

Trafiknotat for Hobrovej 13 A+C i Støvring

Trafikal redegørelse



Jesper Drejer Invest ApS
December 2023

Indhold

1	Indledning.....	1
1.1	Formål.....	1
1.2	Forudsætninger	2
2	Trafikalt grundlag – Eksisterende trafik.....	3
3	Fremtidig trafik.....	5
3.1	Trafik som følge af ændret anvendelse	5
3.2	Fremskrivning til 2034 (+10 år).....	6
3.3	Retningsfordeling og svingbevægelser	6
4	Kapacitet og trafikale vurderinger.....	7
4.1	Serviceniveau i vigepligtskryds	7
4.2	Kapacitet i krydset Hobrovej / Hermesvej.....	7
4.2.1	Trafik til/fra Hobrovej 13's betydning for kapaciteten.....	8
5	Trafiksikkerhed ved vejadgang til Hobrovej 13	9
6	Opsummering.....	9

Titel: Trafiknotat for Hobrovej 13 i Støvring
Trafikal redegørelse

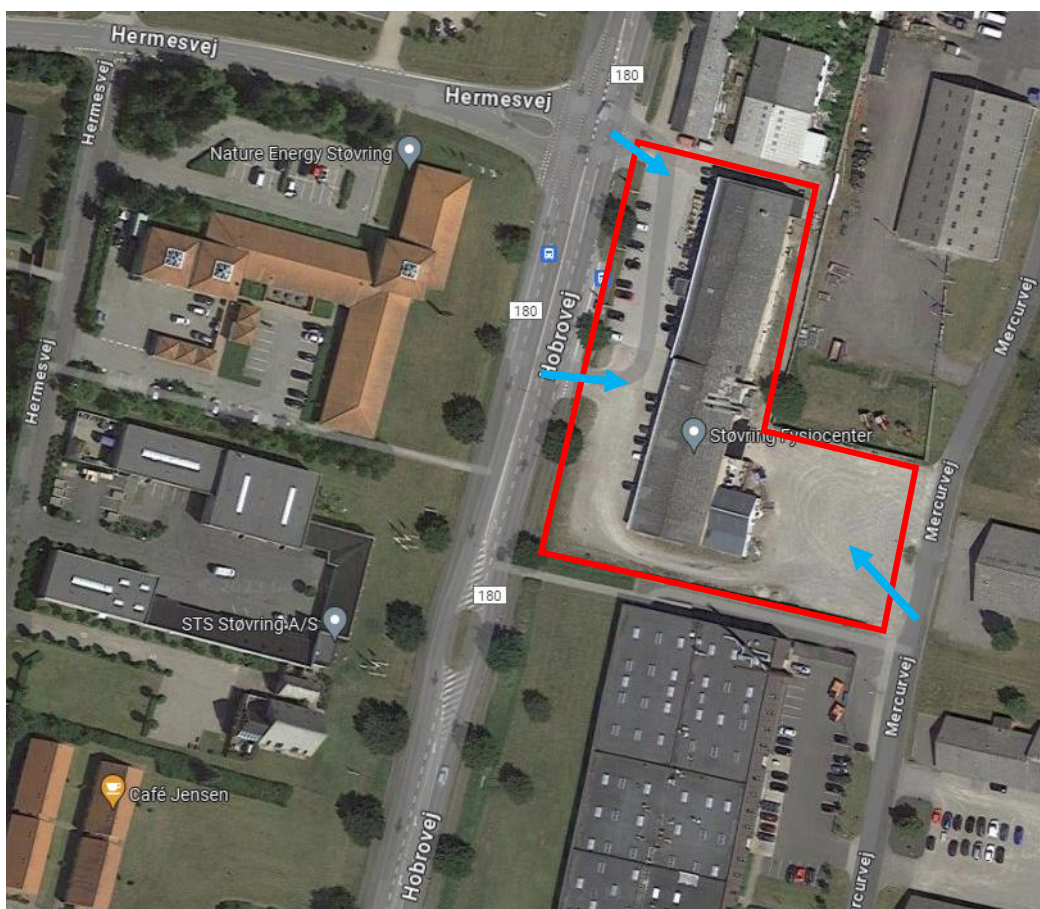
Sag nr.: 2023_135
Revision: V1
Dato: 14.12.2023

Udarbejdet af: MLJ
Kontrolleret af: UB

1 Indledning

I forbindelse med planlægningen for ændret anvendelse af Hobrovej nr. 13 A+C i Støvring, har Rebild Kommune anmodet udvikler om, at der udarbejdes en trafikal redegørelse for de trafikale konsekvenser heraf. I den forbindelse har firmaerne RAW Mobility samt Spanggard & Virensfeldt hjulpet med at forstå analysen.

Hobrovej 13A har tidligere huset en JYSK-butik, mens Hobrovej 13C (kælder) har huset et JYSK-fjernlager. Hobrovej 13B huser Støvring Fysiocenter. Hobrovej 13A og -B vejbetjenes fra Hobrovej via to ind- og udkørsler, hhv. i krydset ved Hermesvej og via en ind-/udkørsel ca. 50 m længere mod syd på Hobrovej, som vist på figur 1. Hobrovej 13C tilgås fra øst ("bagsiden") via Mercurvej.



Figur 1. Oversigtskort for Hobrovej 13 med angivelse af **matrikelgrænse** og **vejadgange**. Kort: Google Maps.

1.1 Formål

Der skal udarbejdes et tillæg til den nuværende lokalplan for området. I den forbindelse ønskes en trafikal redegørelse for konsekvenserne ved ændret anvendelse af Hobrovej 13A+C.

Nærværende trafikal redegørelse omfatter:

- Beregning af ændret trafik som følge af ændret anvendelse på Hobrovej 13A+C.
- Fremskrivning af trafikken til år 2034 (+10 år).
- Kapacitetsberegning for krydset Hobrovej/Hermesvej i dagens situation og i fremtiden (i morgen- og eftermiddagsspidstimen).
- Vurdering af trafiksikkerheden ved vejadgangen og i forbindelse med områdets ændrede anvendelse.

1.2 Forudsætninger

Forudsætningerne for trafiknotatet og Hobrovej 13's ændrede anvendelse er som følger:

- Hobrovej 13A (ca. 1000 m²): Opdeles i tre lige store lejemål:
 - 13A.1: Står pt. tomt (forudsættes i beregningerne udlejet til butikformål)
 - 13A.2: Udlejet til butikformål
 - 13A.3: Udlejet til udvidelse af fysiocentret.
- Hobrovej 13C: Indrettes med 52 private depotrum til udlejning.

Som grundlag for trafik- og kapacitetsberegningerne er følgende anvendt:

- Der er anvendt trafiktællinger (snit) fra kMastra fra hhv. 2022 (Hobrovej) og 2021 (Hermesvej).
- På baggrund af Rebild Kommunes trafikmodelberegninger og forventning til fremtidig trafikvækst, fremskrives trafikken til 2034 med 2,5 % pr. år.
- Trafikken til/fra Hobrovej 13 fremskrives ikke, idet der ikke forventes yderligere ændringer i områdets fremtidige anvendelse, som kan føre til en vækst i trafikken.
- Idet Vejdirektoratets turratekatalog (2020) ikke indeholder turrater for øvrig detailhandel eller lager, er der til dette formål valgt at benytte Miljøstyrelsens turrater for hhv. Øvrig detailhandel og Engroshandel som grundlag for beregningerne for hhv. butikker og det tidligere JYSK fjernlager.
- Endvidere findes ikke turrater for depotrum (Hobrovej 13C). Det forudsættes, at depotrummene maks. benyttes/besøges 1 gang pr. måned pr. rum, og med flest besøg i weekenden, hvorfor antallet af besøg forventeligt er relativt beskedent på hverdage – og særligt i de mest belastede tidsrum.
- Trafikken til/fra det tidligere JYSK fjernlager og nuværende depotrum forudsættes hovedsageligt at ankomme fra øst via Mercurvej, selvom det i praksis er muligt at køre til fra vest.
- Der er ingen tilgængelige besøgstal for Støvring Fysiocenter (Hobrovej 13B). Fra Google-registreringer er det muligt at estimere ud fra antallet af besøgende i 3 sammenlignelige fitness- og fysioterapicentre i Støvring. Et gennemsnit af de besøgende hertil er benyttet som grundlag for trafikken til/fra Hobrovej 13B. Det forudsættes desuden, at 70-90 % af de besøgende hertil ankommer i bil. På dette grundlag estimeres turraten for Støvring Fysiocenter at udgøre 42,2 bilture pr. 100 m², mens morgen- og eftermiddagsspidsstimen estimeres at udgøre hhv. 3 % og 9 % af døgnetrafikken.
- Det er oplyst, at et lejemål (Hobrovej 13A.1) pt. står tomt. For ikke at underestimere trafikken, forudsættes lejemålet udlejet til butikformål, som det er tilfældet med lejemål nr. 13A.2.
- Renovationskørsel, pakkeleverancer og anden servicekørsel vurderes fortrinsvist at ske uden for de mest belastede tidsrum på døgnet, hvorfor de ikke indgår i kapacitetsberegningerne.
- Ankomstfordelingen til Hobrovej 13 samt svingfordelinger i krydset Hobrovej/Hermesvej kendes ikke, hvorfor disse er antaget at være som vist i nedenstående tabel:

Fra retning ved kørsel ind i kryds	Manøvre i kryds		
	Venstre	Ligeud	Højre
Hobrovej N	1 %	90 %	9 %
Ind-udkørsel nr. 13	60 %	10 %	30 %
Hobrovej S	8 %	88 %	4 %
Hermesvej	49 %	2 %	49 %

Forudsat svingfordeling i krydset Hobrovej/Hermesvej.

- Der foretages alene kapacitetsberegninger for krydset Hobrovej/Hermesvej, da dette er vurderet som det mest kritiske punkt i relation til Hobrovej 13.

- For at gøre kapacitetsberegningerne i krydset Hobrovej/Hermesvej mere overskuelige, er det valgt at samle trafikken til/fra Hobrovej 13A+B i krydset ved Hermesvej. I realiteten vil en del af trafikanterne, der ankommer fra / kører mod syd, formentlig benytte den sydlige indkørsel, hvorfor de ikke vil indgå i kapacitetsberegningen for krydset her.
- Trafikken til/fra Hobrovej 13C indgår ikke i beregningerne, men vurderes at køre via Mercurvej.
- Lette trafikanter indgår ikke i kapacitetsberegningerne.

2 Trafikalt grundlag – Eksisterende trafik

Hobrovej er den gamle landevej mellem Hobro og Aalborg, og er en af de mest trafikerede veje i Støvring. Den løber gennem den mest centrale del af byen og fungerer desuden som forbindelsesvej til og fra frakørsel 30 'Støvring N' på Nordjyske Motorvej for trafikanter, der fx skal til/fra Aalborg.

Ud for Hobrovej 13 og krydset Hobrovej/Hermesvej er Hobrovej indrettet med to ligeudgående kørespor og venstresvingsbaner mod hhv. Hermesvej og Hobrovej 13. Der er enkeltrettede cykelstier langs vejen, som er adskilt fra kørebanen med en ca. 2,5 m bred græsbelagt skillerabat. Mellem den nordlige og sydlige indkørsel til Hobrovej 13 ligger busstoppesteder på begge sider af Hobrovej.

Umiddelbart syd for den sydlige indkørsel til nr. 13 er byzonegrænsen til Støvring. Dvs. at både krydset ved Hermesvej og den sydlige indkørsel til Hobrovej 13 ligger i åbent land. Bygrænsen er markeret med en byport med midterhelle, som forsætter begge kørespor med henblik på at dæmpe hastigheden ind og ud af byen. På strækningen fra bygrænsen, forbi krydset ved Hermesvej og til T-krydset med Nørre Allé længere mod nord er hastighedsgrænsen 60 km/t (skiltet med C55).



Figur 2. Fotos fra Hobrovej, hhv. før den sydlige indkørsel set i retning mod nord (t.v.) og før krydset ved Hermesvej set i retning mod syd (t.h.). (COWI vejfoto, 2022).

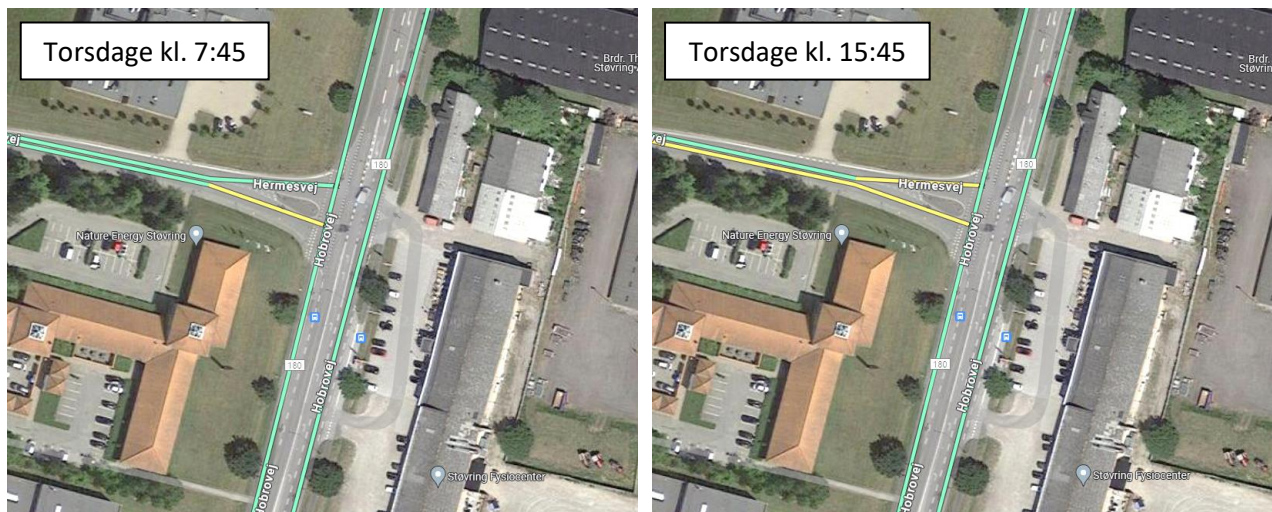
Der er følgende tilgængelige trafiktællinger på vejene:

	Hobrovej (nord for Hermesvej)	Hobrovej (syd for Mercurvej)	Hermesvej (øst for Hermesparken)
Tælleår	2022	2022	2021
Årsdøgntrafik (ÅDT)	8.188	8.254	1.263
Hverdagsdøgntrafik (HDT)	9.465	9.499	1.445
Spidstimer, morgen kl. 7-8	~ 12 %	~ 12 %	~ 13 %
Spidstimer, eftermiddag kl. 15-16	~ 13 %	~ 13 %	~ 15 %
Retningsfordeling, morgen	72 % (nord) / 28 % (syd)	74 % (nord) / 26 % (syd)	72 % (øst) / 28 % (vest)
Retningsfordeling, eftermiddag	39 % (nord) / 61% (syd)	39 % (nord) / 61% (syd)	44 % (øst) / 56% (vest)

Tabel 1. Trafikalt tilgængelige på vejene omkring Hobrovej 13.

Trafikken til/fra **Hobrovej 13** før ændret anvendelse kendes ikke, hvorfor hverdagsdøgnetrafikken er estimeret med udgangspunkt i turrater (erfaringsstal).

Figur 3 viser Google Maps' trafikregistreringer på Hobrovej og Hermesvej på torsdage, hhv. morgen og eftermiddag. Registreringerne viser, at der typisk er en smule ventetid på Hermesvej frem mod Hobrovej.



Figur 3. Udtræk fra Google med trafikafvikling på Hobrovej og Hermesvej (farvekoder) på torsdage hhv. kl. 7:45 (t.v.) og 15:45 (t.h.).

Trafik før ændret anvendelse:

Ovenstående medfører et samlet estimat for trafikken til/fra Hobrovej 13 før ændret anvendelse på 316 besøgende i bil, der medfører 632 bilture pr. døgn (2 bilture pr. bil). Heraf vurderes de 31 bilture til/fra Hobrovej 13C at køre via Merkurvej. Trafikken i morgenspidstimen vurderes at udgøre 3 % af døgnetrafikken, mens eftermiddagsspidstimen vurderes at udgøre 13 %.

Tabel 2 viser en samlet oversigt for trafikken før ændret anvendelse.

Område	Hobrovej 13A	Hobrovej 13B	Hobrovej 13C
Vejadgang via	Hobrovej	Hobrovej	Mercurvej
Areal (m ²)	1.000	750	700
Type før	Øvrig detailhandel	Fysio / Fitness	Fjernlager
Turrate	28,4 pr. 100 m ²	42,2 pr. 100 m ²	4,3 pr. 100 m ²
Hverdagsdøgnetrafik (HDT)	284 bilture	317 bilture	31 bilture
Morgenspidstime:			
- Andel af HDT	2 %	3 %	2 %
- Retningsfordeling (ind/ud)	50 % / 50 %	50 % / 50 %	50 % / 50 %
- Biler (ind/ud)	3 / 3	6 / 6	0 / 0
Eftermiddagsspidstime:			
- Andel af HDT	17 %	9 %	17 %
- Retningsfordeling (ind/ud)	50 % / 50 %	50 % / 50 %	50 % / 50 %
- Biler (ind/ud)	24 / 24	14 / 14	3 / 3

Tabel 2. Trafik til/fra Hobrovej 13 før ændret anvendelse.

3 Fremtidig trafik

3.1 Trafik som følge af ændret anvendelse

Det er blevet oplyst, at Hobrovej 13A opdeles i tre lige store lejemål:

- 294 m² udlejes til butikformål, som genererer 28,4 bilture pr. 100 m²/døgn
- 294 m² udlejes til fysiocentret (udvidelse), som vurderes at generere 42,2 bilture pr. 100 m²/døgn
- 294 m² står pt. tomt, men forudsættes udlejet til butikformål senere, hvilket genererer 28,4 bilture pr. 100 m²/døgn.

Hobrovej 13C (ca. 700 m²) indrettes med 52 private depotrum til udlejning, som vurderes maks. at blive benyttet/besøgt 1 gang pr. måned pr. rum, hvilket medfører gns. 3,5 bilture pr. rum/døgn.

Trafik med ændret anvendelse:

Ovenstående medfører et samlet estimat for trafikken til/fra Hobrovej 13 med ændret anvendelse på 307 besøgende i bil, der medfører 614 bilture pr. døgn. Som det var tilfældet før ændret anvendelse, vurderes biler til/fra Hobrovej 13C at køre via Merkurvej. Trafikken i morgenspidstimen vurderes at udgøre 3 % af døgntrafikken, mens eftermiddagsspidstimen vurderes at udgøre 11 %.

Tabel 3 viser en samlet oversigt for trafikken med ændret anvendelse.

Område	Hobrovej 13A			Hobrovej 13B	Hobrovej 13C
Vejadgang via	Hobrovej			Hobrovej	Mercurvej
Areal (m ²)	294	294	294	750	700
Type efter	Butiksformål	Butiksformål	Fysio / Fitness	Fysio / Fitness	52 depotrum
Turrate	28,4	28,4	42,2	42,2	3,5
Hverdagsdøgntrafik (HDT)	84	84	124	317	4
Morgenspidstime:					
- Andel af HDT	2 %	2 %	3 %	3 %	2 %
- Retningsfordeling (ind/ud)	50 % / 50 %	50 % / 50 %	50 % / 50 %	50 % / 50 %	50 % / 50 %
- Biler (ind/ud)	1 / 1	1 / 1	2 / 2	6 / 6	0 / 0
Eftermiddagsspidstime:					
- Andel af HDT	17 %	17 %	9 %	9 %	2 %
- Retningsfordeling (ind/ud)	50 % / 50 %	50 % / 50 %	50 % / 50 %	50 % / 50 %	50 % / 50 %
- Biler (ind/ud)	7 / 7	7 / 7	6 / 6	14 / 14	1 / 1

Tabel 3. Trafik til/fra Hobrovej 13 med ændret anvendelse.

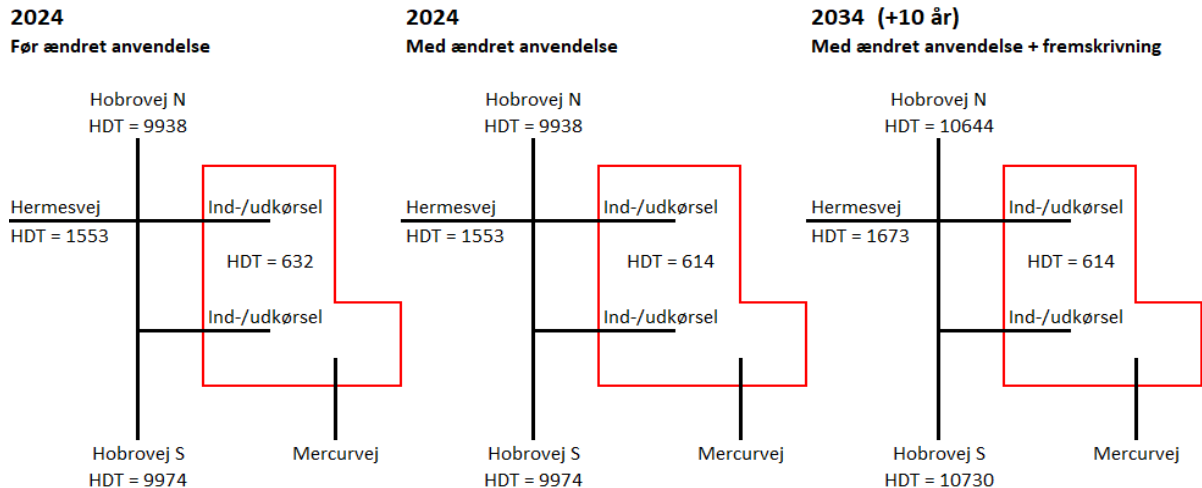
Tabel 4 viser forskellen i trafikmængder før og med ændret anvendelse. Som det fremgår, vurderes både døgn- og spidstimetrafikken at være i samme størrelsesorden. Den ændrede anvendelse på Hobrovej 13 A+C forventes således ikke at føre til mærkbare ændringer i trafikbelastningen på de omkringliggende veje.

Område	Hobrovej 13A	Hobrovej 13B	Hobrovej 13C
Hverdagsdøgntrafik (HDT)	Før: 284 bilture Efter: 292 bilture Forskel: +6	Før: 318 bilture Efter: 318 bilture Forskel: -	Før: 31 bilture Efter: 4 bilture Forskel: -27
Morgenspidstime	Før: 3/3 bilture Efter: 4/4 bilture Forskel: +1/+1	Før: 6/6 bilture Efter: 6/6 bilture Forskel: -/-	Før: 0/0 bilture Efter: 0/0 bilture Forskel: -/-
Eftermiddagsspidstime	Før: 24/24 bilture Efter: 20/20 bilture Forskel: -4/-4	Før: 14/14 bilture Efter: 14/14 bilture Forskel: -/-	Før: 3/3 bilture Efter: 1/1 bilture Forskel: -2/-2

Tabel 4. Ændret trafik som følge af ændret anvendelse af Hobrovej 13A+C.

3.2 Fremskrivning til 2034 (+10 år)

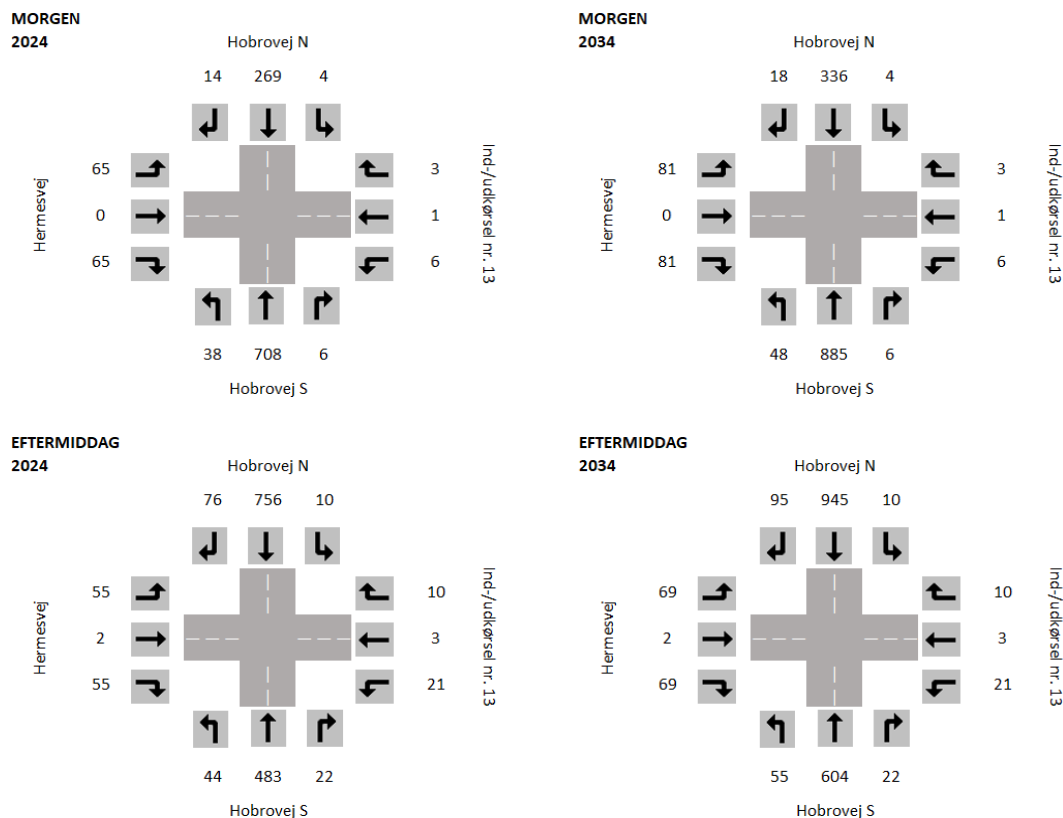
Trafikken på Hobrovej og Hermesvej er fremskrevet med +10 år til 2034 for at undersøge, om den eksisterende krydsløsning er ved Hermesvej er fremtidssikret. På baggrund af Rebild Kommunes forventning til fremtidig trafikvækst, fremskrives trafikken med 2,5 % pr. år. Figur 4 viser hverdagsdøgnetrafikmængderne i 2024 før og med ændret anvendelse, samt 2034 med ændret anvendelse.



Figur 4. Illustration af hverdagsdøgnetrafikmængder før og med ændret anvendelse i 2024, samt ved fremskrivning til 2034.

3.3 Retningsfordeling og svingbevægelser

Figur 5 viser de estimerede retningsfordelinger med svingbevægelser i morgen- og eftermiddagsspidsstimen i 2024 og 2034, der anvendes som grundlag for kapacitetsberegningerne for krydset Hobrovej/Hermesvej. Der henvises i øvrigt til forudsætningsafsnittet.



Figur 5. Skønnet retningsfordeling og svingbevægelser i morgen- og eftermiddagsspidsstimen m/ændret anvendelse i 2024 og 2034.

4 Kapacitet og trafikale vurderinger

Til at vurdere hvordan trafikafviklingen til/fra Hobrovej 13 påvirkes af den fremtidige trafik, herunder forventningerne til den generelle trafikvækst, er der foretaget kapacitetsberegninger for krydset Hobrovej/Hermesvej. Der er foretaget beregninger i DanKap for middelforsinkelse/ventetid, kølængde og serviceniveau i 2024 og 2034. Serviceniveauet (A-F) er defineret ud fra middelforsinkelse, som vist i tabel 5.

4.1 Serviceniveau i vigepligtskryds

I kapacitetsberegningerne er følgende definitioner for serviceniveau anvendt:

Middelventetid (sek. pr. ktj.)	Serviceniveau
≤ 10	A (Næsten ingen forsinkelse)
11-15	B (Begyndende forsinkelse)
16-25	C (Ringe forsinkelse)
26-50	D (Nogen forsinkelse)
51-70	E (Stor forsinkelse)
> 70	F (Meget stor forsinkelse)

Tabel 5. Serviceniveau i vigepligtskryds angivet i vejreglen 'Anvendelse af mikrosimuleringsmodeller' (Vejdirektoratet 2019).

4.2 Kapacitet i krydset Hobrovej / Hermesvej

Tabel 6 og tabel 7 viser resultaterne fra kapacitetsberegningerne. Beregningerne viser, at trafikken afvikles tilfredsstillende i 2024-morgenspidstimen. Trafikken på Hobrovej afvikles med serviceniveau A for alle retninger, mens sidevejene afvikles med serviceniveau C. Der er kun få biler i kø på Hermesvej.

I 2034-morgenspidstimen opstår der længere kø på Hermesvej, da det bliver sværere at afvikle trafikken herfra som følge af større trafikintensitet på Hobrovej. Dog er der ikke tale om et egentligt sammenbrud i trafikken, men der kan forventes en gennemsnitlig ventetid på op mod 45 sek. pr. køretøj. En Trafitec-undersøgelse fra 2020 af bilisters oplevelse af serviceniveau i prioriterede kryds afhængigt af ventetiden, viser, at nogle sidevejstrafikanter vil være utilfredse ved ventetider på 45 sek., mens størstedelen stadig vil finde det acceptabelt.

Vejnavn	Kørespør	Morgenspidstime 2024				Morgenspidstime 2034			
		Belastning	Serviceniveau	Forsinkelse T (s/ktj)	Kølængde 5% (ktj)	Belastning	Serviceniveau	Forsinkelse T (s/ktj)	Kølængde 5% (ktj)
Hobrovej S	V	0,04	A	4	0	0,05	A	4	1
	LH	0,44	A	4	3	0,55	A	5	4
Hobrovej N	V	0,01	A	6	0	0,01	A	8	0
	LH	0,18	A	3	1	0,22	A	3	1
Ind/ud nr. 13	VLH	0,04	C	17	0	0,07	D	26	1
Hermesvej	VLH	0,39	C	18	3	0,68	E	45	6

Tabel 6. Resultater for kapacitetsberegning for morgenspidstimen i krydset Hobrovej/Hermesvej i 2024 og 2034.

Trafikafviklingen i 2024-eftermiddagsspidstimen er meget lig 2034-morgenspidstimen med forsinkelser på op mod 45 sek. pr. køretøj på Hermesvej, hvilket vurderes acceptabelt. Trafikken på Hobrovej afvikles stort set uden forsinkelse.

Værre ser det ud i 2034-eftermiddagsspidstimen, hvor der kan forventes at ske sammenbrud i trafikafviklingen på sideretningerne – særligt på Hermesvej, hvor der kan forventes flere minutters ventetid og forholdsvis mange biler i kø, hvilket vurderes at være uacceptabelt. Med ventetider over 80 sekunder vil de fleste sidevejstrafikanter opleve trafikafviklingen som aldeles utilfredsstillende.

Vejnavn	Kørespør	Eftermiddagsspidstime 2024				Eftermiddagsspidstime 2034			
		Belastning	Service-niveau	Forsinkelse T (s/ktj)	Køtlængde 5% (ktj)	Belastning	Service-niveau	Forsinkelse T (s/ktj)	Køtlængde 5% (ktj)
Hobrovej S	V	0,09	A	8	1	0,15	B	12	1
	LH	0,31	A	3	2	0,39	A	4	3
Hobrovej N	V	0,01	A	5	0	0,02	A	6	0
	LH	0,53	A	5	4	0,66	A	7	6
Ind/ud nr. 13	VLH	0,23	D	32	1	0,44	F	83	3
Hermesvej	VLH	0,58	E	44	4	1,18	F	493	19

Tabel 7. Resultater for kapacitetsberegning for eftermiddagsspidstimen i krydset Hobrovej/Hermesvej i 2024 og 2034.

4.2.1 Trafik til/fra Hobrovej 13's betydning for kapaciteten

For at undersøge trafikken til/fra Hobrovej 13's betydning for kapaciteten i krydset Hobrovej/Hermesvej, er det valgt at lave tilsvarende kapacitetsberegninger, hvor trafikken til/fra Hobrovej 13 ikke indgår.

Tabel 8 og tabel 9 viser resultaterne fra beregningerne uden trafik til/fra Hobrovej 13. Som det ses, er resultaterne med og uden Hobrovej 13 stort set identiske. Det tyder altså på, at trafikken til/fra Hobrovej 13 har marginal indflydelse på den samlede trafikafvikling i krydset Hobrovej/Hermesvej.

Vejnavn	Kørespør	Morgenspidstime 2024				Morgenspidstime 2034			
		Belastning	Service-niveau	Forsinkelse T (s/ktj)	Køtlængde 5% (ktj)	Belastning	Service-niveau	Forsinkelse T (s/ktj)	Køtlængde 5% (ktj)
Hobrovej S	V	0,04	A	4	0	0,05	A	4	1
	LH	0,43	A	4	3	0,54	A	5	4
Hobrovej N	V	-	-	-	-	-	-	-	-
	LH	0,18	A	3	1	0,22	A	3	1
Ind/ud nr. 13	VLH	-	-	-	-	-	-	-	-
Hermesvej	VLH	0,38	C	17	3	0,67	E	43	6

Tabel 8. Resultater for kapacitetsberegning for morgenspidstimen i krydset Hobrovej/Hermesvej i 2024 og 2034, hvor trafikken til/fra Hobrovej 13 ikke er medregnet.

Vejnavn	Kørespør	Eftermiddagsspidstime 2024				Eftermiddagsspidstime 2034			
		Belastning	Service-niveau	Forsinkelse T (s/ktj)	Køtlængde 5% (ktj)	Belastning	Service-niveau	Forsinkelse T (s/ktj)	Køtlængde 5% (ktj)
Hobrovej S	V	0,09	A	8	1	0,15	B	12	1
	LH	0,30	A	3	2	0,37	A	3	2
Hobrovej N	V	-	-	-	-	-	-	-	-
	LH	0,53	A	5	4	0,66	A	7	6
Ind/ud nr. 13	VLH	-	-	-	-	-	-	-	-
Hermesvej	VLH	0,55	E	40	4	1,12	F	403	17

Tabel 9. Resultater for kapacitetsberegning for eftermiddagsspidstimen i krydset Hobrovej/Hermesvej i 2024 og 2034, hvor trafikken til/fra Hobrovej 13 ikke er medregnet.

5 Trafiksikkerhed ved vejadgang til Hobrovej 13

Kapacitetsberegningerne viser, at der i fremtiden kan forventes lange ventetider for sidevejstrafikken på Hermesvej, hvilket vil blive et stigende problem aht. trafiksikkerheden. Det skyldes, at lange ventetider kan medføre utålmodighed og føre til, at trafikanterne vælger at presse sig ud på Hobrovej eller tage chancer, når de ser en mulighed for at køre frem.

De lange ventetider, der kan forventes på Hermesvej i fremtiden, udgør således en betydelig risiko for, at der kan ske uheld i krydset Hobrovej/Hermesvej, når trafikbelastningen er på sit højeste.

De forventeligt lange ventetider på Hermesvej kan desuden føre til, at trafikanterne herfra vælger alternative ruter, hvor der potentielt færdes mange lette trafikanter, og derfor er mindre egnede til at håndtere den ekstra trafik. Dette udgør ligeledes en udfordring aht. trafiksikkerheden.

6 Opsummering

Nærværende trafiknotat indeholder vurdering af de trafikale konsekvenser ved ændret anvendelse af Hobrovej 13A+C i Støvring, Rebild Kommune.

På det trafikale grundlag, som har været til rådighed for at gennemføre trafik- og kapacitetsanalyserne, er det RAW Mobility's vurdering, at:

1. Trafikken til/fra Hobrovej 13A+C før og med ændret anvendelse vil være stort set uændret.
2. Kapacitetsberegninger viser, at trafikken i krydset Hobrovej/Hermesvej, der bl.a. giver adgang til Hobrovej 13, kan afvikles tilfredsstillende i både morgen- og eftermiddagsspidsstimen i 2024.
3. I 2034 kan trafikken på Hermesvej forventes at få meget lange ventetider i det mest belastede tidsrum (om eftermiddagen), hvor der kan forekomme flere minutters ventetid. De lange ventetider udgør en risiko for, at sidevejstrafikanterne vælger at presse sig ud eller tage chancer. Alternativt vælges andre ruter, som er mindre egnede til at håndtere mere trafik.
 - a. I den forbindelse bemærkes det, at trafikken til/fra Hobrovej 13 kun har marginal betydning for den samlede kapacitet i krydset Hobrovej/Hermesvej, da kapacitetsberegningerne både med og uden trafik herfra viser stort set identiske resultater for de øvrige strømme.
4. Rebild Kommunes forventninger til den generelle stigning i trafikken frem mod 2034 (2,5 % pr. år) vil medføre trængsel og problemer med at afvikle sidevejstrafikken i krydset ved Hermesvej i dets nuværende form – uanset om det aktuelle projekt for Hobrovej 13 realiseres. Der vil således være behov for tiltag for at sikre trafikafviklingen fra Hermesvej. I fremtiden bør Rebild Kommune derfor overveje at signalregulere krydset for at sikre trafikafviklingen fra Hermesvej.