isoleret ud for butikken, og hænger ikke sammen med andre fodgængerfaciliteter.



Figur 19 Bymidten, set fra syd mod nord.

Rent trafikalt opleves vejforbindelsen Smedestræde (vest) – Østergade som den primære færdselsåre gennem den centrale bymidte, hvor også den overvejende andel af tunge køretøjer kører. Særligt til og fra grenpladsen på Søndervangsvej benyttes denne forbindelse af både køretøjer med trailere samt lastbiler der foretager afhentning af grenaffald, se Figur 20.



Figur 20: Lastbil med anhænger bortkører grenaffald fra grenpladsen på Søndervangsvej.

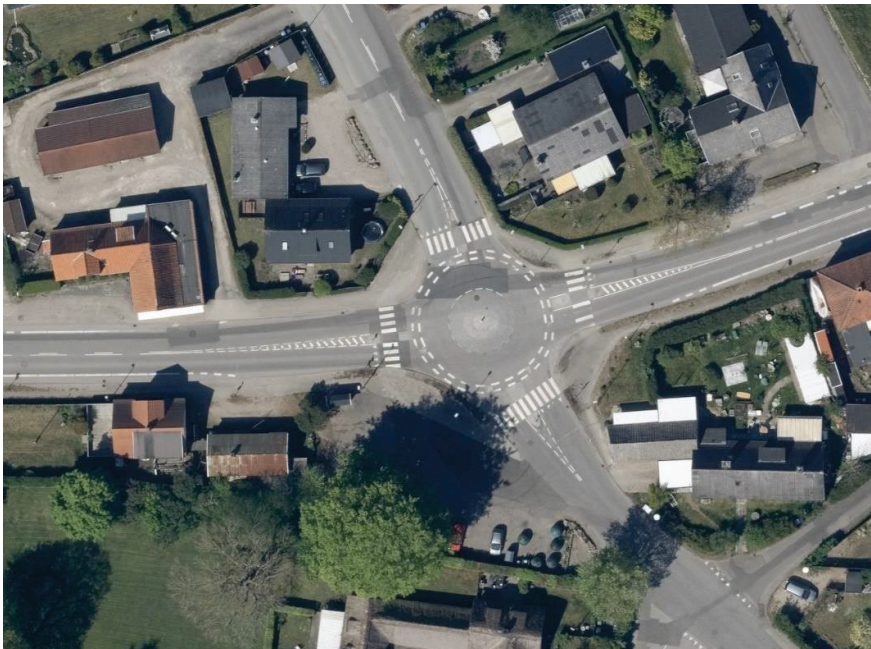
De bedre vejarealer indbyder til højere hastighed og giver lange krydsningsafstande for fodgængere. Både i den centrale bymidte, men også i flere af byens andre kryds, er krydsene meget brede, hvilket bidrager til utryghed, dårlig fodgængermobilitet og høj hastighed.

Det bør i denne forbindelse overvejes at lukke den nordlige del af Smedestræde for gennemkørsel og opprioritere de lette trafikanter her. Dette vil kunne gøre krydset mellem Toldbodvej og Nørrevangsvej mere sikkert og overskueligt.

Flere adspurgte interessenterne har givet udtryk for, at bymidten og den centrale plads er et utrygt og uhensigtsmæssigt indrettet areal. Interessenterne giver specifikt udtryk for, at de oplever utryghed ved at færdes på vejarealerne i bymidten. Utrygheden skyldes både trafikken, særligt med tunge køretøjer og buslinje 562, dårlige oversigtsforhold og at der ikke er dedikerede arealer til lette trafikanter.

Interessenterne giver specifikt udtryk for, at grenpladsen syd for byen skaber meget unødig trafik gennem den centrale bymidte.

4.4 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.

Den gennemsnitlige indkørende årsdøgntrafik i rundkørslen vurderes at være i omegnen af 4.600-5.000 køretøjer. Disse niveauer indikerer ikke udfordringer med trafikafvikling i rundkørslen, og i løbet af de seneste 5 år er der blot registreret ét uheld i rundkørslen.

De adspurgte interessenter giver udtryk for, at trafikken glider fint gennem rundkørslen og at rundkørslens udformning ikke skaber problemer for trafikafviklingen.

Det vurderes samlet set at krydset i sin nuværende udformning imødekommer den trafikale efterspørgsel.

4.5 Nørrevangsvej

4.5.1 Krydset Nørrevangsvej/Toldbodvej/Smedestræde



Krydset Nørrevangsvej/Toldbodvej/Smedestræde er et firbenet vigepligtsreguleret kryds. Der er venstresvingsbane til begge sideveje fra Toldbodvej.

Krydset opleves stort, og med meget store vejtilslutninger, 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 årsdøgntrafik på 2.700-3.700.

Det vurderes, at der er god kapacitet i krydset og at der er en god trafikafvikling i krydset.

Trafiksikkerheden og trygheden i krydset vurderes reduceret – dels på grund af de skæve vejtilslutninger og dels på grund af de brede vejtilslutninger.

4.5.2 Nørrevangsvej

Øst for Oldermundsvej foretager Nørrevangsvej sig flere skarpe sving, og kombineret med et kuperet terræn, er oversigtsforholdene flere steder stærkt begrænsede. Umiddelbart nord for Sandlodsvej ophæves byzonen, hvormed hastighedsgrænsen her er 80 km/t. 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.



Figur 21 Nørrevangsvej, billedet er taget mod øst, hvor børn fra en feriekoloni krydser Nørrevangsvej for at gå videre på Skansehagevej

4.6 SPAR Rørvigvej og Street Food



Rørvigvej udgør den primære adgangsvej mellem Rørvig og Nykøbing Sjælland. Den skilte hastighed på Rørvigvej er 70 km/t, men på en delstrækning på ca. 600 meter ved SPAR, Lyngkroen og Rørvig Street Food er hastigheden lokalt sat ned til 60 km/t.

Udtrykket langs Rørvigvej er præget af tæt og høj beplantning, hvorfra der er små sidevejstilslutninger til primært sommerhusområder. På strækningen mellem Koglevej og Østerlyngvej ændrer dette udtryk sig markant, med flere funktioner på begge sider af vejen, krydsningsheller og massiv skiltning, hvor der er meget færdsel både langs og på tværs af vejen.



Figur 22: Strækning mellem SPAR Rørvigvej og Rørvig Street Food med meget færdsel både langs og på tværs af Rørvigvej med blanding af forskellige trafikanttyper.

Denne strækning på ca. 300 meter er ifølge de politiregistrerede færdselsuheld den mest uheldsbelastede strækning i nærheden af Rørvig de seneste 5 år. Uheldene er af forskelligartet karakter, men bærer alle præg af, at der visuelt sker for meget i området til, at man kan overskue den trafikale situation tilstrækkeligt.



Figur 23: Tre krydsningsheller foran Lyngkroen og SPAR Rørvigvej.

Ved besigtigelse af området er følgende forhold registreret, som bør håndteres;

- Ind- og udkørsel ved SPAR er ikke tydeligt skiltet. Flere trafikanter overholder ikke indkørselsforbud ved både ind- og udkørsel. Dette giver pludselige opbremsninger og situationer hvor køretøjer bakker på vejen.
- Lastbiler der kører ud fra SPAR's parkeringsplads kører over i modsatte vognbane på grund af for snævre udkørselsforhold
- Der er etableret tre krydsningsheller på en strækning på 90 meter, hvoraf den midterste besværliggør indkørsel til SPAR's parkeringsplads.
- Massiv skiltning på strækningen, som er med til at forstyrre fokus fra det i øvrigt komplicerede trafikbillede.



Figur 24: Højresvingende lastbil fra SPAR's parkeringsplads, hvor lastbilen kører delvist over i modsatte vognbane.

Der er registreret flere trafikalt uheldsmæssige forhold i dette område, som med fordel kan bearbejdes for dels at mindske risikoen for færdselsuheld og dels for at gøre vejilledet mere overskueligt.

5 Parkering

I dette afsnit gennemgås den gennemførte parkeringsanalyse. Analysen indeholder en registrering af de eksisterende parkeringsforhold, samt en registrering af parkerede biler på en sommerdag.

5.1 Eksisterende parkeringsforhold

Der er i parkeringsanalysen registreret 331 offentligt tilgængelige parkeringspladser i Rørvig by. Mange af parkeringspladserne er grusparkeringspladser, uden afmærkede parkeringsbåse. Kapaciteten på disse pladser er derfor varierende, og kan derfor afvige lidt fra dag til dag. De registrerede parkeringspladser er angivet på figur 25.



Figur 25 Antal offentligt tilgængelige parkeringspladser i Rørvig.

Ud over de dedikerede parkeringspladser, er der mulighed for at parkere langs vejene i byen. Denne kapacitet er ikke inkluderet i denne analyse.

5.1.1 Ejerforhold

På Figur 26 ses parkeringspladserne i byen samt de respektive ejerforhold. Størstedelen af parkeringspladserne ligger på kommunale arealer, mens der også er parkeringspladser der ligger på offentlig vej, samt private matrikler. Endeligt er parkeringspladsen ved Højsandspladsen ejet af Naturstyrelsen.



Figur 26. Ejerskab og antal pladser

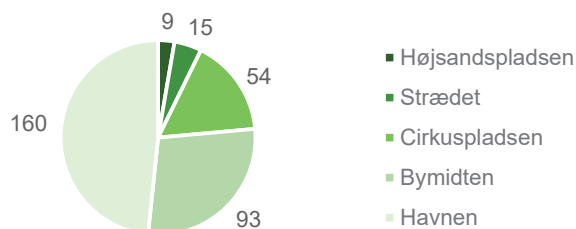
Tabel x angiver de registrerede parkeringspladser, samt disses ejerskab.

Delområde	ID	Navn	Ejerskab	Tilgængelige Parkeringspladser
Bymidten	2	P-plads Løvstræde	Offentlig vej	8
Bymidten	3	Østergade 1	Offentlig vej	5
Bymidten	32	Østergade foran blomsterhandleren	Offentlig vej	0
Bymidten	4	Østergade 3	Offentlig vej	4
Bymidten	5	Østergade/Smedestræde, vejparkering	Offentlig vej	0
Bymidten	6	Spar's parkeringsplads	Privat	26
Bymidten	7	Smedestræde, parkering på vej	Offentlig vej	0
Bymidten	9	Ved Bagerstræde	Privat	11
Bymidten	10	Ved Rundkørslen	Offentlig vej	16
Bymidten	11	Ved Fælleshaven Sans og Samling	Offentlig vej	20
Bymidten	30	P lomme overfor Bageren	Offentlig vej	3
Cirkuspladsen	21	Ved Cirkuspladsen	Offentlig vej	54
Havnen	22	Store P Plads nær Toldbodvej	Kommunal ejendom	80
Havnen	24	Store P Plads på havnen	Kommunal ejendom	67
Havnen	25	Ved Iskiosken	Kommunal ejendom	5
Havnen	27	Ved Toldboden	Offentlig vej	8

Delområde	ID	Navn	Ejerskab	Tilgængelige Parkeringspladser
Havnen	31	Havnen, på Toldbodvej	Offentlig vej	0
Højsandspladsen	26	Ved Højsandspladsen	Naturstyrelsen	9
Strædet	1	Strædet	Kommunal ejendom	15

Figur 27 Parkeringspladser, ejerskab og tilgængelige parkeringspladser

Cirka halvdelen af byens parkeringspladser ligger ved havnen, mens bymidten har omkring en fjerdedel af pladserne.



Figur 28. Antal og fordeling af parkeringspladser i Rørvig.

5.1.2 Restriktioner

Der er overordnet ingen restriktioner for parkeringen i Rørvig.

På de fem pladser ved siden af færgekontolet, er der angivet en række restriktioner, heriblandt én medarbejderparkering, tre korttidsparkeringspladser samt en handicap-plads.



Figur 29 Diverse skilte på hegnet ved færgens kontor på Rørvig Havn.

5.2 Belægningsanalyse

Der er foretaget en parkeringstælling den 2/7-2025 i Rørvig By.

Parkeringstællingen blev foretaget i følgende fire tidsrum:

- Kl. 7:00-7:30 – Benævnes kl. 07:00
- Kl. 11:00-11:30 – Benævnes kl. 11:00
- Kl. 13:00-13:30 – Benævnes kl. 13:00
- Kl. 14:30-15:00 – Benævnes kl. 15:00

Der blev under tællingen talt antal køretøjer på alle x parkeringsområder i Rørvig.

Overordnet blev det observeret, at der på den pågældende dag var tilstrækkelig parkering i hele byen. Det bør dog påpeges, at den talte dag udgør en stikprøve, og at der på andre tidspunkter kan være højere belægning. Af den efterfølgende registrering af trafikbelastning i Rørvig, har det vist sig at den største trafikbelastning ligger i uge 29, mens der blev registreret parkering i uge 27.

Belægningsprocent	Belægning kl. 7	Belægning kl. 11	Belægning kl. 13	Belægning kl. 15
Strædet	0%	0%	7%	7%
Bymidten	25%	42%	30%	55%
Cirkuspladsen	7%	7%	17%	11%
Havnen	12%	76%	88%	86%
Højsandspladsen	0%	0%	0%	0%
Hele byen	14%	50%	54%	59%

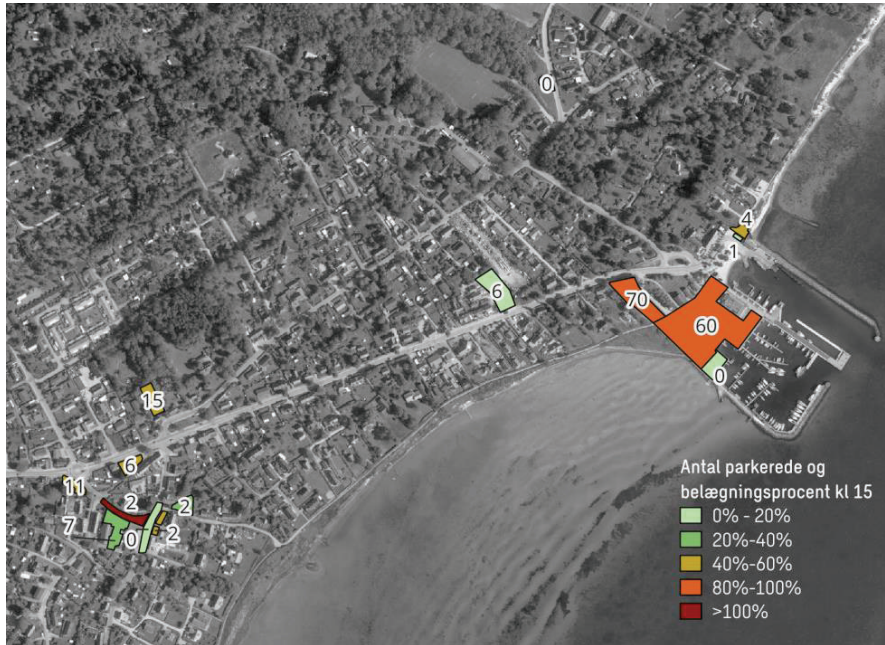
Tabel 6

I Figur 30 vises belægningsprocenten på de enkelte parkeringspladser kl. 15.



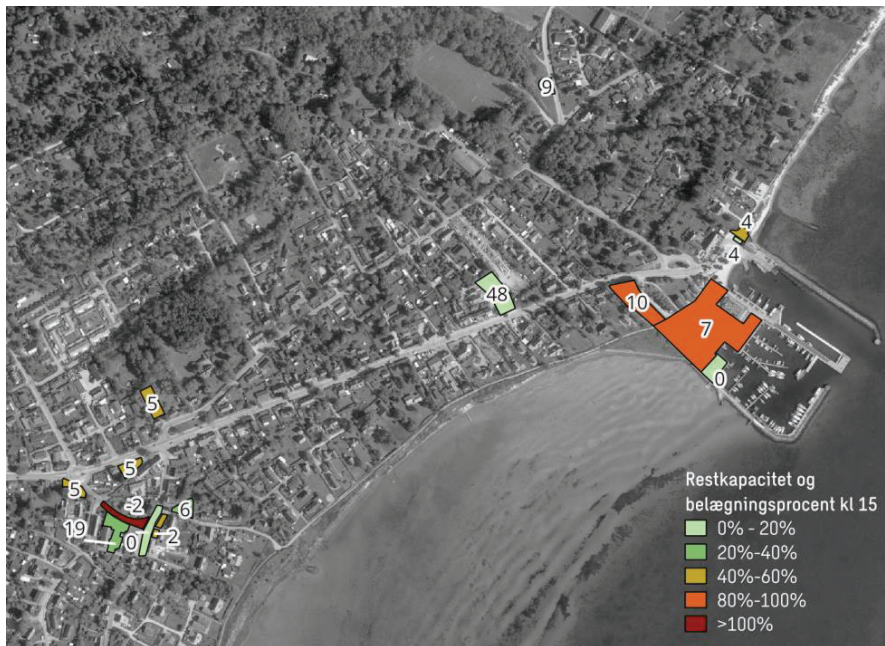
Figur 30 Belægningsprocent

På figur 31 vises antal registrerede parkerede køretøjer på parkeringspladserne i Rørvig kl. 15.



Figur 31 Antal parkerede køretøjer ved registreringen kl. 15

Figur 32 viser restkapaciteten Kl. 15. Der er en begrænset restkapacitet ved havnen, mens de øvrige områder har restkapacitet, herunder særligt Cirkuspladsen.



Figur 32: Restkapacitet på antal parkeringspladser ved registreringen kl. 15.

5.3 Bemærkninger

Der blev enkelte steder observeret ulovlige eller uhensigtsmæssige parkeringer. Dette er også påtalt ved nogle af de udførte fokusgruppeinterview.

På havnens grusparkering parkeres der ofte uhensigtsmæssigt, så adgangen til havnens funktioner begrænses eller besværliggøres.

Når kapaciteten er ved at være nået på havnens grusparkering, parkeres der på græsarealet nord for Toldbodvej, hvor Oldermundsvej tilsluttes, og der parkeres i begge sider af Oldermundsvej, hvilket begrænser både oversigtsforholdene og fremkommeligheden her. I perioder hvor disse uhensigtsmæssige parkeringer foretages, er der oftest god restkapacitet på cirkuspladsen 200 meter vest for havnen.

På Toldbodvej blev der i løbet af hele registreringsdagen korttidsparkeret på det belagte areal foran bageren, selv om der her er skiltet parkerings- og standsningsforbud.

6 Kollektiv trafik

Rørvig er betjent af bus 562, som kører mellem Rørvig/Nakke og Nykøbing Sjælland station.

Bussen kører i en cirkel, så Nakke betjenes på vej mod Rørvig, se Figur 33.



Figur 33 Busrute 562

Der er foretaget en kort gennemgang af køreplanen og bussens korrespondance til lokalbanen 510R – Odsherredbanen.

For passagerer fra Nykøbing Sjælland til Rørvig Havn, vises ankomst, og afgangstider samt skiftetid i Tabel 7 for hverdage, Tabel 8 for lørdage og Tabel 9 for søndage på direkte forbindelser.

Køreplansperiode	06:04	7:04	8:04	8:36	10:41- 11:41	12:55- 14:55	16:17- 19:17	19:42	22:45
Hverdag									
Nykøbing Sj. St. tog ank.	06:04	7:04	8:04	8:36	:10	:42	:10	19:42	22:45
Nykøbing Sj. St. bus afg.	06:34	7:14	8:28	9:41	:41	:55	:17	20:47	22:52
Rørvig Havn	6:51	7:37	8:45	9:58	:58	:12	:34	:04	23:09
Skiftetid (min)	30	10	24	5	31	13	7	5	7

Tabel 7. Ankomst, afgang- og skiftetid for hverdage i retning mod Rørvig Havn

Køreplansperiode Lørdag	07:55- 10:55	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	18:26
Nykøbing Sj. St. tog ank.	:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	18:26
Nykøbing Sj. St. bus afg.	:55	11:28	12:51	13:32	14:55	16:55	18:55
Rørvig Havn	09:12	11:45	13:08	13:49	15:12	17:12	19:12
Skiftetid	29	2	25	6	29	29	29

Tabel 8 Ankomst, afgang- og skiftetid for lørdage i retning mod Rørvig Havn

Køreplansperiode Søndag	08:26	11:26	11:26	13:26	14:26	14:26	16:26	17:26	18:26	19:26
Nykøbing Sj. St. tog ank.	08:26	11:26	11:26	13:26	14:26	14:26	16:26	17:26	18:26	19:26
Nykøbing Sj. St. bus afg.	08:55	11:28	11:55	13:55	14:28	15:55	16:28	17:55	18:28	19:55
Rørvig Havn	09:12	11:45	12:12	14:12	14:45	16:12	16:45	18:12	18:45	20:12
Skiftetid	29	2	29	29	2	29	2	29	2	29

Tabel 9 Ankomst, afgang- og skiftetid for søndage i retning mod Rørvig Havn

For passagerer fra Rørvig, som skal med Odsherredbanen i retning mod Holbæk, vises ankomst, og afgangstider samt skiftetid i Tabel 10 for hverdage, Tabel 11 for lørdage og Tabel 12 for søndage.

Køreplansperiode Hverdag	06:05	06:32	07:05	07:51	09:05	10:12- 12:12	13:26- 15:26	16:48- 19:48	21:18	23:23
Nykøbing Sj. St. bus ank.	06:05	06:32	07:05	07:51	09:05	:12	:26	:48	21:18	23:23
Nykøbing Sj. St. tog afg.	06:11	06:40	07:11	08:11	09:17	:17	:46	:17	21:34	23:34
Skiftetid	6	8	6	20	12	5	20	29	16	

Tabel 10 Ankomst, afgang- og skiftetid for hverdage i retning mod Holbæk

Køreplansperiode Lørdag	08:26- 11:26	11:59	13:22	14:03	15:26	17:26	19:26
Nykøbing Sj. St. bus ank.	:26	11:59	13:22	14:03	15:26	17:26	19:26
Nykøbing Sj. St. tog afg.	:34	12:34	13:34	14:34	15:34	17:34	19:34
Skiftetid	8	35	12	31	8	8	8

Tabel 11 Ankomst, afgang- og skiftetid for lørdage i retning mod Holbæk

Køreplansperiode Søndag	09:26	11:59	12:28	14:28	14:59	16:26	16:59	18:26	18:59	20:26
Nykøbing Sj. St. bus ank.	09:26	11:59	12:28	14:28	14:59	16:26	16:59	18:26	18:59	20:26
Nykøbing Sj. St. tog afg.	09:34	11:34	12:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34
Skiftetid	8	35	6	6	35	8	35	8	35	8

Tabel 12 Ankomst, afgang- og skiftetid for søndage i retning mod Holbæk

Det nævnes af flere respondenter, at bussen mellem Nykøbing Sjælland og Rørvig ofte har dårlig udveksling med toget mellem Nykøbing Sjælland og Holbæk. Dette resulterer i at den kollektive trafik nedprioriteres i forhold til kørsel med bil.

Ruten mellem Holbæk og Nykøbing Sjælland tager med tog lige under en time, og med to tog på strækningen i dagtimerne, er der derfor togafgang og togankomst hver halve time. Busruten Fra Nykøbing Sjælland til Rørvig og retur igen tager mellem 31 og 37 minutter. Det meste af dagen er der en afgang ca. hver time. Dette betyder at hver anden togankomst ikke har en busforbindelse videre mod Rørvig.

Together with our clients
and the collective
knowledge of our 22,000
architects, engineers and
other specialists, we co-
create solutions that
address urbanisation,
capture the power of
digitalisation, and make our
societies more sustainable.

Sweco – Transforming
society together