

Center Plan Byg og Vej

Journalnr: 05.00.00-P00-2-20

Dato: 21-07-2021

Svar på spørgsmål fra Hulvejens Grundejerforening:

Spørgsmål fra Grundejerforeningen	Forvaltningens bemærkning/svar
<p>Hvilken trafikmængde er der reelt tale om. Det fremgår af materialet, at der kommer en stigning, men ikke hvordan trafikmængde og -intensitet på de forskellige delstræk ser ud i dag? Det er svært at forholde sig til den ekstra trafik uden at kende udgangspunktet.</p>	<p>Trafikken på Vestre Primærvej er i 2018, på strækningen mellem Hulvejen og Over Bækken, talt til 3510 køretøjer pr hverdag.</p> <p>På strækningen nord for Grangårdsvej er trafikken i 2018 talt til 2551 køretøjer pr hverdag, og</p> <p>På strækningen nord for Hermesvej er trafikken i 2019 tal til 3165 køretøjer pr. hverdag.</p> <p>Trafikmodellens basisniveau i 2035 (dvs. uden Ny Nibevej, men med en fuld udbygning af Støvring by) er for strækningen på Vestre Primærvej mellem Nibevej og Hulvejen beregnet til 3.500 køretøjer pr hverdagsdøgn.</p> <p>De trafikale ændringer, ved valg af linjeføring 3 med tilslutning ved Vestre Primærvej, i forhold til basisniveauet 2035, er på vejene omkring Hulvejskvarteret estimeret til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • på Vestre Primærvej mellem Nibevej og Hulvejen stiger trafikken med ~ 2.500 køretøjer • på Vestre Primærvej mellem Hjedsbækvej og Over Bækken stiger trafikken med ~ 700 køretøjer, • på Over Bækken falder trafikken med ~ 1000 - 1400 køretøjer, • på Hobrovej mellem Møllegårdsvej og Nibevej falder trafikken med ~ 3000 køretøjer og • på Nibevej forbi Hulvejskvarteret falder trafikken med ~ 6000 køretøjer. <p>Der skal gøres opmærksomt på, at der er tale om modelberegninger, som bygger på nogle relativt grove betragtninger om trafikmønstret, og på en forventet fuld udbygning af Støvring by (jf. diverse lokalplaner, dispositionsplaner mv), herunder til en fuld udbygning af området omkring den nye vejforbindelse.</p> <p>Trafikken fra de enkelte trafikzoner fordeles på trafiknettet ud fra den hurtigste rute mellem A og B, hvorfor lokale ændringer i rute-mønstret, kan bero på små tidsmæssige fordele, som givetvis ikke i samme grad vil komme til udtryk i praksis.</p>
Hvorledes ser prognosen frem	Ved en fuld udbygning med erhverv og boliger i Støvring by vil

<p>mod 2035 ud i forhold til øget trafikmængde og -intensitet? Udbygningen af Støvring og omegn fortsætter også i den sydlige del og derfor vil der naturligt komme mere trafik. Det er væsentligt for konsekvenserne for Hulvejen at kende prognoserne længere frem netop eftersom det er forventningen, at der kommer en markant udbygning af byen de kommende år.</p>	<p>trafikken generelt stige på vejnettet i byen - herunder Vestre Primærvej – hvor trafikmodellen (uden Ny Nibevej) estimerer en stigning fra 2019 til 2035 på ~1.200 køretøjer på strækningen mellem Nibevej og Hulvejen.</p>
<p>Hvilke støjmæssige ændringer forventes de øgede trafikmængder at medføre?</p>	<p>Der er langs Vestre Primærvej etableret støjvolde, og støjniveauet ved boligerne vurderes derfor ikke at overstige gældende støjgrænse på 58 dB, ej heller med den øgede trafik. De øvrige veje omkring Hulvejen forventes i øvrigt at blive aflastet for trafik i scenariet for 2035, hvilket alt andet lige vil mindske støjen for de boliger, som ligger langs disse veje.</p>
<p>Hvorledes er der taget hensyn til og hånd om de børn og unge, der færdes langs Vestre Primærvej og f.eks. skal over på Rideskolen eller til spejder? Hvorledes er sikkerheden håndteret med en tilslutning af Ny Nibevej til Vestre Primærvej.</p>	<p>Byrådet besluttede på deres møde den 22. juni 2021 at <i>"det i forbindelse med projekteringen undersøges hvilke muligheder, der er for fartreduktion på hele Vester Primærvej til 60 km i timen, og hvordan der kan etableres cykelsti langs Vester Primærvej."</i></p> <p>Den konkrete udformning af krydset mellem Vestre Primærvej og Ny Nibevej samt udformning af cykelstier langs Vestre Primærvej vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.</p>