

Notat

Dato: 29-04-2022

Reference: Vejgruppen

Afdeling: Vej og Ejendom

Journalnr.: 21/10496

Notat om trafik håndtering ved nyt lokalcenter ved Århusvej i Grenaa

Baggrund:

Rema Etablering har fremsendt et nyt lokalplanforslag for lokalcenteret ved Århusvej i Grenaa. En situationsplan for området fremgår af kortbilaget sidst i notatet. Området ønskes vejbetjent via 2 vejadgange fra Århusvej. Ved vejadgangene etableres venstresvingsbaner på Århusvej af hensyn til at sikre at venstresvingene trafik til lokalplanområdet kan afvikles uden at nedsætte fremkommeligheden på Århusvej. For fodgængertrafik som skal krydse Århusvej etableres endvidere 2 krydsningsheller. Udgifterne til ændring af vejanlægget på Århusvej afholdes af Rema Etablering.

Dette notat beskriver forvaltningens vurdering af den skitserede løsning ift. trafikafviklingen på Århusvej såvel som internt i området.

Trafik på Århusvej

Af forslaget fremgår det at den eksisterende vejadgang ved McDonalds rykkes ca. 10 meter længere mod nord for at muliggøre at forlænge venstresvingsbanen på Århusvej og øge kapaciteten i svingbanen fra 2 til 4 biler. Det skal mindske risikoen for at der opstår tilbagestuvning fra svingbanen, som kan nedsætte fremkommeligheden på Århusvej. Ved at rykke vejadgangen længere væk fra krydset ved Ringvejen vil det også mindske risikoen for at kø frem mod signalanlægget kan blokere for venstresvingene ved vejadgangen.

Ved den nordlige vejadgang etableres en ny venstresvingsbane med en længde på ca. 30 meter, svarende til en kapacitet på ca. 6 biler.

Rema Etablering har i forbindelse med lokalplanarbejdet fået foretaget en kapacitetsberegning af den nye nordlige vejadgang til området. Denne viser at trafikken på Århusvej kan afvikles tilfredsstillende med en maksimal kølængde på 1-3 biler i spidstimen. Med denne kølængde vil venstresvingsbanerne have tilstrækkelig kapacitet til at håndtere trafikken i spidstimen, så der ikke opstår fremkommelighedsproblemer for den ligeudkørende trafik på Århusvej.

Kapacitetsberegningen er dog foretaget ud fra den forudsætning at der er frit flow forbi vejadgangen, så den ikke blokeres af biler som holder i kø frem mod det signalregulerede kryds ved Ringvejen. For at vurdere på risikoen for at kødannelse frem mod signalreguleringen kan blokere for vejadgangene er der derfor også foretaget en kapacitetsberegning af det signalregulerede kryds ved Ringvejen. Denne viser at den maksimale kølængde i spidstimen kan være op til 17 biler nord for krydset, svarende til ca. 100 meter kø. Det vil betyde at den nordlige vejadgang lige vil gå fri af den beregnede køstrækning når den er værst, men at det vil være sandsynligt at den sydlige vejadgang ved

McDonalds ofte vil være blokeret i spidstimerne. Derved vil der være perioder hvor venstresvingene trafik ved den sydlige vejadgang ikke vil kunne afvikles, medmindre bilister i køen frem mod signalanlægget holder tilbage for de venstresvingene. Det kan potentielt give tilbagestuvning fra venstresvingsbanen, hvilket vil kunne nedsætte fremkommeligheden på Århusvej.

På baggrund af kapacitetsberegningerne er det forvaltningens vurdering at der i perioder i spidsbelastningstimerne vil være en risiko for at der kan opstå fremkommelighedsproblemer på Århusvej grundet tilbagestuvning fra venstresvingsbanen ved den sydlige vejadgang. Risikoen vurderes dog også mindsket ift. de nuværende forhold, hvor samme problemstilling gør sig gældende, men hvor vejadgangen er placeret endnu tættere på krydset ved Ringvejen og venstresvingsbanen er kortere. Det er ligeledes forvaltningens antagelse at trafikken vil fordele sig nogenlunde ud på de 2 venstresvingsbaner, da de fleste trafikanter formodentlig vil vælge at fortsætte hen til den næste vejadgang fremfor at blokere for den bagfrakommende trafik, såfremt venstresvingsbanen ved den sydlige indkørsel er fyldt op. Det vurderes også i nogen grad kunne afhjælpe problemet.

Forvaltningen vurderer at risikoen for at der opstår tilbagestuvning fra venstresvingsbanen vil kunne undgås helt, hvis der kun tillades 1 indkørsel til lokalplanområdet ved den nordlige af vejadgangene. Derved vil der kun være en meget lille risiko for at køstrækningen frem mod lysreguleringen vil blive tilstrækkelig lang til at blokere for venstresvingene til lokalcentret, og det vil muliggøre at etablere én samlet venstresvingsbane med tilstrækkelig stor kapacitet til at håndtere den venstresvingene trafik uanset.

Såfremt der kun tillades en indkørslen til området kan det dog også forringe trafikafviklingen internt i lokalplanområdet. Den sydlige vejadgang er også vigtig for McDonalds og det er muligt at de vil trække sig ud af lokalplanen, såfremt kommunen stiller krav om at den skal fjernes. Derved vil adgangsforholdene til McDonalds forblive som de er i dag.

Intern trafik i lokalplanområdet

Internt i området viser kapacitetsberegningen at der i spidstimen kan opstå begyndende forsinkelse for trafik som skal svinge fra centerområdet og ud på Århusvej. Kølængden er beregnet til maks. 3 biler, hvilket findes acceptabelt.

Forvaltningen vurderer at den største risiko for at der kan opstå trafikafviklingsproblemer internt i området vil være i forbindelse med kø til McDonalds drivein. Med den skitserede løsning flyttes trafikken til McDonalds drivein, så den i stedet skal ind ad den nordlige vejadgang. Det vurderes at mindske trafikken ved den sydlige vejadgang, hvorved risikoen for tilbagestuvning fra venstresvingsbanen på Århusvej også mindskes.

I McDonalds drivein er der plads til 6 biler (2 ved betjeningsanlæg samt 4 i kø), hvilket omtrent svarer til samme længde som den nuværende drivein. Såfremt køen bliver længere end dette, vil efterfølgende biler komme til at holde i svingbanen, efter man har drejet ind fra Århusvej og skal videre ind mod enten drivein eller OK tankanlægget og parkeringspladserne her. Her vil der være plads til yderligere 3-4 biler, inden køen vil blive så lang, at den vil blokere indkørslen til lokalcentret og der potentielt kan ske tilbagestuvning ud på Århusvej.

Forudsat at McDonalds drivein har tilstrækkelig kapacitet til at håndtere kølængden, vurderer forvaltningen at dispositionsforslaget generelt vil give en fornuftig trafikafvikling internt i området.

Forhold for bløde trafikanter

Forvaltningen vurderer at lokalcentret indrettes hensigtsmæssig med fortove og stier, som sikrer at bløde trafikanter kan færdes på en sikker måde i området. Der etableres også 2 krydsningsheller på Århusvej, hvilket vil højne sikkerheden for fodgængertrafik som skal krydse Århusvej.

Konklusion

Forvaltningen vurderer at der i perioder i spidsbelastningstimerne, når der er meget kø frem mod signalanlægget ved Århusvej, vil være risiko for at der kan opstå fremkommelighedsproblemer på Århusvej som følge af tilbagestuvning fra venstresvingsbanen ved den sydlige af de 2 vejadgange. Forvaltningen vurderer endvidere, at risikoen kan minimeres, hvis den sydlige vejadgang nedlægges eller indkørsel forbydes ved adgangen, således den kun kan benyttes til udkørsel. Ulemperne herved vil være at det kan medføre en ringere trafikafvikling internt i området.

Det vurderes endvidere, at den skitserede løsning vil medføre en bedre trafikal løsning, end der er i dag omkring vejadgangen ved McDonalds.

Samlet set vurderer forvaltningen at lokalcentret med tiltag på Århusvej vil give en god trafikikkerhed for de bløde trafikanter i området.

Kortbilag



Situationsplan for nyt lokalcenter