

Tiltag nr.: Kommune: Rødovre

Kryds: Rødovre Parkvej/Brandholms Alle

Tiltag (x)	Nyt eller allerede foreslået tiltag	Anvendt Metode*
x	Skitseret tiltag fra "Fremkommelighed der batter" Nyt tiltag, der ikke er foreslået i "Fremkommelighed der batter"	E

* Bilag 2 (metode til estimering af rejsetidsgevinst)

Tiltag Der er i dag busstyring af signalanlægget ved Brandholms Alle, men denne vurderes at kunne udvides med mere grønt. Bussen kan forlænge grønt lys i bussens kørselsretning eller afkorte grønt lys for trafikken fra Brandholm Alle. Vi forventer at kunne reducere forsinkelsen til 5 sek. i i hvet omløb, svarende til fuld prioritering - dog med udgangspunkt i, at bussen ankommer på et tilfældigt tidspunkt i fasen Yderligere oplysninger findes i rapporten "Fremkommelighed der batter på linje 6A, Screening og effektivitet af forbedringer af fremkommeligheden"

Retning mod København H

Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

Retning mod Rødovre hallen

Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

1

Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt	Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt
Omløbstid	60			Omløbstid	60		
Grøntid	26			Grøntid	26		
Skift - rød/gul	2			Skift - rød/gul	2		
Skift - rød	4			Skift - rød	4		
Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	32			Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	32		
Gen. forsinkelse og forventede reducere i ventetid	9	5	4	Gen. forsinkelse og forventede reducere i ventetid	9	5	4

Opsummering for det enkelte kryds	I retning mod	
	København H	Rødovre Hallen
Køretidseffekt i sek.	4	4
Anlægsoverslag i kr.*	90.000	

* Inkl. generel usikkerhed, projektudvikling og uforudsete udgifter

Kryds: Tårnvej/Rødovre Parkvej

Tiltag (x)	Nyt eller allerede foreslået tiltag	Anvendt Metode*
x	Skitseret tiltag fra "Fremkommelighed der batter" Nyt tiltag, der ikke er foreslået i "Fremkommelighed der batter"	L & E

* Bilag 2 (metode til estimering af rejsetidsgevinst)

Tiltag Stop 28315 og 28314 Tårnvej ved Rødovre Parkvej flyttes tættere mod Brandholms Alle. Højresvingbanen forlænges tilbage til det nuværende stop 28315, og der etableres busstyret højresvingsspil fra Rødovre Parkvej mod Tårnvej samt busstyret venstresvingsspil fra Tårnvej ind til Rødovre Parkvej Vi forventer at kunne reducere forsinkelsen med 7 sek. i i hvet omløb, svarende til fuld prioritering - dog med udgangspunkt i, at bussen ankommer på et tilfældigt tidspunkt i fasen, tilsvarende en begrænset, men forbedret, effekt, ved bedre fremkommelighed i at flytte stopstedet Yderligere oplysninger findes i rapporten "Fremkommelighed der batter på linje 6A, Screening og effektivitet af forbedringer af fremkommeligheden"

2

Retning mod København H

Retning mod Rødovre hallen

Tidsgevinst ved svingbaneforlængelse samt højresvingsspil

	Effekt
Antal biler i svingbane	10
Tidsforbrug pr. bil	1,3
Tidsforbrug ved fuld kølængde	12,8
Effekt ved busstyret højresvingsspil	7
Reduceret køretid	20

Opsummering for det enkelte kryds	I retning mod	
	København H	Rødovre Hallen
Køretidseffekt i sek.	20	10
Anlægsoverslag i kr.*	560.000	

* Inkl. generel usikkerhed, projektudvikling og uforudsete udgifter

Tidsgevinst ved svingbaneforlængelse samt venstresvingsspil

	Effekt
Antal biler i svingbane	2,5
Tidsforbrug pr. bil	1,3
Tidsforbrug ved fuld kølængde	3,2
Effekt ved busstyret højresvingsspil	7
Reduceret køretid	10

Strækning: Tårnvej/Rødager Alle

Tiltag (x)	Nyt eller allerede foreslået tiltag	Anvendt Metode*
(x)	Skitseret tiltag fra "Fremkommelighed der batter"	E
(x)	Nyt tiltag, der ikke er foreslået i "Fremkommelighed der batter"	

* Bilag 2 (metode til estimering af rejsetidsgevinst)

Tiltag *Der foreslåes busstyring i krydset.**Vi forventer at kunne reducere forsinkelsen med 5 sek. i i hvert omløb, svarende til fuld prioritering - dog med udgangspunkt i, at bussen ankommer på et tilfældigt tidspunkt i fasen*

Retning mod København H

Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

Retning mod Rødovre hallen

Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

3

Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt
Omløbstid	80		
Grøntid	42		
Skift - rød/gul	2		
Skift - rød	4		
Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	36		
Gen. forsinkelse og forventede reducere i ventetid	8	5	3

Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt
Omløbstid	80		
Grøntid	42		
Skift - rød/gul	2		
Skift - rød	4		
Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	36		
Gen. forsinkelse og forventede reducere i ventetid	8	5	3

Opsummering for det enkelte kryds	I retning mod	
	København H	Rødovre Hallen
Køretidseffekt i sek.	3	3
Anlægsoverslag i kr.*	90.000	

* Inkl. generel usikkerhed, projektudvikling og uforudsete udgifter

Strækning: Tårnvej/Valhøjs Alle

Tiltag (x)	Nyt eller allerede foreslået tiltag	Anvendt Metode*
------------	-------------------------------------	-----------------

- (x) Skitseret tiltag fra "Fremkommelighed der batter" E
 (x) Nyt tiltag, der ikke er foreslået i "Fremkommelighed der batter"

* Bilag 2 (metode til estimering af rejsetidsgevinst)

Tiltag *Der foreslåes busstyring i krydset.
 Vi forventer at kunne reducere forsinkelsen med 5 sek. i i hvet omløb, svarende til fuld prioritering - dog med udgangspunkt i, at bussen ankommer på et tilfældigt tidspunkt i fasen*

Retning mod København H
 Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

Retning mod Rødovre hallen
 Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

4	Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt	Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt
	Omløbstid	80			Omløbstid	80		
	Grøntid	42			Grøntid	42		
	Skift - rød/gul	2			Skift - rød/gul	2		
	Skift - rød	4			Skift - rød	4		
	Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	36			Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	36		
	Gen. forsinkelse og forventede reducereing i ventetid	8	5	3	Gen. forsinkelse og forventede reducereing i ventetid	8	5	3

Opsummering for det enkelte kryds	I retning mod	
	København H	Rødovre Hallen
Køretidseffekt i sek.	3	3
Anlægsoverslag i kr.*	90.000	

* Inkl. generel usikkerhed, projektudvikling og uforudsete udgifter

Kryds: Roskildevej/Tårnvej

Tiltag (x)	Nyt eller allerede foreslået tiltag	Anvendt Metode*
x	Skitseret tiltag fra "Fremkommelighed der batter" Nyt tiltag, der ikke er foreslået i "Fremkommelighed der batter"	V

* Bilag 2 (metode til estimering af rejsetidsgevinst)

5 **Tiltag** *Etablering af venstresvingpil i Tårnvej-retning (fra begge retninger) i krydset Roskildevej/Tårnvej
 Vi forventer at kunne give 4-6 sek. mere grønt i begge retning
 Yderligere oplysninger findes i rapporten "Fremkommelighed der batter på linje 6A, Screening og effektvurdering af forbedringer af fremkommeligheden"*

Opsummering for det enkelte kryds	I retning mod	
	København H	Rødovre Hallen
Køretidseffekt i sek.	6	4
Anlægsoverslag i kr.*	105.000	

* Inkl. generel usikkerhed, projektudvikling og uforudsete udgifter

Kryds: Roskildevej/Rødovrevej

Tiltag (x)	Nyt eller allerede foreslået tiltag	Anvendt Metode*

Skitseret tiltag fra "Fremkommelighed der batter"
 x Nyt tiltag, der ikke er foreslået i "Fremkommelighed der batter" V & E
 * Bilag 2 (metode til estimering af rejsetidsgevinst)

Tiltag Etablering af busstyring. Den forventede køretidseffekt ved at etablere busstyring i signalet skønnes i gennemsnit kun at kunne forbedre ventetiden med maks. 1-2 sek.
 Det skyldes den megen grøntid i hovedretning og samordning, som gør at den gennemsnitlige forsinkelse er minimal (6 sek.) ift. hvad man kan forvente
 Vi forventer at kunne reducere forsinkelsen til 5 sek. i i hvet omløb, svarende til fuld prioritering - dog med udgangspunkt i, at bussen ankommer på et tilfældigt tidspunkt i fasen

Retning mod København H
 Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

Retning mod Rødovre hallen
 Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

6	Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt	Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt
	Omløbstid	80			Omløbstid	80		
	Grøntid	48			Grøntid	48		
	Skift - rød/gul	2			Skift - rød/gul	2		
	Skift - rød	4			Skift - rød	4		
	Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	30			Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	30		
	Gen. forsinkelse og forventede reducereing i ventetid	6	5	1	Gen. forsinkelse og forventede reducereing i ventetid	6	5	1

Opsummering for det enkelte kryds	I retning mod	
	København H	Rødovre Hallen
Køretidseffekt i sek.	1	1
Anlægsoverslag i kr.*	90.000	

* Inkl. generel usikkerhed, projektudvikling og uforudsete udgifter

Kryds: Roskildevej/Randerupvej

Tiltag (x) Nyt eller allerede foreslået tiltag Anvendt Metode*
 Skitseret tiltag fra "Fremkommelighed der batter"
 x Nyt tiltag, der ikke er foreslået i "Fremkommelighed der batter" V & E
 * Bilag 2 (metode til estimering af rejsetidsgevinst)

Tiltag Etablering af busstyring. Den forventede køretidseffekt ved at etablere busstyring i signalet skønnes i gennemsnit kun at kunne forbedre ventetiden med maks. 1-2 sek.
 Det skyldes den megen grøntid i hovedretning og samordning, som gør at den gennemsnitlige forsinkelse er minimal (6 sek.) ift. hvad man kan forvente
 Vi forventer at kunne reducere forsinkelsen til 5 sek. i i hvet omløb, svarende til fuld prioritering - dog med udgangspunkt i, at bussen ankommer på et tilfældigt tidspunkt i fasen

Retning mod København H
 Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

Retning mod Rødovre hallen
 Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

7	Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt	Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt
	Omløbstid	80			Omløbstid	80		
	Grøntid	46			Grøntid	46		
	Skift - rød/gul	2			Skift - rød/gul	2		
	Skift - rød	4			Skift - rød	4		
	Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	32			Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	32		
	Gen. forsinkelse og forventede reducereing i ventetid	6	5	1	Gen. forsinkelse og forventede reducereing i ventetid	6	5	1

Opsummering for det enkelte kryds	I retning mod	
	København H	Rødovre Hallen
Køretidseffekt i sek.	1	1
Anlægsoverslag i kr.*	90.000	

* Inkl. generel usikkerhed, projektudvikling og uforudsete udgifter

Kryds: Roskildevej/Damhustorvet

Tiltag (x)	Nyt eller allerede foreslået tiltag	Anvendt Metode*
x	Nyt tiltag, der ikke er foreslået i "Fremkommelighed der batter"	E

* Bilag 2 (metode til estimering af rejsetidsgevinst)

Tiltag Signalet er i dag samordnet med Randrupvej, Rødovrevej og Tårnvej, men signalet har ikke busstyring i hovedretningen. Det forventes at kunne reducere den gennemsnitlige ventetiden i krydset, hvis der bliver implementeret busstyring i signalanlægget, særligt i retning mod København.
Vi forventer at kunne reducere forsinkelsen til 5 sek. i i hvet omløb, svarende til fuld prioritering - dog med udgangspunkt i, at bussen ankommer på et tilfældigt tidspunkt i fasen

Retning mod København H

Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

Retning mod Rødovre hallen

Køretidseffekt, ved beregning af sandsynlig gennemsnitlig forsinkelse

8	Retning mod København H				Retning mod Rødovre hallen			
	Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt	Tid i sek.	Ventetid	Tiltag	Effekt
	Omløbstid	80			Omløbstid	80		
	Grøntid	36			Grøntid	44		
	Skift - rød/gul	2			Skift - rød/gul	2		
	Skift - rød	4			Skift - rød	4		
	Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	42			Rødtid (inkl. skift rød/gul & ½ skift rød)	34		
	Gen. forsinkelse og forventede reducere i ventetid	11	5	6	Gen. forsinkelse og forventede reducere i ventetid	7	5	2

Opsummering for det enkelte kryds	I retning mod	
	København H	Rødovre Hallen
Køretidseffekt i sek.	6	2
Anlægsoverslag i kr.*	105.000	

* Inkl. generel usikkerhed, projektudvikling og uforudsete udgifter