

UDKAST



ELF Development A/S

Irma Byen

Trafikanalyse for udvikling af boligområde

NOTAT, rev. 8
10. januar 2015
tfk/ph



Via Trafik
CVR: 2511 5708
Søvej 13B
DK-3460 Birkerød

Telefon: 4820 9000
Fax: 4820 9001
via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk

0

Indholdsfortegnelse

0	Indholdsfortegnelse.....	2
1	Baggrund	3
2	Sammenfatning.....	5
3	Forudsætninger og metode	6
4	Eksisterende forhold	7
	4.1 Bil- og lastbiltrafik.....	8
	4.2 Stitrafik	14
	4.3 Kollektiv trafik	15
5	Miljøpåvirkninger i anlægsfasen	16
6	Miljøpåvirkninger i driftsfasen	18
	6.1 Bil- og lastbiltrafik.....	20
	6.2 Stitrafik	29
	6.3 Kollektiv trafik	32
7	Afværgeforanstaltninger.....	33
	7.1 Bil- og lastbiltrafik.....	33
	7.2 Stitrafik	42
	7.3 Kollektiv trafik	44
8	Miljømål	46
9	Kumulative effekter	47
10	Overvågningsprogram	47
11	Manglende viden	48
12	Bilag 1: Krydstællinger.....	49
13	Bilag 2: Trafikmodel.....	52
14	Bilag 3: Trafiksimulering.....	58
	14.1 Kølængder fra trafiksimulering	59
	14.2 Forsinkelser fra trafiksimuleringen	60
15	Bilag 4: Ændringer i signal Roskildevej-Brøndbyøstervej- Korsdalsvej	62

Forsideillustrationen er lånt fra "Rødovre Kommuneplan 2010-2022" (side 106). Billedet viser udsigten fra Kaffetårnet i 37 meters højde i den kommende Irma By.

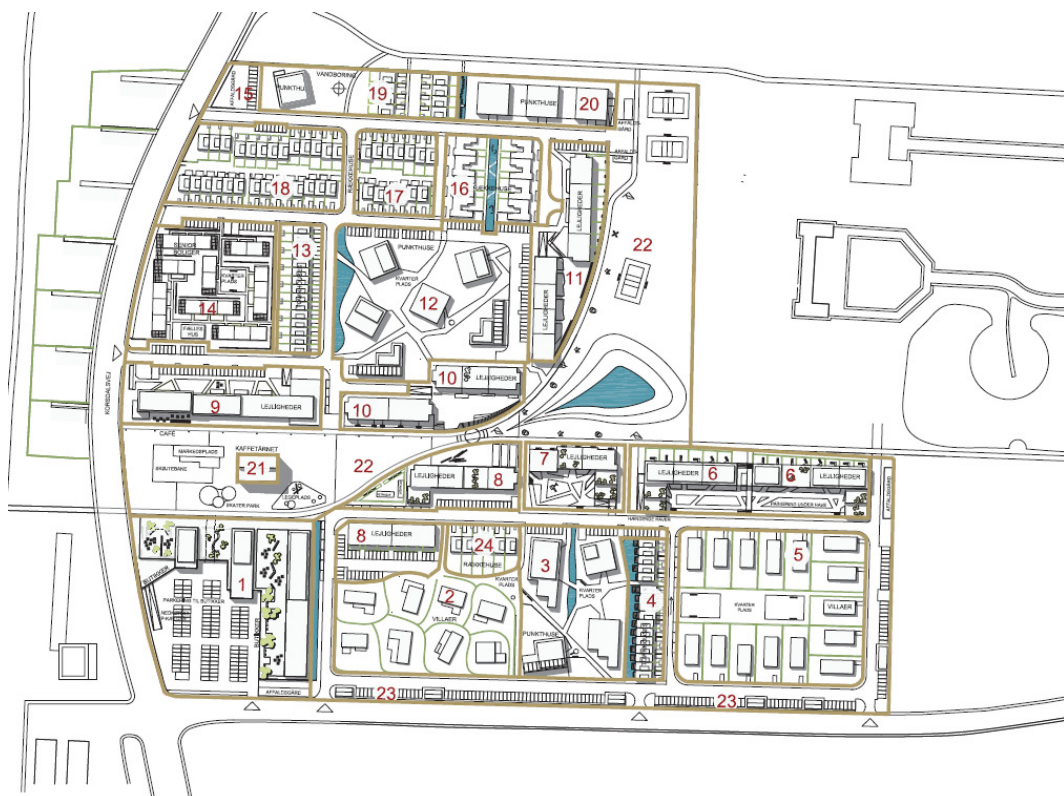
1

Baggrund

ELF Development har bedt Via Trafik om at vurdere de trafikale konsekvenser ved udbygning af Irma Byen i Rødovre med et nyt boligområde samt center med butikker og erhverv. Via Trafik er blevet oplyst, at alle aktiviteter på ejendommen er ophørt i 2013.

Vurderingen af de trafikale konsekvenser er udført på baggrund af materiale tilsendt til Via Trafik fra ELF Development. Materialet er suppleret med beregninger i Rødovre Kommunes trafikmodel.

En skitse af den forventede udbygning er vist på figur 1.



Figur 1: Skitseforslag på Irma Byen i Rødovre udarbejdet Gröning Arkitekter ApS fra Designmanualen (dateret 8.12.2014). De små trekanter viser adgangsvejene til området.

Irma Byen forventes at omfatte en fordeling af kvadratmeter, der kan ses i tabel 1 på næste side:

Område	Etagemeter (m ²)
Etagebyggeri	51.600
Punkthuse	23.450
Center opdelt på	16.350
5.350 m ² etagebyggeri	
1.000 m ² dagligvarebutik	
500 m ² mindre butikker	
9.500 m ² erhverv	
Erhverv uden for center	1.600
Rækkehuse	15.000
Villaer	3.800
Seniorboliger	1.700
Værksted, kulturelle formål eller kontor	300
Kaffetårnet	2.000
Total	115.800

Tabel 1: Arealfordeling på Irma Byen jf. arealopgørelse fra ELF Development 6.11.2014.

Irma Byen er opdelt i 24 byggefelt, jf. figur 1, side 3. Udformningen inden for de enkelte byggefelt er kun foreløbig, da disse sælges til tredjepart til videre udvikling. Det betyder, at det ikke er aktuelt at underkaste de enkelte byggefelt en trafikal vurdering, da det kun er selve arealanvendelsen som vil være uændret, når projektet er endeligt realiseret. Rødovre Kommune har dog bedt om, at ramper til parkeringsanlæg i byggefeltene behandles i dette notat med henblik på at anvise en velegnet placering til en kommende ejendomsudvikler.

På de tilsendte tegninger af bebyggelsen i Irma Byen er der skitseret et vejnet samt vist, hvor der findes parkeringspladser. Der er i analysen taget udgangspunkt i, at placeringen af veje er endeligt fastlagt. Placeringen af vejene er derfor ikke vurderet nærmere. Rødovre Kommune har dog bedt om, at Via Trafik gennemfører en arealbehovsundersøgelse for store køretøjer. Her er det dimensionsgivende køretøj en 12 meter lastbil.

2

Sammenfatning

ELF Development A/S har skitseret en fremtidig udbygning af Irma Byen. Skitserne viser, at området udbygges med etageboliger, punkthuse, et center, rækkehuse, villaer, seniorboliger, et værksted og et fælleshus. ELF Development har skønnet, hvilke aktiviteter som centret vil indeholde.

Trafikmængder

På baggrund af Rødovre Kommunes trafikmodel er det beregnet, at ombygningen vil generere ca. 5.000 bilture pr. dag. Trafikmængderne på de største veje vil i 2024 stige med følgende sammenlignet med en situation uden Irmabyen i 2024:

Fjeldhammervej	60 - 80 % mere trafik
Korsdalsvej	15 - 25 % mere trafik
Nyholms Allé	40 - 120 % mere trafik
Rødovre Parkvej	10 - 15 % mere trafik
Roskildevej	2 - 5 % mere trafik
Tårnvej	2 % mere trafik

Veje og kryds

På Korsdalsvej og Fjeldhammervej forventes det, at det nuværende vejprofil kan bibeholdes trods stigningen i trafikmængder. På Fjeldhammervej bør en kort delstrækning nærmest Korsdalsvej dog ombygges med cykelsti på grund af trafikstigningen.

Ændringerne i trafikmængder og svingtrafik betyder, at krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej af trafikafviklingsmæssige og trafiksikkerhedsmæssige årsager bør ombygges til et signalreguleret kryds eller til en rundkørsel. Det konkrete valg vil afhænge af Rødovre Kommunes vurdering af behovet for kapacitet og kollektiv busbetjening. Ligeledes bør signalprogrammerne på Roskildevej ved Korsdalsvej og Nyholms Allé justeres til det nye trafikmængder.

Hastighed

På Korsdalsvej anbefales det, at hastigheden nedsættes fra nuværende 60 km/t til 50 km/t. Det skyldes, at der vil komme mere krydsende stitrafik på vejen. Der er desuden planlagt en ny stikrydsning på Korsdalsvej. Den anbefales etableret som en kombination af hævet flade og midterhelle.

Interne veje i Irma Byen

På de interne veje vil trafikmængderne være forholdsvis små. Stamvejene til den gennemkørende trafik foreslås etableret med en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Stikvejene foreslås etableres med en anbefalet hastighed på 30 km/t.

Lette trafikanter

De interne stier og fortove skaber et sammenhængende og direkte system for de lette trafikanter at færdes på. Der er endvidere en god forbindelse til det eksisterende stisystem. Dog kan stisystemet mod øst med fordel føres til Nyholms Allé på en strækning uden for bebyggelsens matrikel.

Parkering

Ud fra arealerne, antallet af boliger og parkeringsnorm er der behov for ca. 1.110 bilparkeringspladser og ca. 1.750 cykelparkeringspladser. Det gælder, når centret indrettes med 1.000 m² dagligvarebutik, 500 m² mindre butikker, 9.500 m² erhverv og ca. 5.350 m² etageboliger. Parkeringsregnskabet anbefales kvalificeret nærmere i takt med at projektet udvikler sig.

3 Forudsætninger og metode

De eksisterende trafikale forhold i området omkring Irma Byen er beskrevet ved hjælp af:

- Videotælling i morgen- og eftermiddagsspidstimerne (ultimo august 2014) i krydsene
 - Korsdalsvej/Fjeldhammervej
 - Korsdalsvej/Roskildevej
 - Korsdalsvej/Rødovre Parkvej
- Manuel tælling af svingbevægelser i morgen- og eftermiddagsspidstimer (ultimo august 2014) i krydsene
 - Korsdalsvej / Valhøjs Allé
 - Korsdalsvej / H. J. Holst Vej
- Slangetællinger af en uges varighed (ultimo august 2014) på følgende strækninger
 - Fjeldhammervej
 - Nyholms Allé
- Slangetælling af en uges varighed (ultimo oktober 2013) modtaget fra Rødovre Kommune på strækningen
 - Korsdalsvej

Den kommende trafik er beskrevet ved hjælp af Rødovre Kommunes trafikmodel og en simuleringsmodel af spidstimetrafikken udarbejdet af Via Trafik.

Rødovre Kommunes trafikmodel benyttes til at bestemme antallet af bilture på kommunens vejnet. Trafikmodellen er opbygget med følgende beregningsscenarier:

- Basis 2014
Modellen er anvendt som kalibreringsgrundlag for de to modelberegninger for 2024
- 0-Alternativet 2024
En trafikmodelberegning for udviklingen i biltrafikken, såfremt Irmagrunden henligger uden anvendelse som i dag
- Irma Byen 2024
En trafikmodelberegning for udviklingen i biltrafikken, såfremt Irmagrunden er fuldt udbygget i 2024

Resultaterne fra trafikmodellen er manuelt justeret af Via Trafik, så de er i overensstemmelse med den registrerede trafikafvikling på vejnettet i dag. Resultaterne kan ses på side 52 og frem.

Via Trafiks simuleringsmodel benyttes til at beskrive forventningerne til afviklingen af den kommende trafik i spidstimen og kende til behovet for eventuelle afværgeforanstaltninger. Modellen er opbygget for de nærmeste kryds, og den indeholder fire kryds på Korsdalsvej og to kryds på Roskildevej. De indlagte kryds kan ses på side 58 og frem, hvor resultaterne fra simuleringsmodellen er vist.

Trafik- og simuleringsmodel giver forudsætninger for at beskrive forventningerne til trafikmængder og trafikale forhold i fremtiden. Modellerne er dog baseret på udbygningsplanerne, hvorved ændringer i udbygningsplanerne kan betyde ændringer i de trafikale forhold. Desuden kan udefrakommende for-

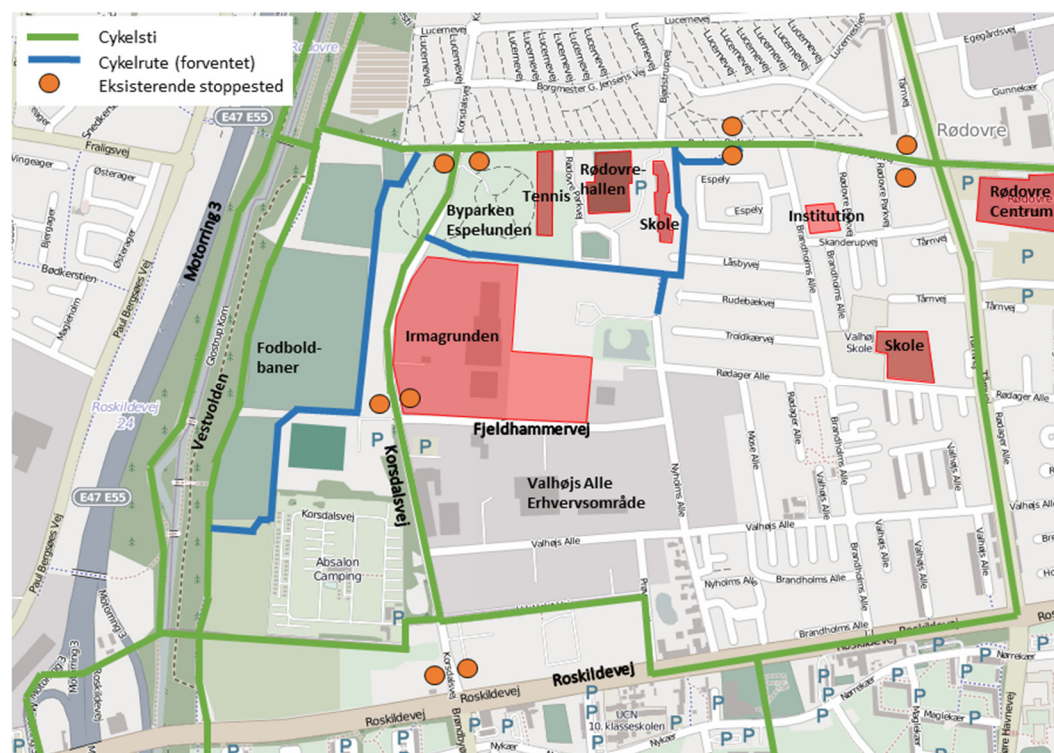
hold som fx samfundsudvikling med hensyn til bilejerskab, benzinpriser og generel vækst påvirke trafikbelastningen ligesom lokale og årstidsbestemte forhold kan skabe betydelige variationer.

I notatet er der refereret til uheld i Rødovre Kommune. Antallet af uheld på vejene er registreret i kommunens Trafikplan 2012-2024. Via Trafik har ikke yderligere kendskab til uheldene.

4

Eksisterende forhold

Irma Byen ligger i Rødovre Kommune. Irma Byen har i dag vejadgange på Korsdalsvej og Fjeldhammervej. Af større veje er Roskildevej og Motorring 3 i umiddelbar nærhed til området. Placeringen af Irma byen og nærheden til eksisterende funktioner kan ses på figur 2.

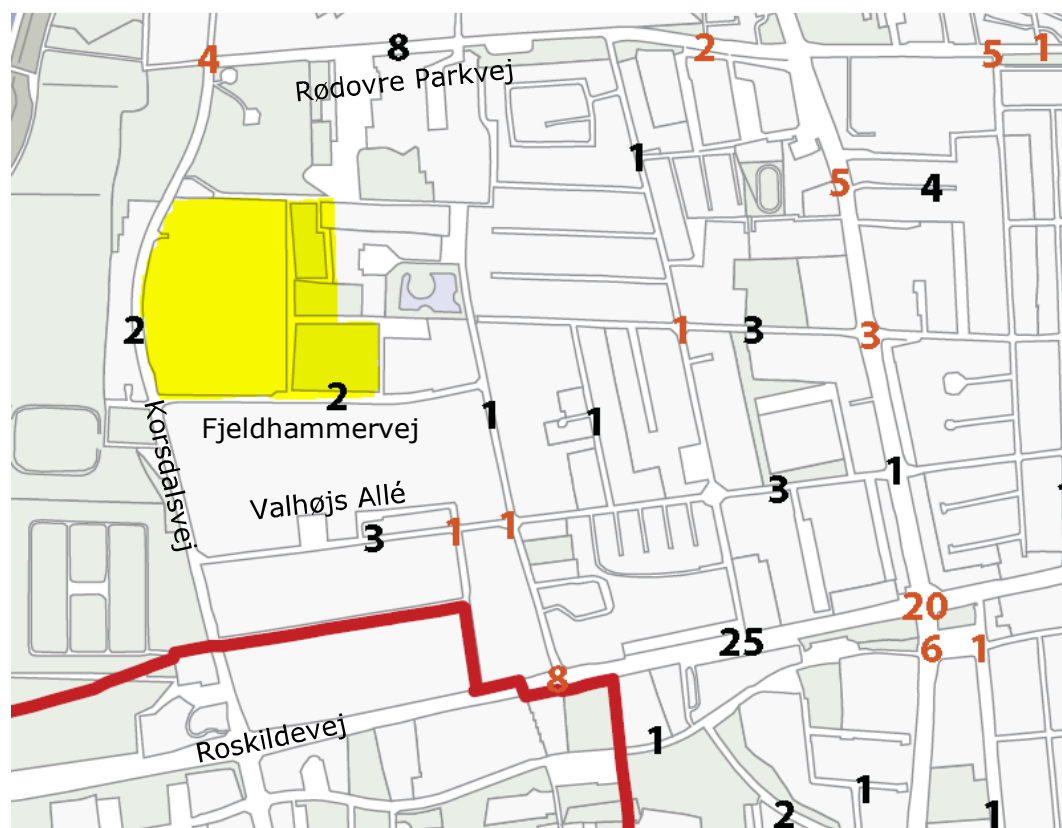


Figur 2: Placering af Irma Byen og nærheden til eksisterende funktioner. Baggrundskort fra openstreetmap.org.

Den nuværende trafik i lokalområdet skønnes primært at være skabt af eksisterende erhvervs- og boligområder i nærheden.

Syd for Irma Byen findes et erhvervsområde, Valhøjs Allé, nord for Irma Byen er der fortrinsvis boliger, og vest for området er der fodboldbaner og campingplads.

På figur 3 er person- og materielskadeuheld på kommunevejene i 2007-2011 vist. Via Trafik har ikke yderligere kendskab til uheldene.



Figur 3: Person- og materielskadeuheld på kommuneveje i 2007-2011 (Trafikplan 2012-2024 Rødovre Kommune). Placering af Irma Byen er vist med gul markering.

Generelt er antallet af ulykker på de fleste veje nær Irma Byen relativt små, og det er typisk vanskeligt at formulere troværdige ulykkehypoteser, når dette er tilfældet. Der er dog undtagelser til de lave ulykkestal på Rødovre Parkvej og i krydset Roskildevej/Nyholms Allé.

Antallet af ulykker i krydset Roskildevej/Kordsdalsvej er ukendt for Via Trafik, da krydset ligger i Brøndby kommune. Det anbefales at se nærmere på ulykkene på de nævnte steder.

I afsnittene herunder er trafikmængderne samt antal af ulykker på de enkelte veje og i udvalgte kryds beskrevet.

4.1

Bil- og lastbiltrafik

4.1.1

Kordsdalsvej

Kordsdalsvej er klassificeret som en mindre trafikvej med en hverdagsdøgns- trafik på ca. 7.000 køretøjer (trafiktælling). Vejen er tosporet og den tilladte hastighed er 60 km/t. Kørebanelen er ca. 7 meter, og der er fortove og cykelsti på begge sider. Vejens nuværende anvendelse er i god overensstemmelse med vejens udformning.

I perioden 2007-2011 er der på Kordsdalsvej sket to politiregistrerede trafik- ulykker (figur 3 side 8).

Korsdalsvej har i dag to overkørsler ind til Irma grunden, hvor der var parkeringspladser samt varemottagelse førhen.

4.1.2

Fjeldhammervej

Fjeldhammervej er klassificeret som lokalvej, og der er registreret en hverdagsdøgntrafik på ca. 2.200 køretøjer (trafiktælling).

Vejen er tosporet og den tilladte hastighed er 50 km/t. Det er registreret, at 82 % af bilisterne overholder denne hastighed. Kørebanen på Fjeldhammervej er ca. 7 meter. Der er en høj andel af lastbiltrafik på vejen, som udgør 35 % af den samlede trafik. Der er fortov i begge sider af vejen men ingen cykelsti.

Vejens nuværende udformning og anvendelse stemmer godt overens.

På Fjeldhammervej er der i dag en enkelt overkørsel til Irma grunden. Dette er en tidligere varemottagelse. Derudover benyttes Fjeldhammervej af eksisterende industri, der er en blanding af små og mellemstore virksomheder.

I perioden 2007-2011 er der på Fjeldhammervej sket to trafikuheld (figur 3 side 8). Via Trafik har ikke nærmere kendskab til uheldene.

4.1.3

H. J. Holst Vej

H. J. Holst Vej er en mindre tosporet vej. Den tilladte hastighed er 50 km/t. Der er fortov, men ingen cykelstier langs vejen. På en del af strækningen er der desuden længdeparkering mellem vejbane og fortov.

I perioden 2007-2011 er der ikke sket nogle trafikuheld på H. J. Holst Vej (figur 3 side 8).

4.1.4

Nyholms Allé

Nyholms Allé er en tosporet vej, hvor der er registreret en hverdagsdøgntrafik på 1.300 køretøjer (trafiktælling).

Den tilladte hastighed er 50 km/t. Der er fortov, men ingen cykelstier langs vejen. Der er mange virksomheder langs vejen, og det er derfor ikke ualmindeligt, at der er mange biler parkeret langs kantstenen på Nyholms Allé, hvor det er tilladt.

I perioden 2007-2011 er der sket et strækningssuheld og et krydsuheld på Nyholms Allé (figur 3 side 8).

4.1.5

Krydset Korsdalsvej/Fjeldhammervej

Krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej er et prioriteret firbenet kryds. Denne type kryds er erfaringsmæssigt meget uheldsbelastet. Dog er der ikke sket politiregistrerede uheld i krydset i perioden 2007-2011 (figur 3 side 8). På figur 4 ses et luftfoto af krydset.



Figur 4: Krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej. Luftfoto fra krak.dk.

I den sydlige gren af Korsdalsvej er der højresvingsbane ind til Fjeldhammervej. I de resterende spor er der ingen kanalisering, men der er et afmærket midterareal for venstresvingende fra Korsdalsvej.

I krydset er den største trafikstrøm registreret i eftermiddagsspidsstimen. Den største trafikstrøm er de ligeudkørende bilister på Korsdalsvej. Der er målt ca. 340 køretøjer mod nord og ca. 280 køretøjer mod syd i eftermiddagsspidsstimen. Fra Fjeldhammervej er der flest venstresvingende med ca. 100 køretøjer. Resultatet fra krydstællingen kan ses på figur 31 og figur 32 på side 49.

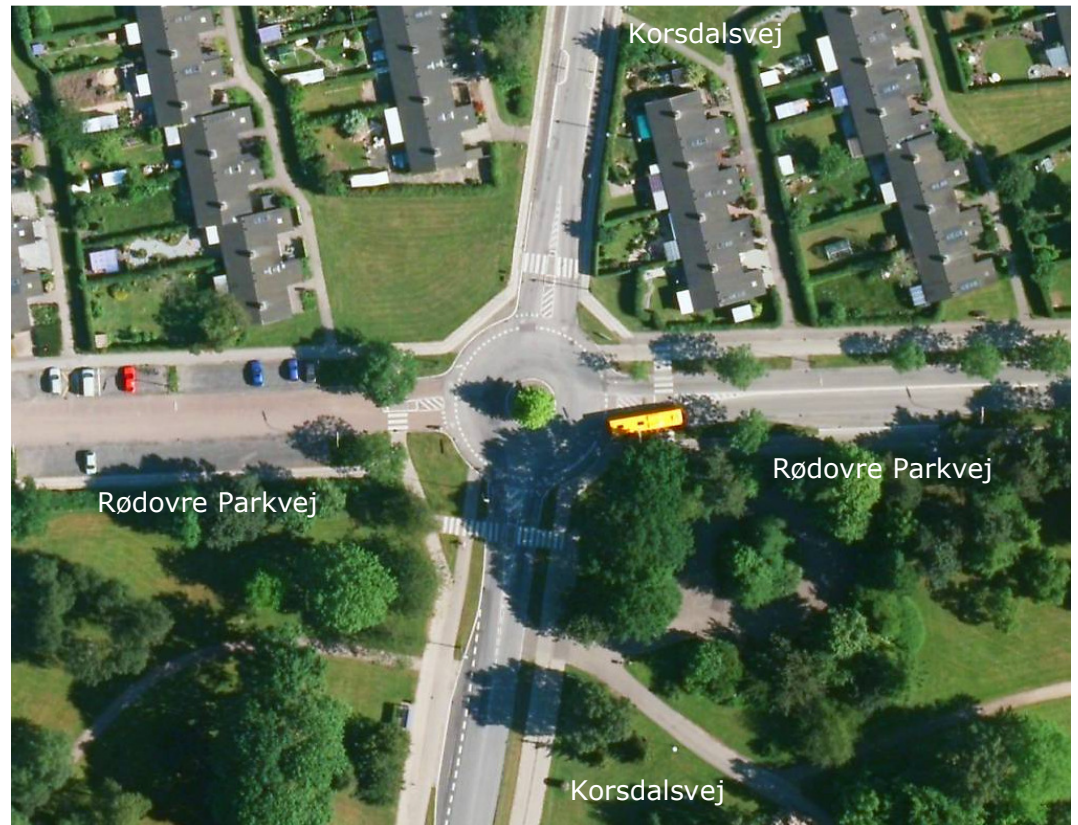
Der er generelt lille aktivitet til og fra Espelundens Idrætsanlæg på en almindelig hverdag. Trafikken til og fra Espelundens Idrætsanlæg forventes at være størst på kampdage med tilskuere (ofte lørdage og søndage). I weekenden er aktiviteten dog også mindre i de resterende vejgrene i krydset.

Firbenede vigepligtsregulerede kryds er som udgangspunkt problematiske uanset anvendelse. Der er ikke registreret uheld i krydset, hvilket kan henføres til de beskedne trafikmængder fra sekundærretningerne. En stigning i trafikken fra sekundærretningerne vil med overvejende sandsynlighed medføre en forøget risiko for trafikuheld både i antal og omfang af uheld med nuværende udformning. Det bemærkes i øvrigt, at vejreglerne fraråder at nyetablere vigepligtsregulerede firbenede kryds grundet uheldsrisikoen.

4.1.6

Rundkørslen Korsdalsvej/Rødovre Parkvej

Rundkørslen ved Korsdalsvej og Rødovre Parkvej er en mindre et-sporet rundkørsel, som primært er placeret i et boligområde. Der er sket fire politiregistrerede uheld i rundkørslen i perioden 2007-2011 (figur 3 side 8). På figur 5 ses et luftfoto af krydset.



Figur 5: Rundkørsel ved Korsdalsvej og Rødovre Parkvej. Luftfoto fra krak.dk.

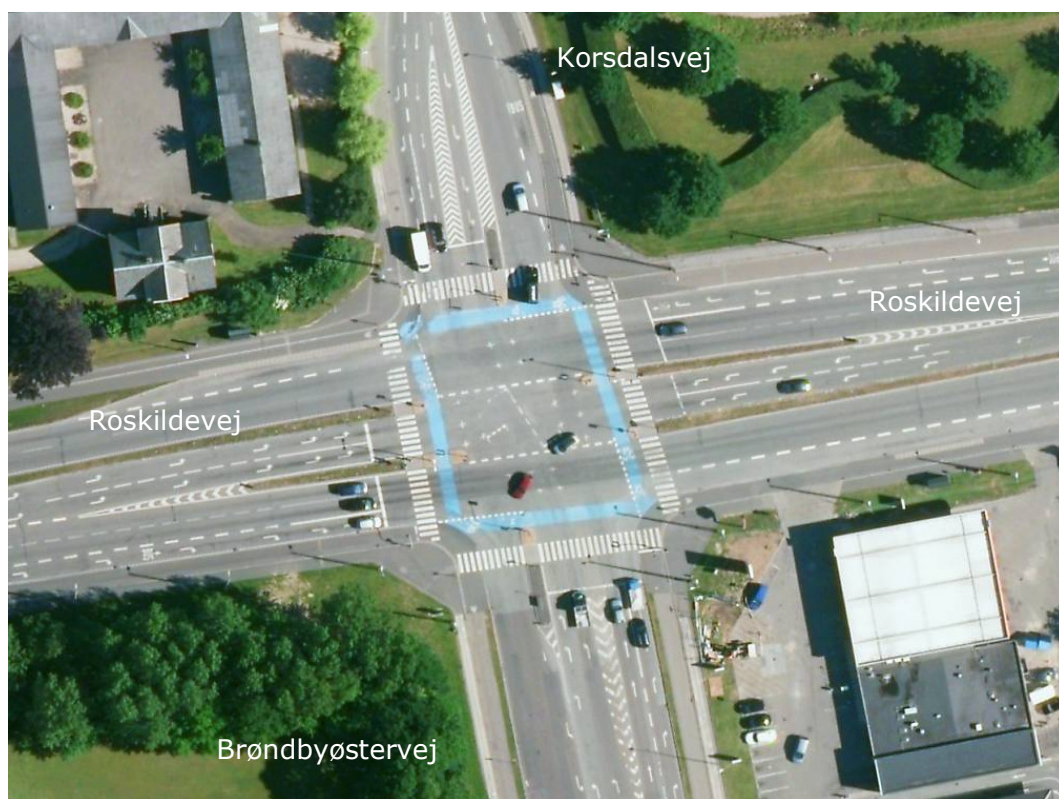
Den største trafikmængde er registreret i eftermiddagsspidstimen, hvor der er ca. 700 bilister gennem rundkørslen, mens der er ca. 550 bilister gennem rundkørslen i morgenspidstimen. Dette kan ses i figur 35 og figur 36 på side 51.

Den største trafikstrøm er mellem den sydlige gren af Korsdalsvej og den østlige gren af Rødovre Parkvej. Det gælder både for morgen- og eftermiddags-trafikken.

4.1.7

Krydset Roskildevej/Korsdalsvej/Brøndbyøstervej

Krydset Roskildevej, Korsdalsvej og Brøndbyøstervej er et signalreguleret firbenet kryds. Krydset ligger i Brøndby Kommune, og antallet af uheld kendes ikke.



Figur 6: Krydset mellem Roskildevej/Korsdalsvej og Brøndbyøstervej. Luftfoto fra krak.dk.

Krydset er indrettet til at afvikle store mængder svingende og ligeudkørende trafik. Den dominerende trafikstrøm er de ligeudkørende bilister på Roskildevej jf. krydstællingen, som kan ses på figur 33 og figur 34 på side 50.

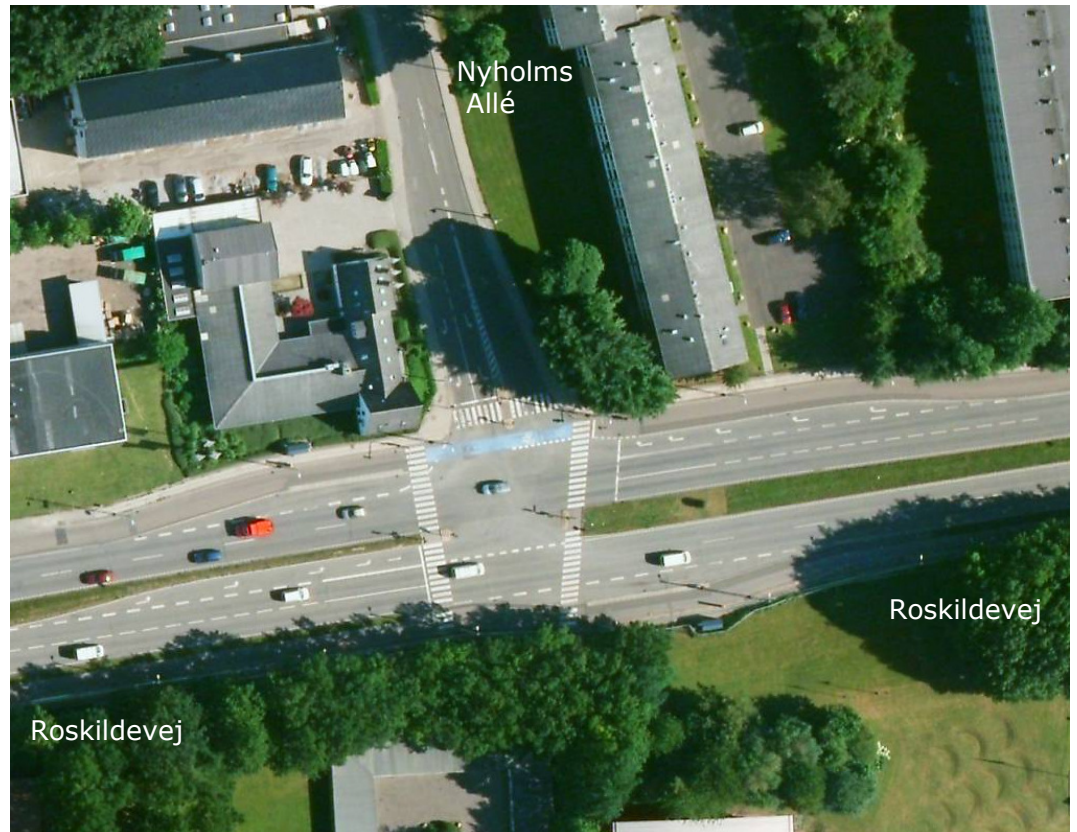
Trafikmængderne er størst i eftermiddagsspidstimen, hvor der kører ca. 4.400 bilister gennem krydset mod ca. 4.000 bilister i morgenspidstimen.

Trafikstrømmene til og fra Korsdalsvej er den mindste af trafikstrømmene i de fire vejgrene. Trafikken til og fra Korsdalsvej udgør ca. 12-13% af den samlede trafik i spidstimen.

4.1.8

Krydset Roskildevej/Nyholms Allé

Krydset Roskildevej og Nyholms Allé er et signalreguleret trebenet kryds. Krydset ligger i Rødovre Kommune, og på vest siden ved Roskildevej ligger grænsen til Brøndby Kommune. Den ligeudkørende trafik på Roskildevej er den største.



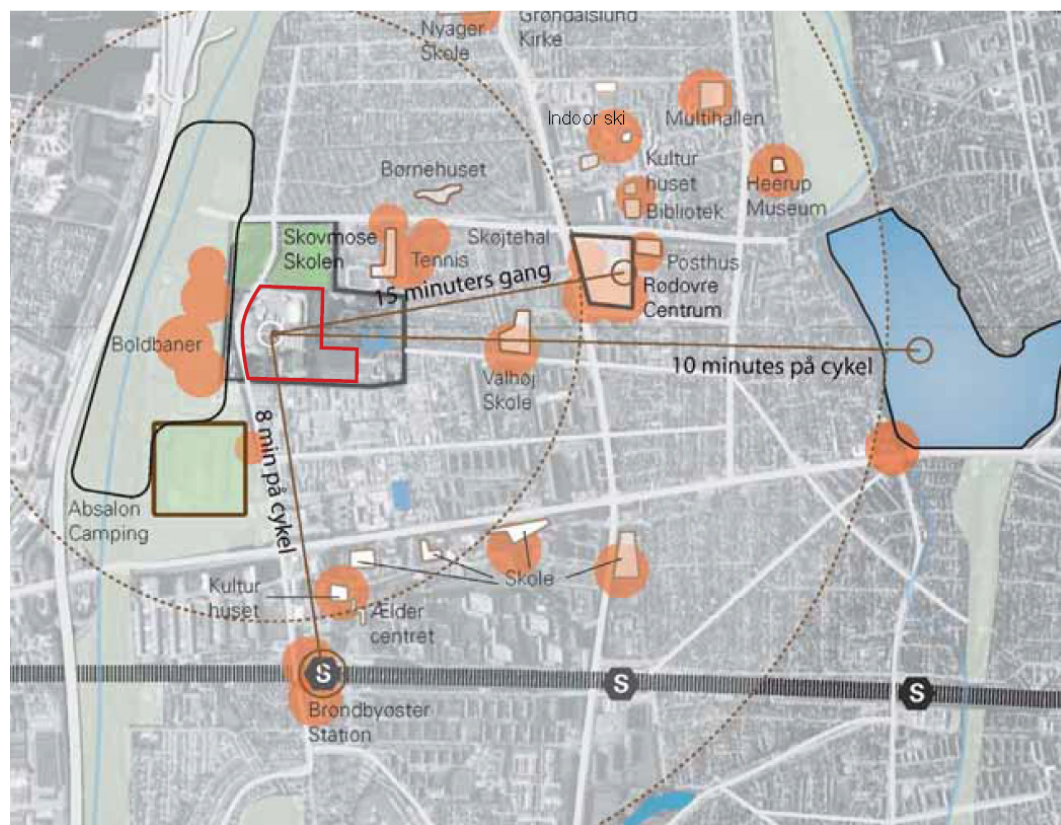
Figur 7: Krydset mellem Roskildevej og Nyholms Allé. Luftfoto fra krak.dk.

Der er sket 8 politiregistrerede uheld i krydset i perioden 2007-2011 (figur 3 side 8), og Roskildevej er på denne del udpeget som sort strækning.

4.2

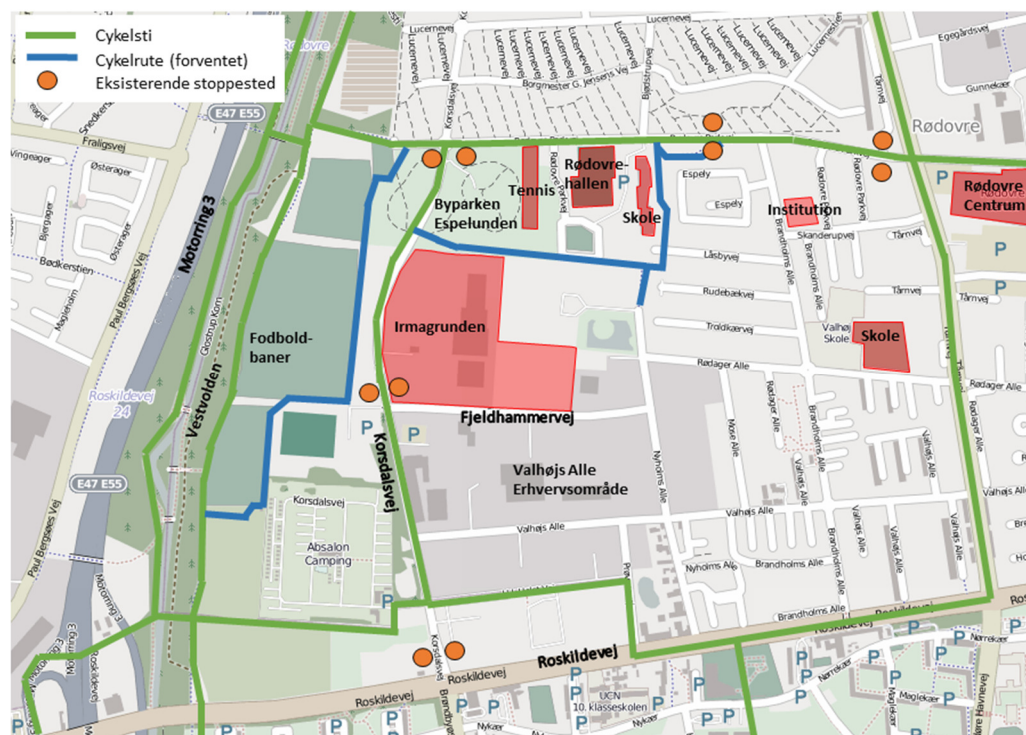
Stitrafik

I områderne omkring Irma grunden findes skoler, institutioner, kulturhus, bibliotek, fodboldbaner, rekreative områder og et butikscenter jf. figur 8. Alle stederne er oplagte mål for cykel- og gangtrafikken, og de er mulige at nå inden for 10 minutter på cykel.



Figur 8: Stisystemer i området ved Irma grunden. Kort fra Designmanual (8.12.2014) udført af Gehl Architects.

Rødovre kommunes cykelstinet føres forbi den vestlige del af Irma grunden på Korsdalsvej, og giver gode forbindelser mod nord og syd. Stisystemerne føres ligeledes mod vest, men den direkte forbindelse fra Irma grunden mod øst er ikke mulig via det eksisterende stisystem, som det kan ses på figur 9 på næste side.



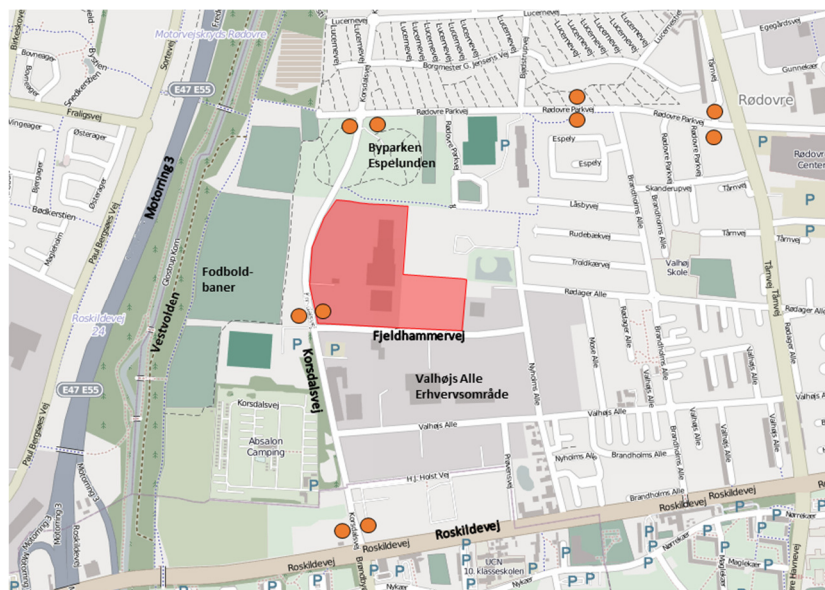
Figur 9: Stisystemer i området ved Irma Byen.

4.3

Kollektiv trafik

Den lokale buslinje 13 kører på Korsdalsvej. Buslinjen har afgang hvert 20. minut i myldretiden, og kører gennem områderne Brøndby Strand, Brøndby-øster, Rødovre, Flintholm og Bellahøj.

Stoppestedet, der er tættest på Irma grunden, ligger på Korsdalsvej lige nord for Fjeldhammervej. Dette kan ses på figur 10.



Figur 10: Eksisterende stoppesteder på Korsdalsvej og Rødovre Parkvej vist med orange

Brøndbyøster Station ligger ca. 1.200 meter fra Irma grunden, og Irma grunden er derfor ikke stationsnær. Stationen betjenes af S-togs linje B. Linje B kører mellem Høje Taastrup og Farum, og har afgang ca. hvert tiende minut i myldretiden.

5

Miljøpåvirkninger i anlægsfasen

I anlægsfasen (forventeligt 6-9 år) forventes det, at der vil være øget lastbiltrafik til byggepladsen. Lastbiltrafikken skabes i starten af anlægsfasen ved kørsel i forbindelse med nedrivning af eksisterende bygninger og opgravning af belægninger. Dette forventes at foregå i en periode på 6-7 måneder, og der skønnes, at køre 6 lastbiler til og fra byggepladsen om dagen i nedrivningsfasen.

Senere vil lastbiltrafikken primært bestå af tung trafik i forbindelse med jordkørsel (medmindre jorden bruges på matriklen).

Når byggefasen går i gang, vil lastbiltrafikken skyldes opførelsen af de nye bygninger i Irma Byen. Denne trafik forventes at være koncentreret i etaper, da udbygningen forventes at blive udført i etaper. Ud over lastbiltrafikken vil der også være øget trafik fra håndværkere til og fra byggepladsen.



Figur 11: Der forventes øget lastbiltrafik i forbindelse med alle faser af Irma Byens udvikling.

For at mindske miljøpåvirkningen i lokalområdet bør den tunge trafik anvises til at køre til og fra byggepladsen på de større veje og undgå de mindre bolig-

veje. Det er hensigtsmæssigt, at tung trafik anvises til at køre via Roskildevej, Korsdalsvej og Fjeldhammervej, og dermed komme til og fra Irma Byen fra syd. På ovenstående veje er der allerede i dag tung trafik, og forholdene for køretøjer og bløde trafikanter er bedst til at håndtere tung trafik. Denne rute vil mindske miljøpåvirkningen i boligområder, ved skoler og ved institutioner, da disse funktioner primært findes nord og øst for Irma Byen.

Lastbiltrafikken udgør ikke i sig selv en særlig støj- eller miljøbelastning i anlægsfasen, men den kan lokalt virke generende. Set i forhold til de mange andre aktiviteter i nedrivnings- og byggeprocessen er lastbiltrafikken kun mindre betydende. Lastbiltrafikken vurderes i øvrigt ikke at være særligt omfangsrig sammenlignet med andre byggeprojekter.

6

Miljøpåvirkninger i driftsfasen

Efter at Irma Byen er fuldt udbygget vil trafikken i området stige i forhold til i dag, hvor området ikke er i anvendelse. Det forventes, at Irma Byen i sig selv vil genere ca. 5.000 nye daglige bilture.

Den forventede stigning i biltrafikken er indlagt i Rødovre Kommunes døgntrafikmodel. Døgntrafikmodellen viser, hvor den nuværende trafik kører i 2014. Derudover er følgende scenarier kørt:

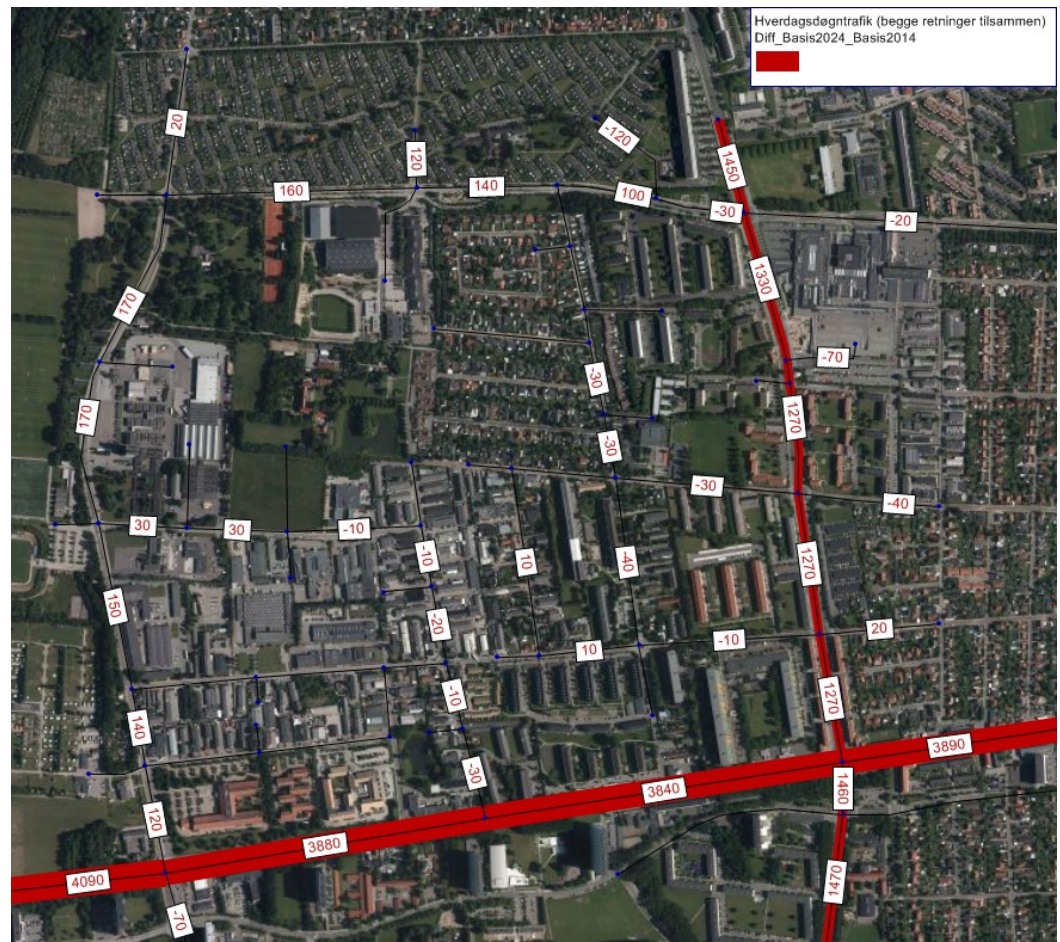
- 0-Alternativet 2024
En trafikmodelberegning for udviklingen i biltrafikken, såfremt Irmagrunden henligger uden anvendelse som i dag
- Irma Byen 2024
En trafikmodelberegning for udviklingen i biltrafikken, såfremt Irmagrunden er fuldt udbygget i 2024

Der forventes følgende ændringer i trafikmængderne på områdets veje, når der sammenlignes mellem '0-Alternativet 2024' og 'Irma Byen 2024':

Vejnavn	Trafikstigning
Fjeldhammervej	60 - 80 % mere trafik
Korsdalsvej	15 - 25 % mere trafik
Rødovre Parkvej	10 - 15 % mere trafik
Nyholms Allé	40- 120 % mere trafik
Roskildevej	2 - 5 % mere trafik
Tårnvej	2 % mere trafik

Tabel 2: Trafikstigninger på veje nær Irma Byen, når der sammenlignes mellem '0-Alternativet 2024' og 'Irma Byen 2024'.

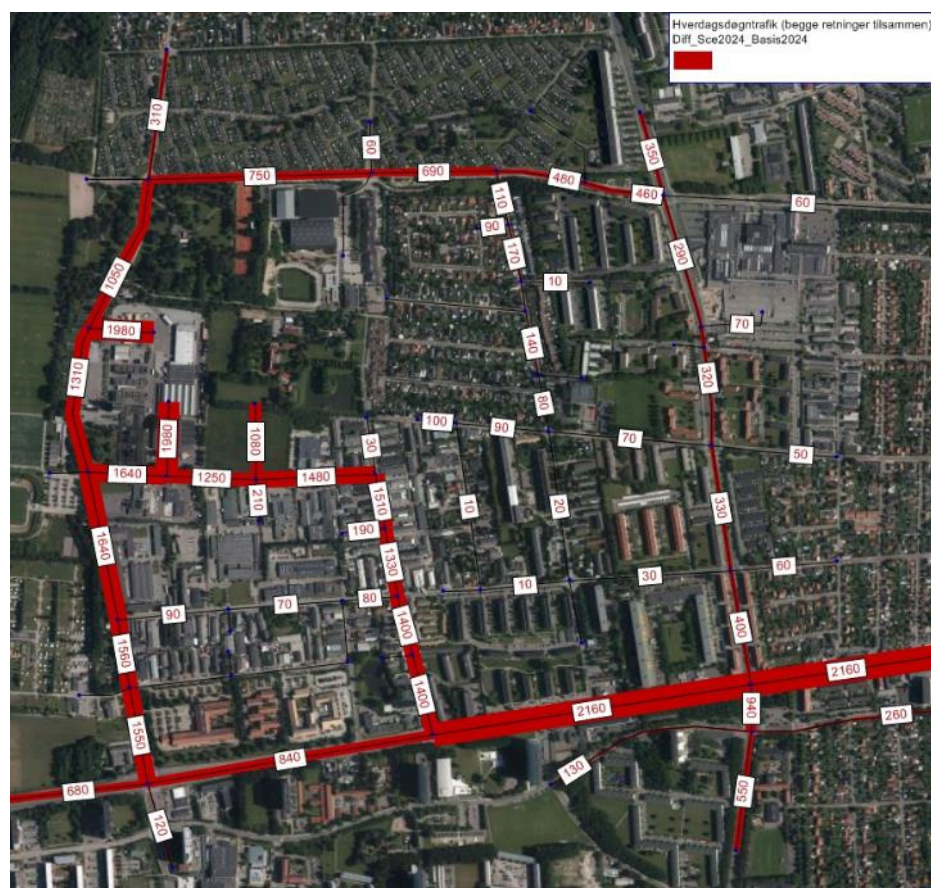
Trafikstigningen fra 2014 til 2024 uden udbygning af Irma Byen er vist på figur 12.



Figur 12: Trafikkortet viser forskjellen i hverdagsdøgntrafikk fra 'Basis 2014' til '0-Alternativet 2024'. Trafikkmængderne er for begge retninger tilsammen.

Det ses, at den generelle trafikvækst primært foregår på de større veje som Roskildevej og Tårnvej.

Trafikken til og fra Irma Byen samt trafikmængderne fordelt på vejnettet er vist på figur 13. Trafikmængderne på vejnettet er vist for begge retninger tilsammen.



Figur 13: Trafikkortet viser forskellen i hverdagsdøgntrafik fra '0-Alternativet 2024' til 'Irma Byen 2024'. Trafikmængderne er for begge retninger tilsammen.

De viste trafikstigninger på figur 13 skyldes udelukkende etableringen af Irma Byen. Det er på Fjeldhammervej, Korsdalsvej, Rødovre Parkvej og Nyholms Allé, at der ses væsentlige trafikstigninger som følge af Irma Byens udvikling. På Roskildevej og Tårnvej ses der også en trafikal påvirkning som følge af Irma Byens etablering, men trafikstigningen på de to veje er i de kommende år i højere grad påvirket af andre udviklingsprojekter og samfundsudviklingen generelt.

Trafikken stiger ud over biltrafikken også med cykel- og fodgængertrafik samt brugere i det kollektive transportsystem. Denne stigning er ikke kvalificeret nærmere i denne rapport. Irma Byen er ikke stationsnært, og stigningen i buspassagerer forventes størst, hvis busstoppestederne i lokalområdet tilpasses den nye bebyggelse i Irma Byen.

6.1

Bil- og lastbiltrafik

Der er i simuleringsmodellen beregnet, hvordan spidstimerne på det lokale vejnet er i henholdsvis '0-Alternativet 2024' og i 'Irma Byen 2024' med udbygning af Irma Byen samt den generelle trafikstigning. Stigningerne i trafik på spidstimeniveau er oftest mest kritisk i eftermiddagsspidstimen. Derfor er eftermiddagsspidstimen oftest dimensionsgivende i forhold til, hvornår der er behov for afværgeforanstaltninger for at afvikle trafikken på et acceptabelt niveau. Det er beskrevet herunder, hvis morgenspidstimen er på samme niveau som eftermiddagsspidstimen eller værre.

I følgende afsnit vil der desuden blive refereret til kølængder og serviceniveauer fra simuleringsmodellen. De maksimale og gennemsnitlige kølængder er beregnet for spidstimen, og inkluderer ikke andre timer på døgnet. De angivne niveauer er dokumenteret i afsnit 14, s. 58 og frem.

6.1.1

Korsdalsvej

På Korsdalsvej ses stigninger i hverdagsdøgntrafikken på ca. 15 - 25 % i forhold til '0-Alternativet 2024'. Trafikstigningen er størst på strækningen lige syd for krydset med Fjeldhammervej. Hverdagsdøgntrafikken på strækningen syd for Fjeldhammervej stiger fra ca. 7.250 til ca. 8.900 køretøjer.

Med udgangspunkt i den forventede trafikmængde og vejens udformning har vejen en standard, der er trafikalt tilfredsstillende, og som samtidig lever op til Rødovre Kommunes miljømål. Det vil dog være aktuelt at forbedre muligheden for de lette trafikanters krydsning af vejen, og optimere stoppestedernes placering.

6.1.2

Fjeldhammervej

På Fjeldhammervej ses en stigning i hverdagsdøgntrafik på ca. 60 - 80 % i forhold til '0-Alternativet 2024'. Den store trafikstigning på Fjeldhammervej skyldes kombinationen af, at byudviklingsområdet har overkørsel til Fjeldhammervej og at trafikmængderne er forholdsvis lave i dag. Hverdagsdøgntrafikken stiger fra ca. 2.200 køretøjer til ca. 3.800 køretøjer.

Da der bygges en dagligvarebutik i Irma Byen vil der forekomme daglige vareleveringer med lastbil, som skal til og fra butikken ad Fjeldhammervej. Vareleverancer kommer typisk mellem 7-18, men det er ikke muligt at kvalificere dette nærmere. Vareindleveringen er placeret i den sydlige del af bebyggelsen i byggefelt 1 (se evt. figur 1 side 3), og dermed er vareleveringerne adskilt fra den almene boligtrafik. Det højner trafiksikkerheden. Vareindleveringstrafikken er dog ikke adskilt fra den handlende trafik til og fra dagligvarebutikken og fra eventuelle kontor-, bolig- og institutionstrafik til og fra lokalerne over butikken.

Trafikstigningen på den vestligste del af Fjeldhammervej vil være stor, og samtidig vil anvendelsen af vejen også ændre sig. Det vil derfor være nødvendigt at gennemføre tiltag, der kan sikre de lette trafikanter langs denne del af vejen, hvis den skal have en acceptabel udformning i forhold til anvendelsen og samtidig leve op til miljømålene.

6.1.3

H. J. Holst Vej

På H. J. Holst Vej ses ingen stigning i biltrafikken i forhold til '0-Alternativet 2024'. Dog er der i simuleringsmodellen registreret, at bilisterne på H. J. Holst Vej frem mod Korsdalsvej vil opleve lidt øget kødannelse og længere ventetid. Det skyldes, at krydset er vigepligtsreguleret, og at de større trafikmængder på Korsdalsvej, gør det sværere for bilisterne fra H. J. Holst Vej at komme ud.

Den øgede kødannelse vil i korte perioder stuve tilbage til enkelte overkørsler på H. J. Holst Vej. Genen vurderes dog til at være beskeden i praksis, da bilister typisk vil lukke hinanden ud i disse situationer. Desuden er der i simuleringsmodellen kun registreret, at kølængden er større end 30 meter (første overkørsel) få gange i spidstimen, og at de afvikles hurtigt igen. De gennem-

snitlige kølængder er meget lave, hvilket betyder, at trafikken generelt kan afvikles uden problemer.

Der vurderes derfor ikke at være behov for ændringer af hensyn til den trafikale funktion og kommunens miljømål.

6.1.4 Nyholms Allé

På Nyholms Allé ses en stigning i trafik med 40 - 120 % i forhold til '0-Alternativet'. Trafikstigningen er størst på den nordlige del af Nyholms Allé. Den store trafikstigning skyldes en kombination af de lave trafikmængder på vejen i dag, samt at vejen er adgangsvej til Roskildevej. Hverdagsdøgntrafikken på den nordlige del stiger fra 1.300 køretøjer til 2.800 køretøjer.

På trods af den store trafikstigning vurderes der ikke at være behov for ændringer af hensyn til den trafikale funktion og kommunens miljømål, da vejens udformning fortsat svarer godt overens med dens anvendelse.

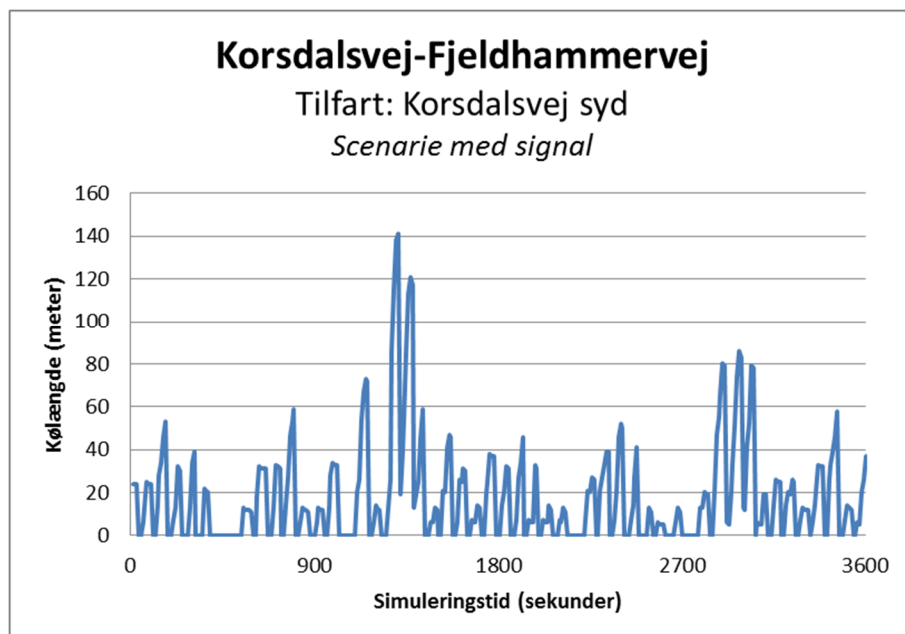
6.1.5 Krydset Korsdalsvej/Fjeldhammervej

Krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej kan ikke håndtere de nye trafikmængder med den nuværende udformning (firbenet kryds med vigepligt). Udformningen er samtidig ikke trafiksikkerhedsmæssigt acceptabel. Det vil derfor være nødvendigt at ændre i krydsets udformning og funktion, hvis der skal opnås en acceptabel trafikafvikling og trafiksikkerhed, som kan leve op til kommunens miljømål.

Derfor bør krydset ombygges til en rundkørsel eller til et signalreguleret kryds. I spidstimenmodellen er det undersøgt, hvordan henholdsvis en rundkørsel og et signalreguleret kryds håndterer de nye trafikmængder, da det ikke er relevant at undersøge krydset med den nuværende udformning. Generelt afvikles trafikken tilfredsstillende med begge løsninger.

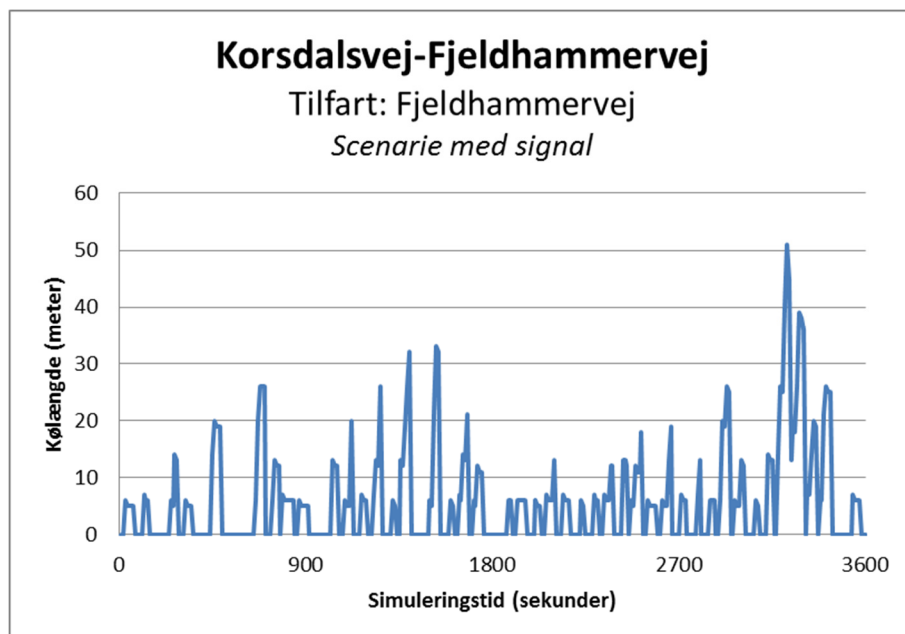
Signalregulering

Hvis krydset signalreguleres er kølængderne i spidstimen lidt mindre end ved en rundkørsel. Den længste maksimale kølængde er registreret på Korsdalsvej i den sydlige gren. Den maksimale kølængde er på ca. 140 meter ved signalregulering, men den maksimale kølængde opstår kun en enkelt gang i spidstimen og afvikles hurtigt igen. Dette kan ses på køafviklingsgrafen på figur 14. Den gennemsnitlige kølængde i spidstimen er på ca. 10 meter, hvilket også indikerer, at lange kødannelser bliver afviklet hurtigt. Den maksimale kølængde blokerer ikke for nogen sideveje på Korsdalsvej.



Figur 14: Køafviklingsgraf i eftermiddagsspidstimen på Korsdalsvej syd i krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej, hvis der etableres signalanlæg.

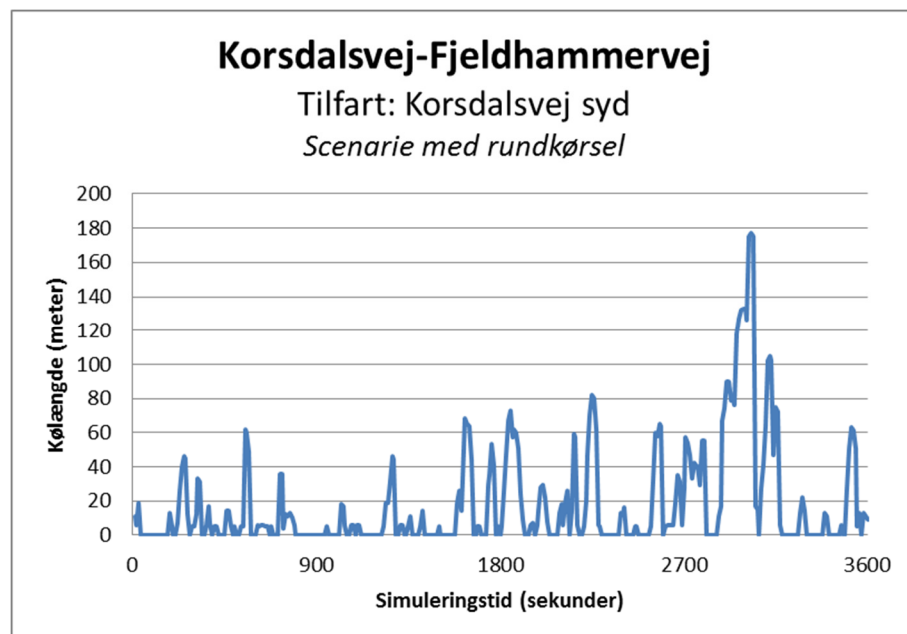
På Fjeldhammervej er den maksimale kølængde i eftermiddagsspidstimen ca. 50 meter ved signalregulering. Derfor kan trafikken til krydset i perioder blokere for trafik der skal ud fra parkeringspladser ved dagligvarebutikken. Køafviklingsgrafen på figur 15 viser, at de længste kødannelse kun opstår få gange i spidstimen, og at de afvikles hurtigt igen. Den gennemsnitlige kølængde er desuden meget kort i denne vejgren, og derfor forventes situationen ikke at udgøre et kapacitetsproblem.



Figur 15: Køafviklingsgraf i eftermiddagsspidstimen på Fjeldhammervej i krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej, hvis der etableres signalanlæg.

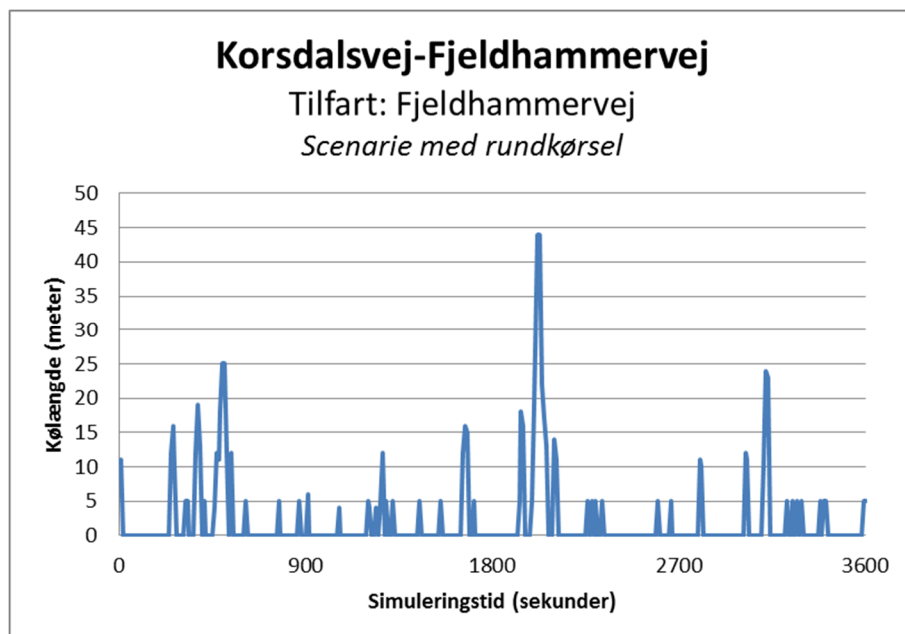
Rundkørsel

I en rundkørsel vil der i den sydlige gren af Korsdalsvej være længere kødannelser op til ca. 180 meter, men den maksimale kølængde opstår kun en enkelt gang i spidstimen og afvikles hurtigt igen. Dette kan ses på køafviklingsgrafen på figur 16. Den gennemsnitlige kølængde i spidstimen er på ca. 10 meter, hvilket også indikerer, at lange kødannelser bliver afviklet hurtigt.



Figur 16: Køafviklingsgraf i eftermiddagsspidstimen på Korsdalsvej syd i krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej, hvis der etableres rundkørsel.

På Fjeldhammervej er den maksimale kølængde i eftermiddagsspidstimen ca. 45 meter ved rundkørslen. Derfor kan trafikken til krydset i perioder blokere for trafik der skal ud fra parkeringspladser ved dagligvarebutikken. Køafviklingsgrafen på figur 17 viser, at den maksimale kødannelse kun opstår en enkelt gang i spidstimen, og at den afvikles hurtigt igen. Den gennemsnitlige kølængde er desuden meget kort i denne vejgren, og derfor forventes situationen ikke at udgøre et kapacitetsproblem.



Figur 17: Køafviklingsgraf i eftermiddagsspidstimen på Fjeldhammervej i krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej, hvis der etableres en rundkørsel.

Forsinkelserne i spidstimen er mindre ved en rundkørsel, især for sideretningen Fjeldhammervej, da signalregulering medfører unødigt ventetid. Serviceniveauet er acceptabelt ved både signalregulering og rundkørsel.

6.1.6

Rundkørslen Korsdalsvej/Rødovre Parkvej

Den trafikale situation i rundkørslen ved Korsdalsvej og Rødovre Parkvej ændres kun minimalt, når Irma Byen er udbygget. Det skyldes, at trafikmængderne i rundkørslen i dag er små, og den vil fortsat have en restkapacitet til at afvikle fremtidige trafikstigninger. Der vurderes derfor ikke at være behov for ændringer af hensyn til den trafikale funktion og kommunens miljømål.

6.1.7

Krydset Roskildevej/Korsdalsvej/Brøndbyøstervej

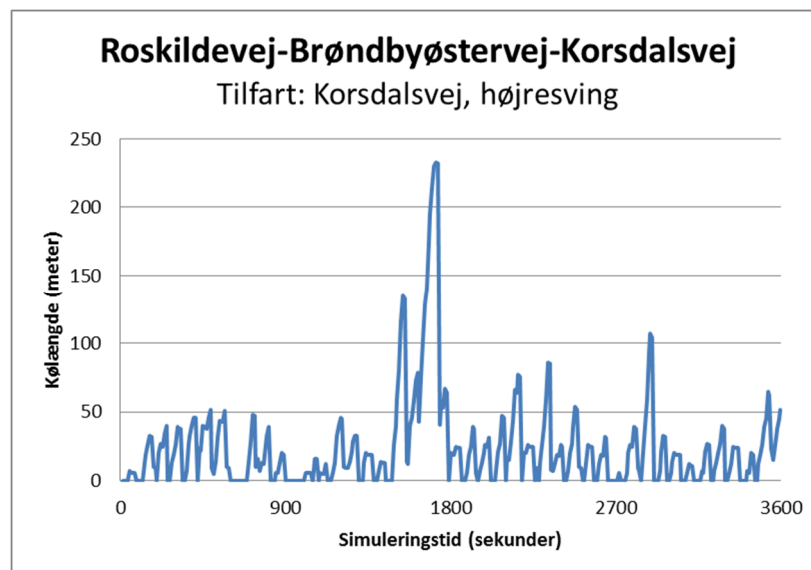
Der er i basissituationen i dag allerede lange maksimale kødannelser i krydset mellem Roskildevej/Korsdalsvej/Brøndbyøster, og allerede i dag er de maksimale kølængder længere end svingbanerne i flere retninger. I '0-Alternativet i 2024' (før udbygning af Irma Byen) er kødannelserne endnu større, især på Roskildevej vest, hvor de nå kritiske niveauer. Kødannelserne i krydset er størst i eftermiddagsspidstimen.

Retningerne hvor de maksimale kølængder er større end længden på svingbanerne er Korsdalsvej (højre- og venstresvingende), Brøndbyøstervej (højresvingende) og på Roskildevej vest (højre- og venstresvingende). Efter udbygningen af Irma Byen og tilpasningen af signalprogrammerne til de nye trafikmængderne, forbedres situationen på de fleste tilfarter i krydset. De maksimale kølængder øges kun på Roskildevej øst og minimalt på Korsdalsvej. Derfor er det kun disse to tilfarter, der er beskrevet herunder.

Kølængderne ændrer sig på Roskildevej øst, hvor de maksimale kølængder stiger med 25 meter i forhold til '0-Alternativet 2024'. I basissituationen er der i simuleringsmodellen registreret ca. 175 meter maksimal kø i

ligeudbanen, hvor der i fremtiden er registreret ca. 200 meter maksimal kø. Da der er god magasinplads på strækningen og ingen sideveje, så skaber de længere kølængder ikke umiddelbart afviklingsproblemer. De maksimale kølængder på svingbanerne er stadig mindre end længden på svingbanerne.

Kølængderne ændrer sig minimalt på Korsdalsvej. I dag er der i simuleringsmodellen registreret ca. 220 meter maksimal kø for de højresvingende, hvor der i fremtiden er registreret ca. 220 - 230 meter maksimal kø (afhængig af udformning af krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej). Svingbanen for de højresvingende er 45 meter, og dermed overstiger de maksimale kølængder svingbanens længde. Den maksimale kø forekommer kun en enkelt gang i spidstimen og afvikles hurtigt igen jf. køafviklingsgrafen på figur 18.



Figur 18: Køafviklingsgraf i eftermiddagsspidstimen på Korsdalsvej i krydset mellem Roskildevej, Brøndbyøstervej og Korsdalsvej. Krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej er signalreguleret.

Situationen er stort set identisk med ovenstående for venstresvingende på Korsdalsvej, hvorfor det ikke er beskrevet nærmere.

I den vestlige gren af Roskildevej er den maksimale kølængde for de ligeudkørende registreret til ca. 320 meter i dag og ca. 750 meter i '0-Alternativet 2024'. Denne kølængde bliver til ca. 365 meter efter udbygning af Irma Byen idet krydsets grøntider er justeret. Kølængden er ikke mere kritisk end situationen i dag, da der ikke er sideveje, der spærres. Første overkørsel findes efter ca. 500 meter. På længere sigt efter Irma Byen er etableret kan yderligere trafik betyde store forsinkelser i trafikafviklingen. Restkapaciteten er derfor beskeden efter Irma Byens udbygning.

Forsinkelserne i krydset er omtrent lige store i dag og efter udbygningen af Irma Byen. Det skyldes, at grøntider i krydset er ændret, så de kan håndtere de ændrede trafikstrømme.

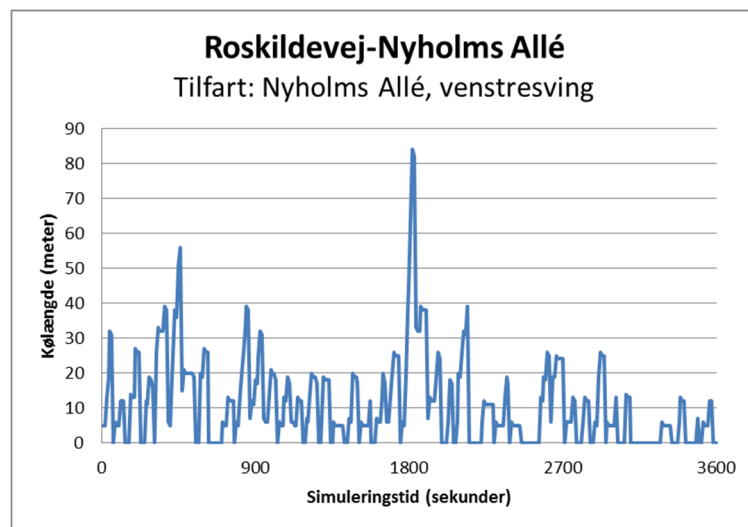
Idet der samlet set er tale om marginale ændringer i krydset, når grøntiderne justeres, vil det ikke være nødvendigt med yderligere tiltag for at sikre, at anlægget har en trafikal funktion som i dag.

6.1.8

Krydset Roskildevej/Nyholms Allé

I krydset Roskildevej/Nyholms Allé er der i 'Basis 2014', i '0-Alternativet 2024' og i 'Irma byen 2024' en tilfredsstillende afvikling af trafikken. Den længste maksimale kølængde er for de ligeudkørende i den østlige gren af Roskildevej. Dette gælder både for morgenspidstimen og eftermiddagsspidstimen.

De maksimale kølængder er længere end svingbanerne på Nyholms Allé. Der er kun registreret, at kølængden overstiger svingbanes længde et par gange i spidstimen, hvilket vurderes at være acceptabelt. Køafviklingen kan ses på figur 19.



Figur 19: Køafviklingsgraf i eftermiddagsspidstimen på Roskildevej i krydset mellem Roskildevej og Nyholms Allé. Krydset mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej er signalreguleret.

På den østlige gren af Roskildevej er der i trafikmodellen registreret en maksimal kølængde på ca. 180 meter i '0-Alternativet 2024'. Denne kølængde stiger til ca. 230 meter i scenariet 'Irma Byen 2024'. Da der er god magasinplads på strækningen og ingen sideveje, så skaber de længere kølængder ikke umiddelbart afviklingsproblemer. På Roskildevej i den østlige gren er der ca. 50 meter yderligere til nærmeste busstoppested og ca. 100 meter yderligere til nærmeste overkørsel ved 7-Eleven og Shell fra den maksimale kølængde. På længere sigt kan yderligere trafik skabe kapacitetsproblemer ved de to steder, da det vil skabe større kølængde og tilbagestuvning. Den maksimale kølængde på højresvingbanen er mindre end længden på svingbanen, som er ca. 45 meter.

Forsinkelserne i krydset forringes en smule af trafikstigningen. Her er det trafikken fra den østlige del af Roskildevej og de venstresvingende fra Nyholms Allé, der vil opleve forandringer med 2 - 3 sekunders ekstra forsinkelse i forhold til dagens situation. Generelt vurderes serviceniveauet at være acceptabelt i krydset.

Der vurderes ikke at være behov for at foretage større ændringer i krydset, da krydsets trafikale funktion kan sikres ved at justere grøntiderne. Dermed vil det leve op til kommunens miljømål på samme niveau som i dag.

6.1.9 Bilparkering i Irma Byen

Antallet af parkeringspladser til både biler og cykler er beregnet i de enkelte områder i forhold til normerne i Kommuneplan 2010-2022.

Ved centret forventes det at være muligt at gøre brug af dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne, men der er ikke taget højde herfor i beregninger for parkeringsbehovet, da det vurderes at være et forhold, der først skal afklares i forbindelse med centerets endelige byggetilladelse. Parkeringspladserne etableres i tilknytning til de enkelte boligkvarterer og i områdets kant. Der vurderes ikke at være trafikafviklingsmæssige problemer til og fra Irma Byen.

Normerne fra Kommuneplan 2010-2022 er sammenholdt med antallet af bebyggede kvadratmeter samt antallet af boliger. Dette er vist for det sydlige område i tabel 3 og for det nordlige område i tabel 4.

Område	Anvendelse	Etagemeter	Antal boliger	P-pladser bil
1	Dagligvarebutik ⁴	1.000	0	20
	Mindre butikker ⁴	500	0	10
	Kontor ⁴	9.500	0	95
	Etagebolig ³	5.350	65	65
2	Villa ¹	2.000	8	16
3	Punkthus ³	9.400	74	74
4	Rækkehus ³	2.400	16	24
5	Villa ¹	1.800	15	30
	Liberalt erhverv	600	0	0
6	Etagebolig ³	12.600	112	112
7	Etagebolig ³	5.100	47	47
8	Etagebolig ³	8.400	78	78
24	Rækkehus ²	700	6	9
Total				580

Tabel 3: Krav til antal bilparkeringspladser (Kommuneplan 2010-2022) i det sydlige boligområde.

Område	Anvendelse	Etagemeter	Antal boliger	P-pladser bil
9	Etage	7.150	73	73
	Erhverv	1.000	0	10
10	Etage	7.200	67	67
11	Etage	11.150	106	106
12	Punkthus	8.900	84	84
13	Rækkehus	2.250	15	23
14	Seniorbolig	1.700	21	11
15	Affaldsplads	-	0	-
16	Rækkehus	2.400	16	24
17	Rækkehus	1.750	15	23
18	Rækkehus	2.900	25	38
19	Rækkehus	2.600	15	23
20	Punkthus	5.150	45	45
21	Kaffetårnet	2.000	0	-
22	Overdækning	-	0	-
23	Kulturformål	300	0	3
Total				530

Tabel 4: Krav til antal bilparkeringspladser (Kommuneplan 2010-2022) i det nordlige boligområde.

Beregningerne fra kommunens parkeringsnorm viser, at der bør være min. 1.110 parkeringspladser i alt (beregnet som 580 + 530 parkeringspladser).

6.1.10

Bilparkering ved fodboldkampe

Kampene for Avartas 2. divisionshold spilles hovedsageligt på lørdage og søndage med hjemmebane på Espelundens Idrætsanlæg¹. Til en kamp i marts 2014 er der i et kampreferat registreret 530 tilskuere. Tallet er fundet på klubbens egen hjemmeside. Til arrangementer af denne type, kan der forventes en bilandel på ca. 0,35 parkeret bil pr. tilskuer².

Det betyder, at der ved lignende kampe kan forventes ca. 185 biler, der har behov for parkering ved fodboldkampe på lørdage eller søndage. På et luftfoto er der optalt ca. 130 parkeringspladser ved idrætsanlægget.

Rødovre Kommune har oplyst, at tilskuerne til fodboldkampe i dag anvender de eksisterende parkeringspladser på Irmagrunden, når der er store arrangementer. Fremover kan det ikke afvises, at nogle parkerer på boligparkeringen eller i højere grad langs Fjeldhammervej. Parkering ved centret vurderes ikke aktuelt, da den kan tidsbegrænses.

6.2

Stitrafik

For stitrafikken vil der også være miljøpåvirkninger i driftsfasen. Det forventes, at de mest oplagte mål for stitrafikanterne findes inden for kort afstand af Irma Byen. Oplagte destinationer er blandt andet Rødovre Centrum, bypark-

¹ Kampprogram for Avarta på DBU's hjemmeside (set den 23. juni 2014)

² Undersøgelser for lignende event – eksempelvis håndboldkamp i Gigantium i Aalborg i 2005

en, tennisbanerne, hallen, skolerne, institutioner og fodboldbanerne samt busstoppesteder og station.

Stinettet samt oplagte mål inden for ca. 1 kilometer er vist i figur 20.



Figur 20: Oplagte destinationer for stitrafikanterne i Irma Byen. Stisystemet er indlagt som vist i Rødovre Kommuneplan 2010-2022.

De fleste oplagte mål for stitrafikanterne findes i nord, øst og vest, hvor der bør sikres god tilgængelighed. Som konsekvens heraf forventes:

- Flere stitrafikanter på tværs af Korsdalsvej
- Flere stitrafikanter langs Korsdalsvej
- Flere stitrafikanter langs dele af Fjeldhammervej
- Øget behov for at komme mod øst via Rødager Allé

Der er ikke beregnet, hvor mange stitrafikanter, der forventes at færdes i området i driftsfasen.

6.2.1

Cykelparkering i Irma Byen

Normerne fra Kommuneplan 2010-2022 er sammenholdt med antallet af bebygget kvadratmeter samt antallet af boliger. Det forventede antal cykelparkeringspladser, der bør opføres, er vist i tabel 5 og tabel 6.

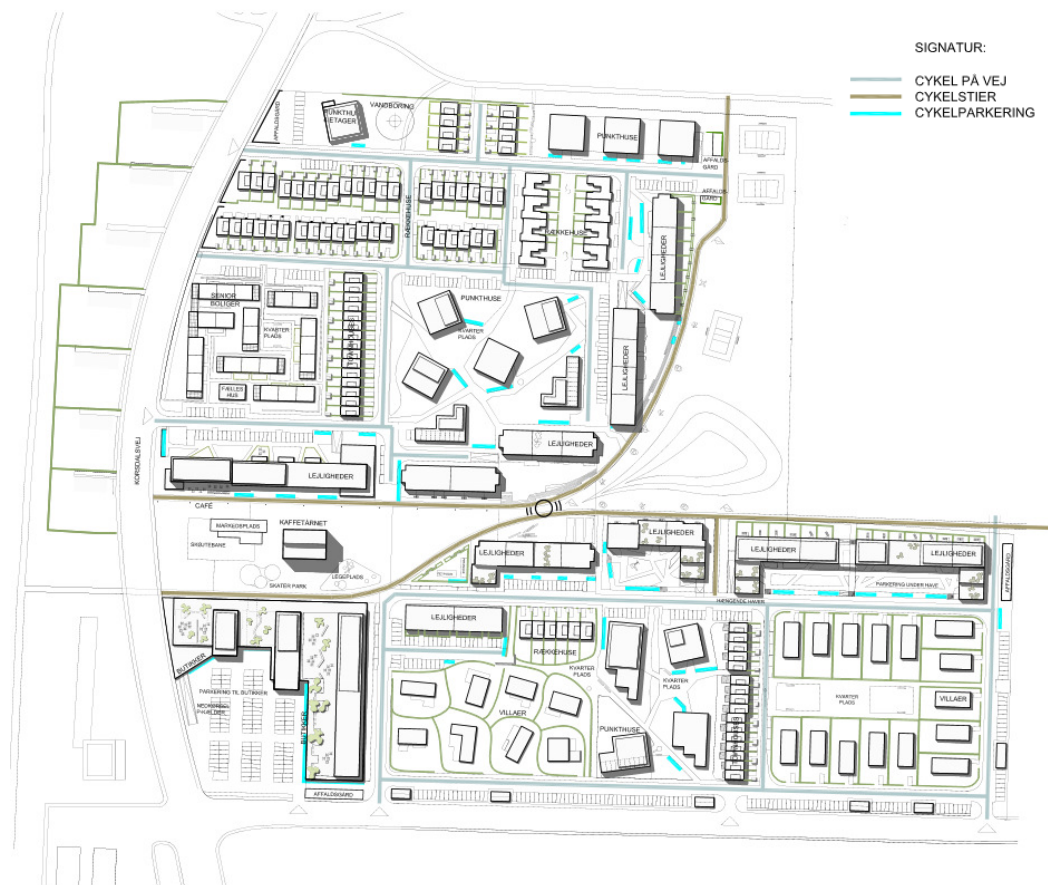
Område	Anvendelse	Etagemeter	Antal boliger	P-pladser cykler
1	Dagligvarebutik	1.000	0	20
	Butikker	500	0	10
	Kontor	9.500	0	190
	Etagebolig	5.350	65	130
2	Villa	2.000	8	-
3	Punkthus	9.400	74	148
4	Rækkehus	2.400	16	-
5	Villa	1.800	15	-
	Erhverv	600	0	-
6	Etagebolig	12.600	112	224
7	Etagebolig	5.100	47	94
8	Etagebolig	8.400	78	156
24	Rækkehus	700	15	-
Total				972

Tabel 5: Krav til antal cykelparkeringspladser (Kommuneplan 2010-2022).

Område	Anvendelse	Etagemeter	Antal boliger	P-pladser cykler
9	Etage	7.150	73	146
	Erhverv	1.000	0	15
10	Etage	7.200	67	134
11	Etage	11.150	106	212
12	Punkthus	8.900	84	168
13	Rækkehus	2.250	15	-
14	Seniorbolig	1.700	21	26
15	Affaldsplads	-	0	-
16	Rækkehus	2.400	16	-
17	Rækkehus	1.750	15	-
18	Rækkehus	2.900	25	-
19	Rækkehus	2.600	15	-
20	Punkthus	5.150	45	90
21	Kaffetårnet	2.000	0	-
22	Overdækning	-	0	-
23	Kulturformål	300	0	-
Total				791

Tabel 6: Krav til antal cykelparkeringspladser (Kommuneplan 2010-2022).

Opførelsen af cykelparkering i projektet er vist på figur 21. Det vides ikke, om den viste cykelparkering giver plads til 1.763 cykler (beregnet som 972 + 791 cykelparkeringspladser).



Figur 21: Cykelparkering vist med turkis fra Designmanualen (8.12.2014).

6.3

Kollektiv trafik

Der forventes ligeledes miljøpåvirkninger i driftsfasen for den kollektive trafik. Her kan blandt andet nævnes en forventet stigning i antallet af passagerer i den kollektive trafik efter udbygningen. Antallet af forventede passagerer i den kollektive trafik er ikke beregnet, men da området kun betjenes med busser, forventes stigningen at være mindre, end hvis området var stationsnært og havde tog- eller metroforbindelse.

Idet bustrafikken betjenes via Korsdalsvej, vil der forekomme flere stitrafikanter på tværs af vejen ved stoppesteder og stitilslutninger.

7

Afværgeforanstaltninger

Da Irma Byen skaber mere trafik på det eksisterende vejnet, vil det være nødvendigt at etablere nogle afværgeforanstaltninger, der understøtter de større trafikmængder.

Den største ændring af trafikmængder vil være i krydset Korsdalsvej/Fjeldhammervej, der af hensyn til trafikafviklingen og -sikkerheden bør etableres som en rundkørsel eller et signalreguleret kryds.

På Fjeldhammervej bør der etableres cykelsti på den vestligste del af vejen mellem krydset og den vestligste overkørsel ind til Irma Byen.

På Korsdalsvej bør hastigheden nedsættes fra 60 km/t til 50 km/t, da der vil være flere krydsende bløde trafikanter over vejen. Gode krydsningsmuligheder for de bløde trafikanter bør desuden tilvejebringes ved midterhelle og hævet flade.

I krydset Roskildevej/Korsdalsvej/Brøndbyøstervej skal signalprogrammet justeres, hvorved trafikken kan afvikles med ca. samme forsinkelse som i dag.

De interne veje i Irma Byen bør indrettes til hastigheder mellem 30 km/t og 40 km/t, og der bør være fortov i den ene eller i begge sider af vejen. Det vil skabe den bedste kombination af god fremkommelighed, trafiksikkerhed og tryghed for trafikanterne på og langs de interne veje. Der bør sikres gode oversigtsforhold ved alle overkørsler, da det også højner trafiksikkerheden.

Derudover bør det interne stisystem i Irma Byen være skabt med omtanke på det eksisterende stisystem i Rødovre Kommune. I bedste tilfælde fungerer det interne stisystem i Irma Byen som et supplement til det eksisterende stisystem og som en alternativ rute til cyklister og gående i området.

Det forventes, at ovenstående i kombination med en generel fokus på trafiksikkerheden i områdets videre udvikling, vil medvirke er tilstrækkelige tiltag til at sikre de trafikale forhold omkring Irma Byen.

I de følgende afsnit er ovenstående forhold uddybet.

7.1

Bil- og lastbiltrafik

7.1.1

Korsdalsvej

På Korsdalsvej forventes vejprofilet bibeholdt, som det er i dag, med fortov og cykelstier i begge sider.

Det skal sikres, at der fra de to overkørsler fra Irma Byen til Korsdalsvej er tilstrækkelig med oversigt.

Det anbefales, at hastigheden nedsættes til 50 km/t på Korsdalsvej. Hastighedsnedsættelsen anbefales på grund af en kombination af flere forhold. Først og fremmest er der tale om en generel ændring af Korsdalsvejs randfunktion, der går fra at være en vej i et erhvervs- og industriområde til at være en vej i en bymæssig bebyggelse med boliger. Herudover vil der fremover være både

større trafikmængder på vejen samt mere krydsende stitrafik. Hastighedsnedsættelsen forventes at kunne mindske barriereeffekten samt øge trygheden og sikkerheden.

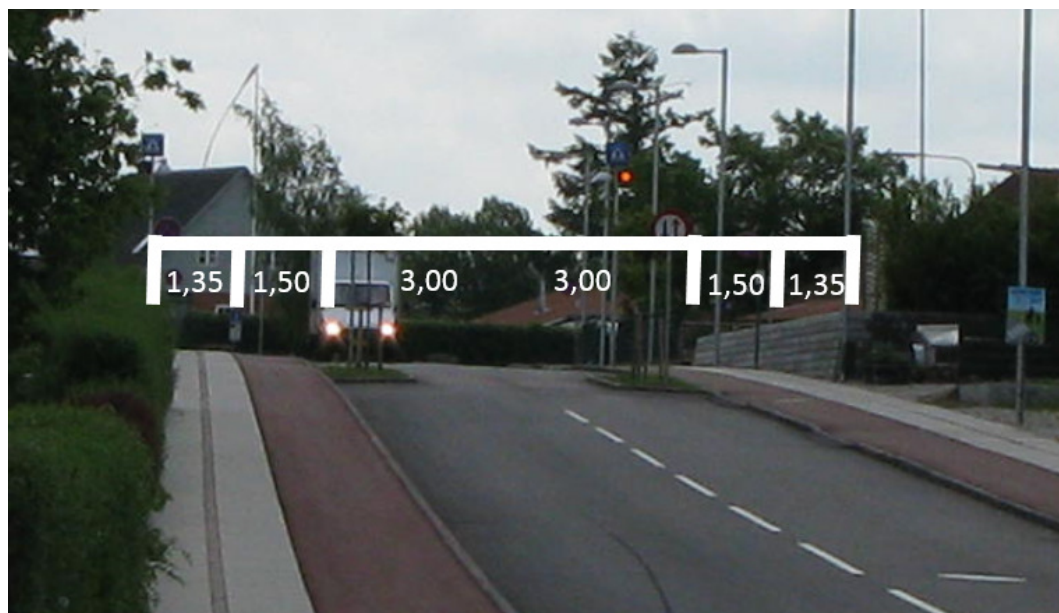
Der bør desuden etableres en foranstaltning, der højner trafiksikkerheden for de krydsende lette trafikanter nord for Fjeldhammervej. Det kan evt. være en hævet flade i kombination med en midterhelle samt supplerende vejbelysning, jf. afsnit 7.2.

7.1.2

Fjeldhammervej

På den vestligste del af Fjeldhammervej mellem den vestligste boligoverkørsel og Korsdalsvej bør vejen suppleres med cykelsti, der tilsluttes krydset med Korsdalsvej. Det skyldes de store trafikmængder på denne del af strækningen.

Ifølge arealinfo.dk er der ca. 12,2 meter mellem skel. Dermed er der mulighed for at etablere delte stier med følgende bredder:



Figur 22. Eksempel på vejprofil med den foreslåede fortovs- og cykelstibredder på Fjeldhammervej.

Der vil med den viste udformning være 0,25 m i hver vejside til rabatter (belysningsmaster, teknikskabe mv.). Rabatterne er smalle, men det vurderes muligt at etablere cykelstier under disse forhold. Afstandene er opmålt på baggrund af luftfotos, og bør undersøges nærmere i forbindelse med en evt. skitseprojektering.

Det er ikke vurderet nødvendigt at opgradere med cykelstier på den resterende del af strækningen, da kommunens eksisterende stisystem ikke ledes ad Fjeldhammervej og pga. størrelsen af den samlede trafikmængde.

7.1.3

H. J. Holst Vej

På H. J. Holst Vej er det vurderet unødvendigt med afværgeforanstaltninger for trafikafviklingen.

7.1.4 Nyholms Allé

På Nyholms Allé er det vurderet unødvendigt med afværgeforanstaltninger for trafikafviklingen.

7.1.5 Krydset Korsdalsvej og Fjeldhammervej

I krydset Fjeldhammervej og Korsdalsvej vil der komme langt større trafikmængder end i dag, og fordelingen af trafikmængderne ændres. Krydset skal af hensyn til kapaciteten og trafiksikkerheden ombygges til et signalreguleret kryds eller en rundkørsel. Både rundkørsel og signalreguleret kryds kan afvikle trafikken i fremtiden.

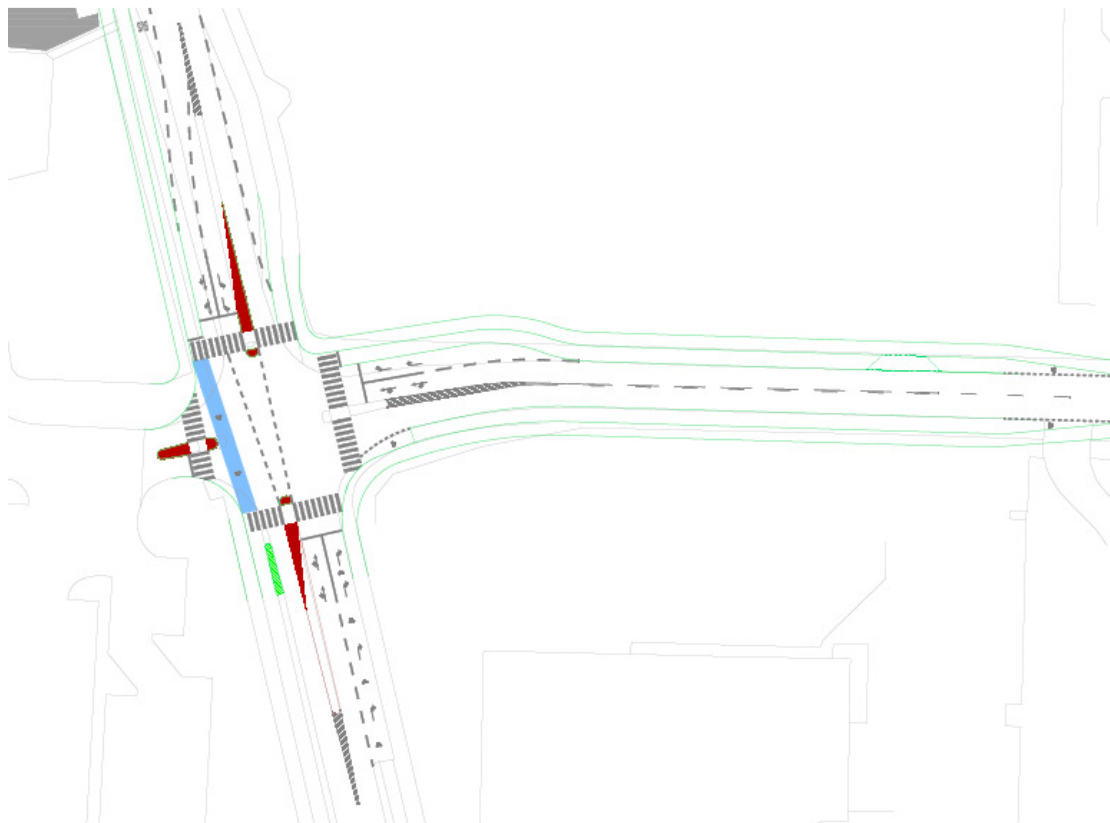
I tabel 7 på side 35 er fordele og ulemper ved at etablere henholdsvis signalregulering eller rundkørsel i krydset oplistet.

	Fordel	Ulempe
Signalreguleret kryds	Mulighed for prioritering af trafikstrømme.	Generende ventetider i trafiksvage perioder specielt på Fjeldhammervej.
	God til gennemkørende trafikstrømme.	Risiko for at rødt lys ikke overholdes især i trafiksvage perioder.
	Markerer sig tydeligt.	Dyr i drift og vedligehold.
Rundkørsel	God fremkommelighed for trafik på Fjeldhammervej, som er sekundærvejen.	En rundkørsel er arealkrævende (specielt ved midterøen).
	Hastighedsdæmpende for ligeudkørende og venstresvingende i forhold til kryds.	Stor anlægsudgift.
	God for svingende trafikstrømme. Der kommer flere svingende i fremtiden.	En rundkørsel er sikrest uden lette trafikanter.

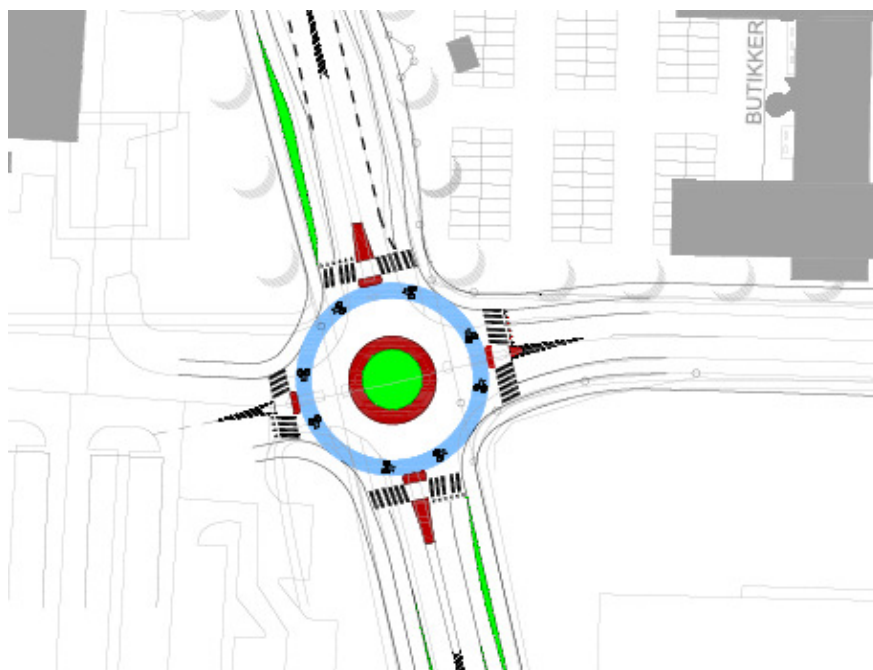
Tabel 7: Fordele og ulemper ved signalreguleret kryds og rundkørsel.

Etablering af rundkørsler, hvor der før var vigepligtskryds, har samlet set en positiv effekt på trafiksikkerheden. Det samlede antal af uheld og personskader i et kryds falder således, når der bygges en rundkørsel. Erfaringerne viser dog også, at der sker flere uheld og personskader med cyklister i rundkørsler end i vigepligtskryds.

På figur 23 og figur 24 vises en idéskitse for henholdsvis et signalreguleret kryds og en rundkørsel mellem Korsdalsvej og Fjeldhammervej. Idéskitserne er vist som principper, og der kan være forhold, som vil ændres i et egentligt skitse- eller hovedprojekt.



Figur 23: Principskitse af et signalreguleret kryds ved Korsdalsvej og Fjeldhammervej.



Figur 24: Principskitse af rundkørsel ved Korsdalsvej og Fjeldhammervej.

Behovet for ombygning er motiveret af manglende kapacitet samt trafikssikkerhed.

Både rundkørsel og signalanlæg er velegnede løsninger på den pågældende lokalitet. Rødovre Kommune har dog givet udtryk for, at der på længere sigt kan være planer om omdanne det nuværende erhverv på den sydlige side af Fjeldhammervej til andre formål. Dermed vil en rundkørsel med stor sandsynlighed have for lille kapacitet til at afvikle trafikken tilfredsstillende i fremtiden. På baggrund heraf anbefales det, at der etableres et signalanlæg, da det har en større robusthed over for fremtidige ændringer i trafikken. Signalanlæg er samtidig nemmere at udvide, hvis der er behov for yderligere kapacitet.

Et modargument for anlæg af signalanlæg er, at der kan være behov for en vendemulighed, idet kommunen planlægger at forlænge en af de nuværende buslinjer på Rødovre Parkvej til Korsdalsvej. Dette afstedkommer behov for en vendemulighed, som rundkørslen kan tilvejebringe. Hertil skal dog overvejes behovet for tidsudligning.

Det endelige valg bør derfor afgøres på baggrund af Rødovre Kommunes stillingtagen til den kollektive trafikbetjening, til kommende udbygninger og behovet for fremtidig robusthed i krydset.

7.1.6 Rundkørsel Korsdalsvej/Rødovre Parkvej

Rundkørslen kan beholde sin nuværende udformning, da simuleringsmodellen ikke viser tegn på kapacitetsproblemer.

7.1.7 Krydset Roskildevej/Korsdalsvej/Brøndbyøstervej

Krydset kan beholde sin nuværende udformning, men signalprogrammet skal kontrolleres og opdateres til de nye trafikmængder i takt med Irma Byens udbygning.

7.1.8 Krydset Roskildevej/Nyholms Allé

Krydset kan beholde sin nuværende udformning, men signalprogrammet skal kontrolleres og opdateres til de nye trafikmængder.

7.1.9 Interne veje

Det interne vejnet på Irma Byen forventes serviceret af fire forskellige vejklasser. Vejklasserne og udformningen af vejene ses i tabel 8 samt på figur 25.

Vejtype nr.	Vejtype	Hastighed	Karakter	Signatur
Vejtype 0	Stamvej	Begrænsning 40 km/t	Fortov i østlig side, Kørespor 3,25 m	
Vejtype 1	Stamvej	Begrænsning 40 km/t	Fortov i en side Kørespor 2,75 m	
Vejtype 2	Stikvej	Anbefalet 30 km/t	Fortov i en side Kørespor 2,75 m	
Vejtype 3	Stikvej	Anbefalet 30 km/t	Ensrettet, fortov i en side Kørespor 3,25 m	

Tabel 8: Forslag til vejklasser i det interne vejsystem i Irma Byen.



Figur 25: Interne vejprofiler i Irma Byen udgør tre forskellige tværprofiler, der knytter sig til de beregnede trafikmængder. Designmanualen 8.12.2014.

Det interne vejnet består af veje med hastighedsbegrænsninger på 40 km/t og 30 km/t samt fortov i en side af vejen.

Vejtype 1 (40 km/t)

Stamvejene skal indrettes, så det kun er muligt at køre 40 km/t. Med den nuværende udformning af vejnettet findes ingen stamveje længere end 300 meter i retlinjet strækning (Vejreglerne kræver foranstaltninger pr. 300 meter ved zoner med hastighedsbegrænsning på 40 km/t). Det betyder, at det ikke bør være nødvendigt at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger. Det kan dog alligevel være en fordel at have forsætninger af vejprofilet, så bilisterne automatisk overholder hastigheden. Den endelige udformning bør drøftes med vejmyndigheden, og den skal godkendes af politiet.

Det er muligt for en lastbil at passere en anden lastbil med meget lav hastighed (10-20 km/t) i begge vejprofiler (5,5-6,0 meter for begge kørebaner). Dette sikrer en robust struktur af vejnettet.

Vejtype 2 og 3

Alle stikveje er kortere end 100 meter i ret linje. Derfor er det ikke nødvendigt at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger på delstrækningerne (Vejreglerne kræver foranstaltninger pr. 100 meter ved zoner med anbefalet 30 km/t). Den endelige udformning bør drøftes med vejmyndigheden, og den skal godkendes af politiet.



Stikvejene bør desuden indrettes, så de ikke udgør en smutvej i forhold til stamvejene.

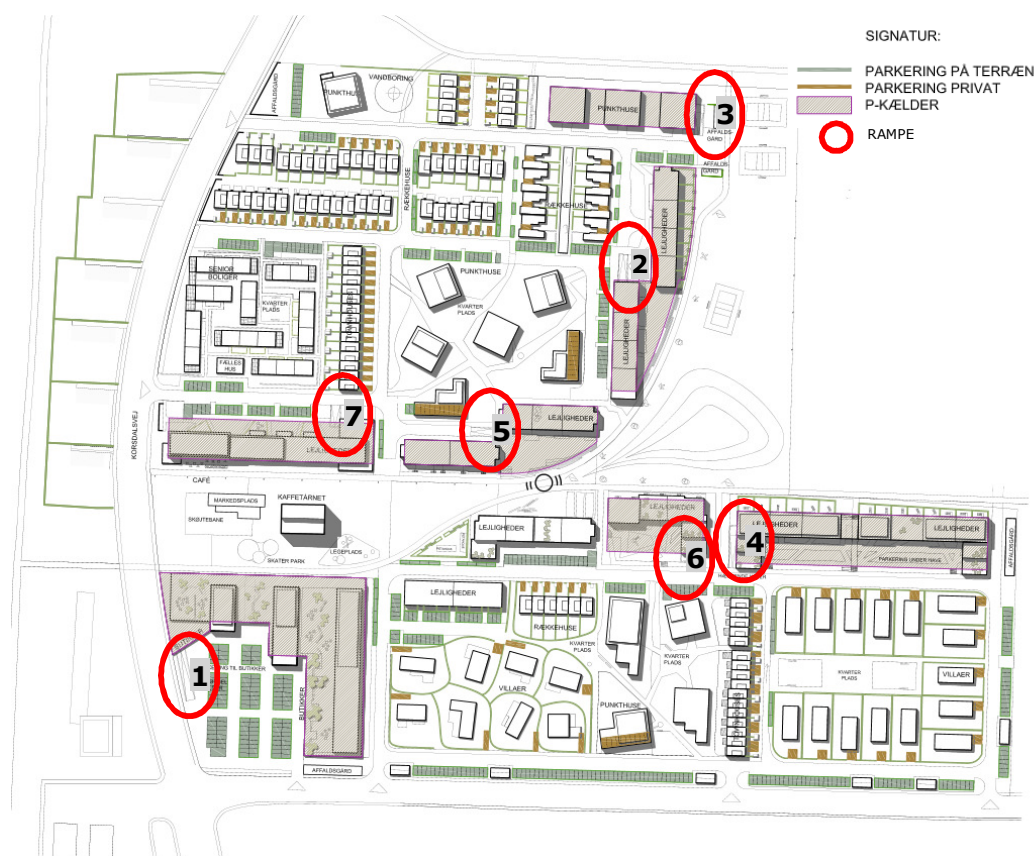
Overkørsel ved Centret

Overkørslen til centret er i projekttegningerne placeret tæt på krydset Fjeldhammervej / Korsdalsvej.

Spidstiemodellen af trafikken i scenariet 'Irma Byen 2024' viser, at der maksimalt er kølængder på ca. 50 meter ved enten signalreguleret kryds eller rundkørsel. Hvis overkørslen etableres 50 meter fra krydset, så forventes det ikke, at bilisterne vil opleve, at de er nødt til at vente på, at de kan komme ud på Fjeldhammervej. Et signalanlæg kan desuden indrettes med trafikstyring, der kan sikre rømning i forhold til kritiske kødannelser.

Ramper

På projekttegningerne er der indtegnet syv ramper, der fører ned til parkeringsanlæggene. Ramperne er markeret med rød cirkel på figur 26.



Figur 26: Forventede ramper til parkeringsanlæggene i Irma Byen (Designmanual 8.12.2014).

Kommentarer til de fire rampeanlæg kan ses i tabel 9.

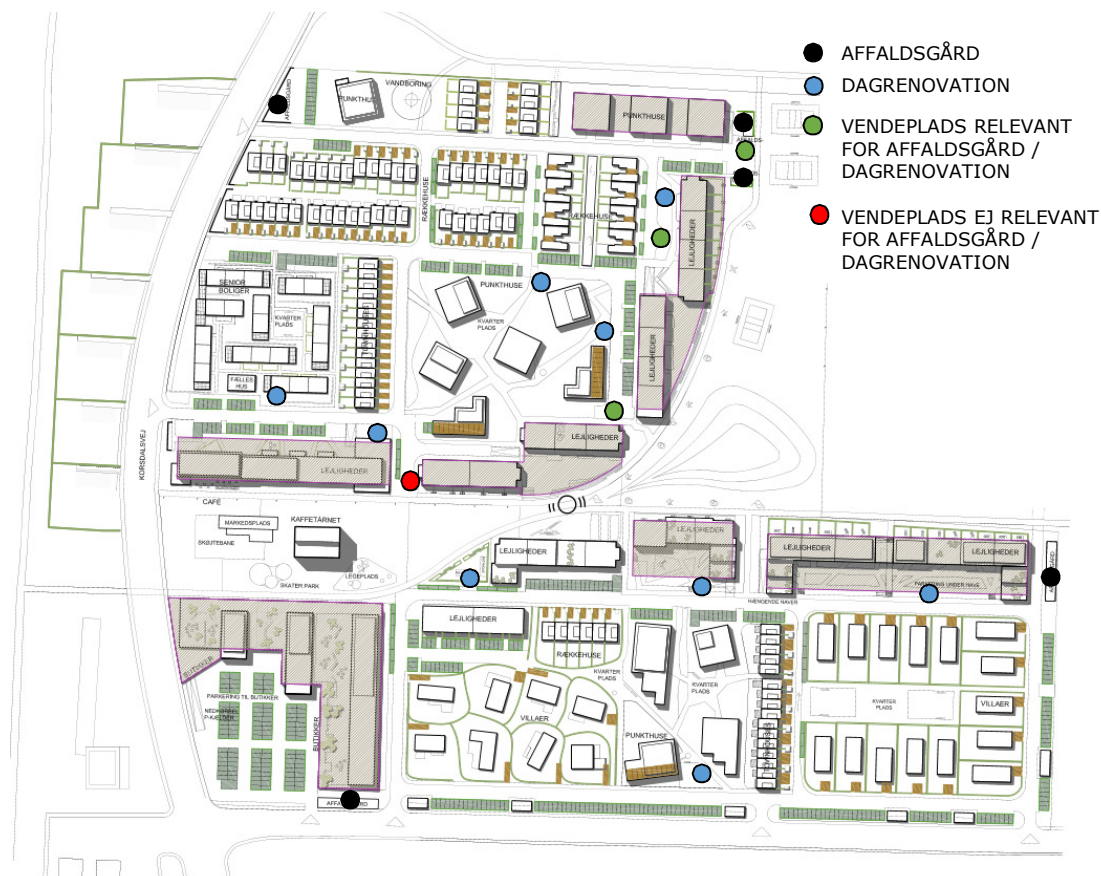
Rampe nr.	Kommentar
Rampe 1	Rampen er placeret, hvor der i dag findes en buslomme og oven i en eksisterende læskærm. Vejprofilet er formentlig større end vist på tegningen. Det må forudses at rampen evt. skal flyttes tættere på parkeringspladsen, hvis der ikke kan træffes aftale om arealerhvervelse. Rampen placeres dog generelt bedst tættere ved vejadgangen ved Fjeldhammervej.
Rampe 2	Rampen er placeret, så den krydser en gangsti lige hvor rampen starter/slutter. Der skal sikres god oversigt og lav hastighed det pågældende sted. Dette kan opnås med bl.a. hævet flade samt gennemsigtigt rækværk.
Rampe 3	Rampen er placeret, så der skal drejes skarpt for at komme op/ned. Det skal sikres, at der er oversigt til de cyklister, som kører på vejen. Placeringen er generelt acceptabel, men det skal sikres i den videre projektering, at personbiler kan køre til og fra rampen på en hensigtsmæssig måde.
Rampe 4	Rampen er placeret, så der skal drejes skarpt for at komme op/ned. Det skal i den videre projektering sikres, at der er oversigt til cyklister og fodgængere, samt at det skarpe svinget kan gennemkøres af det dimensionsgivende køretøj.
Rampe 5	Rampen er placeret, så der køres direkte i parkeringskælderen uden sving. Placeringen er ideel i forhold til, at der ikke er krydsende stitrafik i nærheden, og at der ikke er kørekurver, der skal tjekkes.
Rampe 6	På kortmaterialet er der indtegnet to ramper. Den ene rampe er placeret, så den kun kan tilgås fra vest. Den anden rampe er vinkelret på den interne vej. Her skal det i den videre projektering sikres, at der er tilstrækkelig oversigt til cyklister og gående, samt at det skarpe svinget kan gennemkøres af det dimensionsgivende køretøj.
Rampe 7	Rampen er placeret, så der skal drejes for at komme op/ned. Det skal sikres med kørekurver, at dette er muligt. Det forventes, at svingarealet vil kræve plads.

Tabel 9: Kommentarer til rampeanlæggene vist på figur 25.

Vendepladser

På projekttegningerne er der for enden af de blinde veje indtegnet vendepladser. De vendepladser, der forventes at blive benyttet af dagrenovationen, hvis de ikke skal bakke på de interne veje i boligområdet, er vist med grøn cirkel på figur 27.

Det anbefales at bibeholde samtlige vendepladser, da der eksempelvis kan forekomme vareleveringer med større køretøjer, som har behov for at vende.



Figur 27: Placering af miljøstation og dagrenovation (Designmanual 8.12.2014). Relevante vendepladser for dagrenovationen er vist med grøn prik, irrelevante vendepladser for dagrenovationen er vist med rød prik.

Arealbehov

Bebyggelsesplanen er undersøgt i forhold til arealbehovet for store køretøjer. Der er tilvejebragt mulighed for at følgende køretøj kan køre i området under nedenstående betingelser, jf. tabel 10:

Funktion	Beskrivelse	Køretøj
Dimensionsgivende køretøj	Køretøjet kan gennemføre alle sving og vendemanøvrer inden for kørebanearealet.	Lastvogn 12,0 meter lang

Tabel 10: Dimensionsgivende køretøj internt i bebyggelsen.

Større køretøjer end det angivne kan have vanskeligt ved at køre i området, og vil i vid udstrækning have behov for eksempelvis at foretage mange bakkemanøvrer.

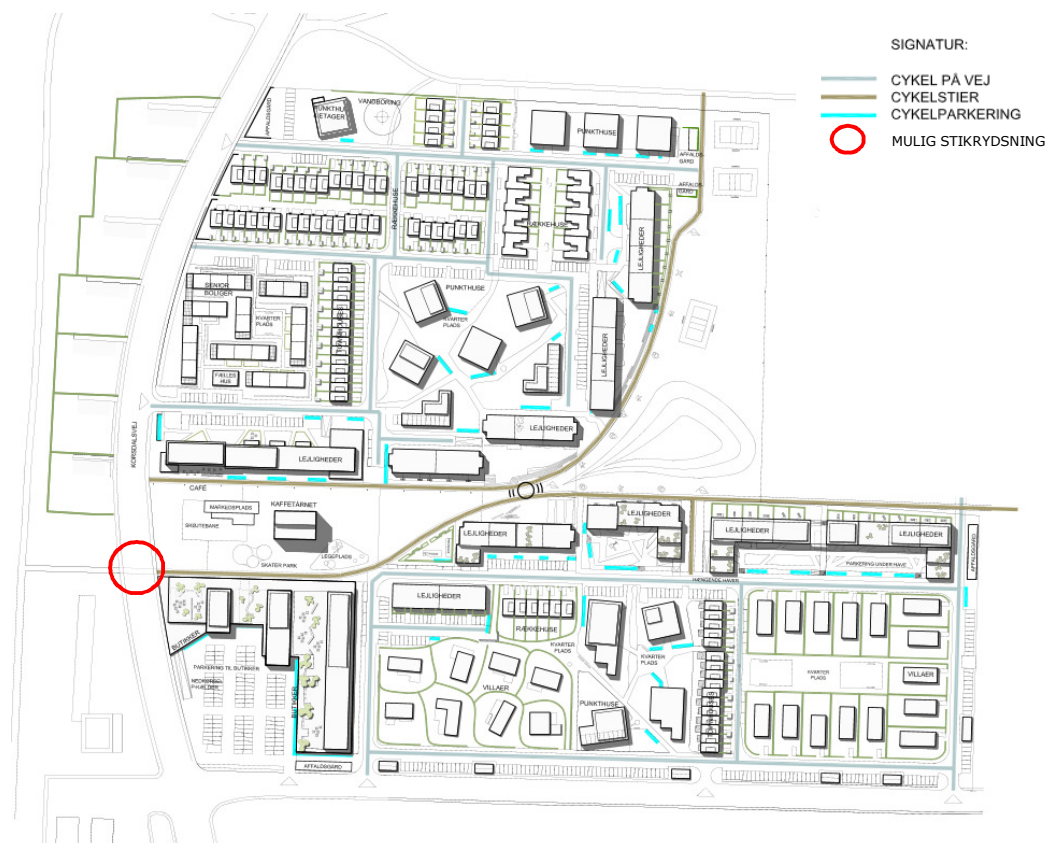
Arealbehov er kun kontrolleret i begrænset omfang i forhold til ramper, byggefelter og det eksterne vejnet, da disse forhold kan ændre sig i forbindelse med områdeudvikling og projektering.

7.2

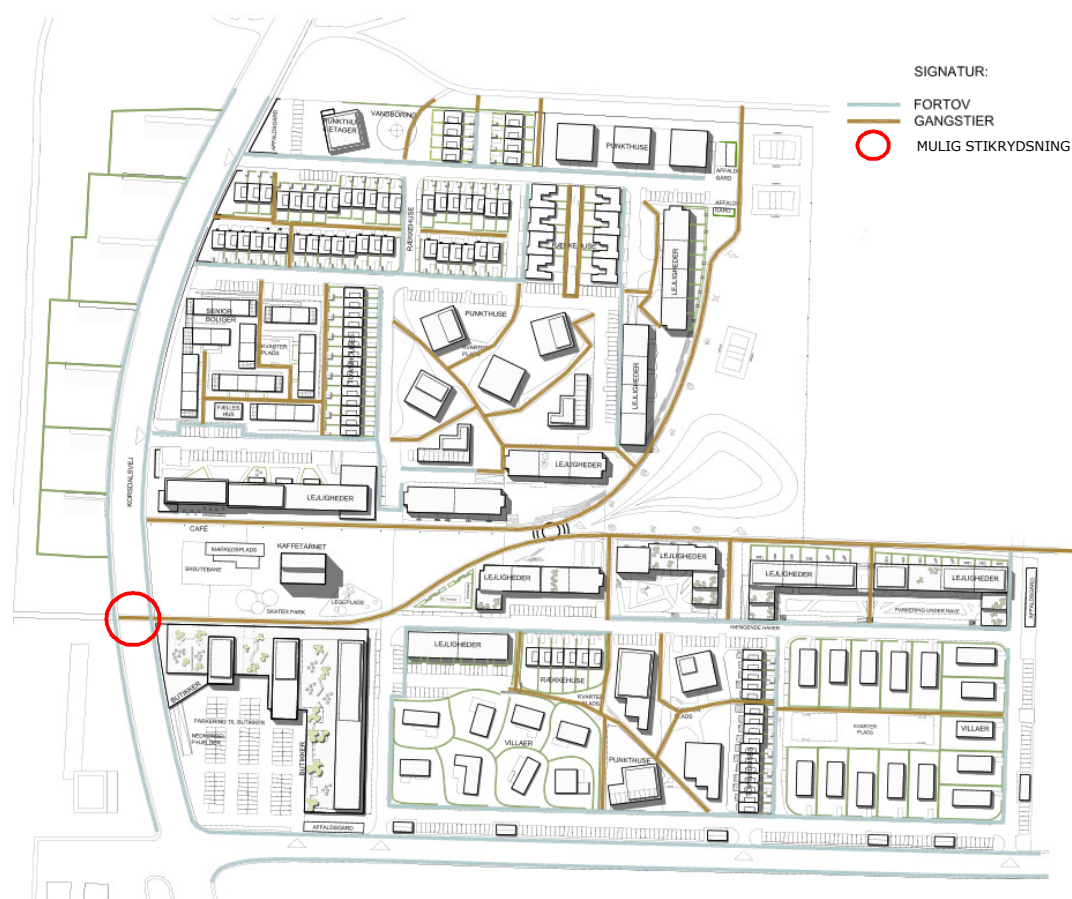
Stitrafik

På projekttegningerne er der indtegnet et internt stisystem for henholdsvis cyklister og gående. Dette er vist på figur 28 og figur 29.

Der bør ideelt set være et sammenhængende og direkte system af fortove og stier til og fra alle delområder og mål for de lette trafikanter. Dette er generelt tilfredsstillet på projekttegningerne, men der er dog enkelte steder, hvor en cyklist eller fodgænger skal færdes på vejarealet, hvis de vil gå den direkte vej. I disse tilfælde er der dog alternative ruter uden væsentlig omvej, som kan benyttes i stedet for. Bebyggelsen imødekommer derfor de lette trafikanters grundlæggende behov.



Figur 28: Projekttegning af internt stisystem for cyklister i Irma Byen fra Designmanualen (8.12.2014).



Figur 29: Projekttegning af internt stisystem for gående i Irma Byen fra Designmanualen (8.12.2014).

Stitrafik mod nord

Cykler og gående mod nord ledes op til det nuværende stisystem. Dermed er det muligt at komme til byparken, tennisbanerne og hallen uden at skulle ud på større veje.

Stitrafik mod vest

Forventede mål mod vest er Espelundens Idrætsanlæg med tilhørende fodboldbaner. Mod vest skal Korsdalsvej krydses for at stitrafikanterne kan komme over til fodboldbanerne.

Den røde cirkel på figur 28 og figur 29 markerer en mulig krydsning for fodgængere og cyklister over Korsdalsvej.

Det anbefales, at der etableres en hævet flade med støttehelle på midten. Af andre foranstaltninger, der kan højne trafikikkerheden, kan nævnes sidehelle, lokal hastighedsbegrænsning og vejbelysning.

Stitrafik mod øst

Forventede mål for stitrafikken i øst er Rødovre Centrum og Valhøj Skole. Valhøj Skole er specielt interessant, hvis bebyggelserne i Irma Byen kommer til at tilhøre dette skoledistrikt.

På projekttegningerne slutter stisystemet ved matrikelskellet, og stisystemet ledes ikke videre til et eksisterende stisystem, da dette er uden for matriklen. Stitrafikken mod øst bør blive ledt til Nyholms Allé. Nyholms Allé er en blind vej med få boliger og Rødovre byggelegeplads for enden. Der bør sikres gode krydsningsforhold for krydsende stitrafik over Nyholms Allé til Rødager Allé.

Sikkerhed for lette trafikanter

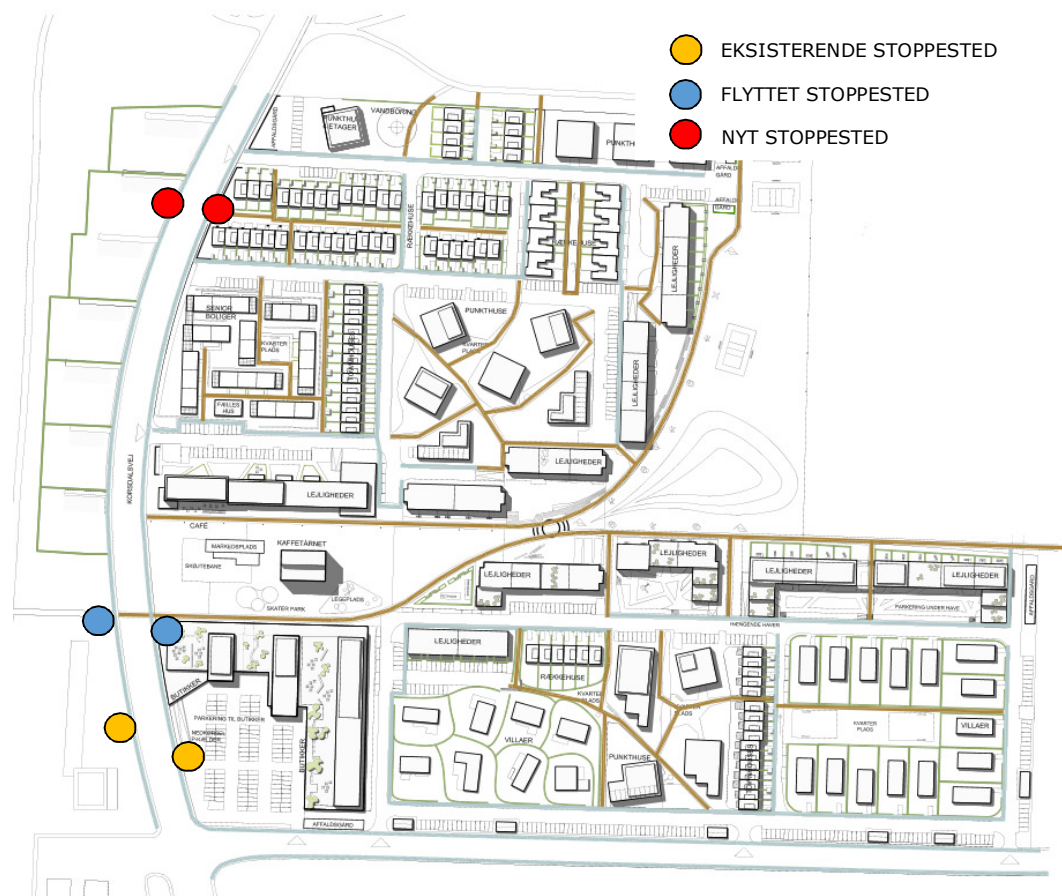
På figur 28 ses, at cyklisterne færdes enten på vejen eller på separate cykelstier i eget tracé. Sikkerheden for cyklister på vejen er tilvejebragt ved de lave hastigheder i området (40 km/t og 30 km/t) kombineret med de begrænsede trafikmængder.

De lette trafikanter har flere steder behov for at krydse de interne veje for at nå deres mål. De lave hastigheder, begrænsede trafikmængder samt generelt gode oversigtsforhold gør, at krydsningen af de interne veje kan foretages uden behov for supplerende foranstaltninger.

7.3

Kollektiv trafik

Det forventes, at den kollektive trafik opprioriteres i området på grund af udbygningens størrelse. Dette kan være ved ændring af frekvensen på busserne, ændringer af eksisterende ruter eller ændring af stoppestedernes placering. Forslag til ændringer af stoppestederne er vist på figur 30.



Figur 30: Nuværende stoppesteder (orange), flyttet stoppesteder (blå) og nye stoppesteder (røde) på baggrundskort over stier fra Designmanualen (8.12.2014).

Det forventes, at det nuværende stoppested med fordel kan flyttes mod nord (vist med blå). En flytning af det eksisterende stoppested mod nord vil gøre, at ingen beboere fra Irma Byen vil have mere end 500 meter til stoppestedet. Fordelene ved at flytte stoppestedet er:

- Det ligger tættere på Irma Byens overordnede stisystem
- Det ligger tæt på centerbebyggelsen
- Det ligger tæt på idrætsanlægget
- Det flyttes tættere på det nordlige område
- Det giver mulighed for, at besøgende fra Landforeningen af Polio, Trafik og Ulykkesskadede (øst for Irma Byen) kan bevæge sig gennem Irma Byen på det interne stisystem. Derved forbliver deres tilgængelighed til stoppestedet som i dag.

Alternativt kan der overvejes, om der er behov for et nyt stoppested mod nord. Fordelene ved et nyt stoppested vil være:

- Det vil give beboerne i den nordlige del bedre adgang til kollektiv transport
- Stoppestedet kan evt. slås sammen med et eksisterende stoppested mod nord ved Espelunden

Eventuelle ændringer på busnettet bør drøftes med Movia.

8

Miljømål

Rødovre Kommune har defineret fem miljømål for trafikken i Rødovre Kommunes Trafikplan 2012-2024. De fem miljømål i trafikplanen er:

- Det skal være trygt og sikkert at færdes i trafikken
- Vejene skal være i en stand som svarer til trafikens art og mængde
- Vejene skal være fremkommelige og sikre en tilfredsstillende trafikafvikling
- Den kollektive trafik skal være et godt alternativ til bilen
- Vejrummet skal integreres i byrummet og tage hensyn til borgerne

Herunder er beskrevet, hvordan de enkelte miljømål for trafik forsøges efterlevet ved opførelse af Irma Byen.

Det skal være trygt og sikkert at færdes i trafikken

Ved opførelsen af Irma Byen er der forslået en række trygheds- og trafiksikkerhedsskabende initiativer, der skal gøre det trygt og sikkert at færdes i Irma Byen. Det gælder blandt andet ombygning af krydset Korsdalsvej/Fjeldhammervej, nedsættelse af hastighed på Korsdalsvej, etablering af anlæg til fodgængerkrydsning på Korsdalsvej samt lave hastigheder på interne boligveje.

Vejene skal være i en stand som svarer til trafikens art og mængde

De forventede trafikmængder fra Irma Byen er opgjort, og deres forventede ruter på vejnettet er kortlagt. Herunder er det vurderet, at ingen eksisterende veje bør gøres større som en konsekvens af stigende trafikmængderne.

Der er desuden ny fodgængertrafik og cykeltrafik. Det medfører, at det anbefales, at der etableres cykelsti på den vestligste del af Fjeldhammervej, og at der etableres et nyt busstoppested på den nordlige del af Korsdalsvej.

Vejene skal være fremkommelige og sikre en tilfredsstillende trafikafvikling

Med de nuværende forudsætninger i trafikmodellen forventes vejene fremkommelige efter etablering af Irma Byen. Da fremkommeligheden oftest er mest kritisk i kryds, er der opbygget en simuleringsmodel af trafikken i udvalgte kryds. Denne model viser en tilfredsstillende trafikafvikling i krydsene, når Irma Byen er etableret med de anførte afværgeforanstaltninger.

Trafikafviklingen forventes blandt andet tilfredsstillende i krydset Korsdalsvej/Fjeldhammervej, hvis den nuværende udformning bibeholdes, og det dermed ikke som anbefalet ombygges til signalanlæg eller rundkørsel.

Den kollektive trafik skal være et godt alternativ til bilen

Irma Byen ligger uden for et stationsnært område. Det vil området også gøre i fremtiden trods etablering af et letbane i Ring 3. Den kollektive trafik til og fra Irma Byen vil derfor være i form af busbetjening.

Der bør etableres et nyt busstoppested på Korsdalsvej, som supplerer de eksisterende stoppesteder. Etableres der et nyt busstoppested som foreslået i afsnit '7 Afværgeforanstaltninger' i underafsnittet '7.3 Kollektiv trafik' på side 44 vil alle beboerne i Irma Byen have under 500 meter til et busstoppested.

Da passagergrundlaget til busruten vokser i fremtiden, bør det i samarbejde med bygherre, Rødovre Kommune og Movia undersøges, om der bør være hyppigere frekvens på busafgangene, når Irma Byen er etableret for at sikre et godt alternativ til bilen.

Vejrummet skal integreres i byrummet og tage hensyn til borgerne

Vejene i Irma Byen er tilpasset med lave hastigheder, der tager hensyn til, at der også færdes cyklister og fodgængere i området. Dog er vejrummenes funktion primært fordeling af biltrafik til de enkelte boliger samt til parkeringspladserne i Irma Byen.

9

Kumulative effekter

Ifølge Rødovre Kommuneplan 2014-2024 er der ikke nogen byudviklingsprojekter i Rødovre Kommune, der vil skabe kumulative effekter for trafikafviklingen. De projekter, der er beskrevet i kommuneplanen ligger enten langt fra Irma Byen eller er af en størrelse, så de ikke forventes at have betydning for trafikken til og fra Irma Byen.

Af andre større anlægsprojekter forventes der i de kommende år en letbane i Ring 3. Letbaneprojektet forventes ikke at påvirke byggeriet i Irma Byen direkte, men i perioder kan der være ændrede adgangsforhold til og fra Irma Byen. Det forventes, at størstedelen af den tunge trafik til og fra letbaneprojektet vil benytte Motorring 3, og at anlægsarbejdet til letbaneprojektet derfor har mindre betydning.

Letbanen kan være med til at øge andelen af brugere i den kollektive trafik, men da der samtidig byudvikles omkring letbanestationerne, så kan der skabes mere biltrafik, når letbanen står færdig. Det tætteste letbanestop er ved Glostrup Station, hvilket er ca. 3 kilometer fra Irma Byen. Da denne afstand ikke er inden for stationsnærhedsprincippet, så forventes letbanen ikke at medvirke til en højere andel af brugere i det kollektive transportsystem fra Irma Byen end ellers.

10

Overvågningsprogram

Når Irma Byen er fuldt etableret vil trafikmængderne i nærområdet være øget. Stigningen i trafik kan påvirke kapaciteten på vejnettet og støjgenerne ved bebyggelse langs vejene.

Med de etablerede afværgeforanstaltninger er kapaciteten på strækninger og i kryds tilstrækkelig. Irma Byen bør indgå som en del af kommunens almindelige overvågning af vejtrafikken. Dermed sikres at trafikmængderne ikke overstiger de beregnede mængder, og at infrastrukturen kan håndtere den nye trafik.

De øgede trafikmængder vil skabe øget støj ved bebyggelser langs vejene. Da Rødovre Kommune hører under betegnelsen 'større byområde' jf. Støjbekendtgørelsen, er kommunen forpligtiget til at støjkortlægge hvert femte år. Dermed bliver udviklingen i trafikstøj over årene automatisk overvåget.

Det forventes, at ovenstående er tilstrækkelige tiltag til at sikre de trafikale forhold omkring Irma Byen.

11

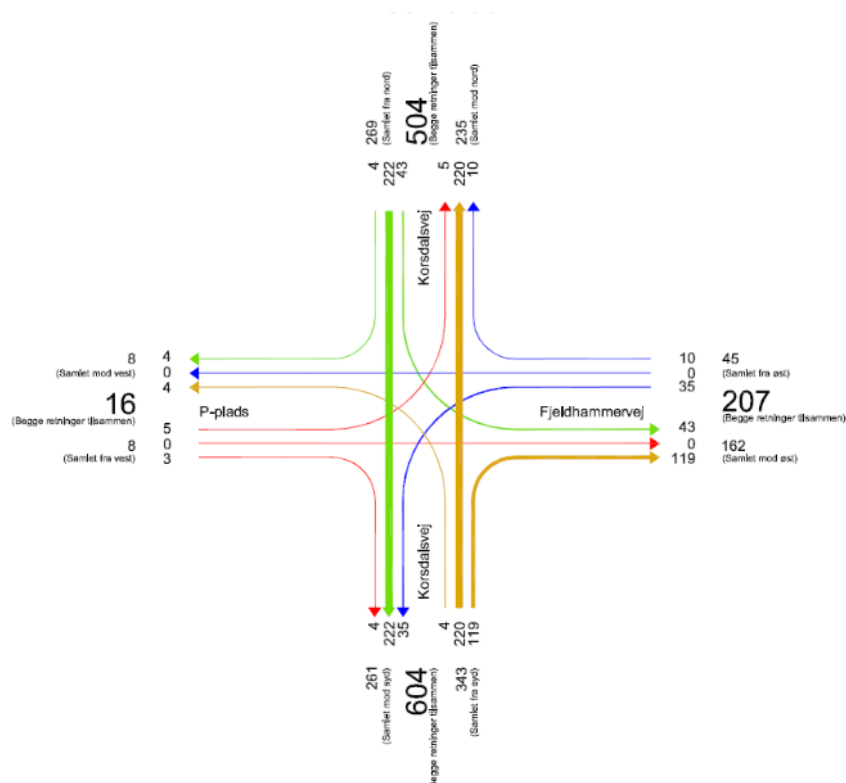
Manglende viden

Omfanget af nedrivningen samt den forventede størrelse af jordkørslerne er fortsat ukendte. Desuden kendes der ikke til tidsplanen for udbygningen, hvorfor det ikke er muligt at identificere spidsbelastningsperioderne for trafik under byggefasen.

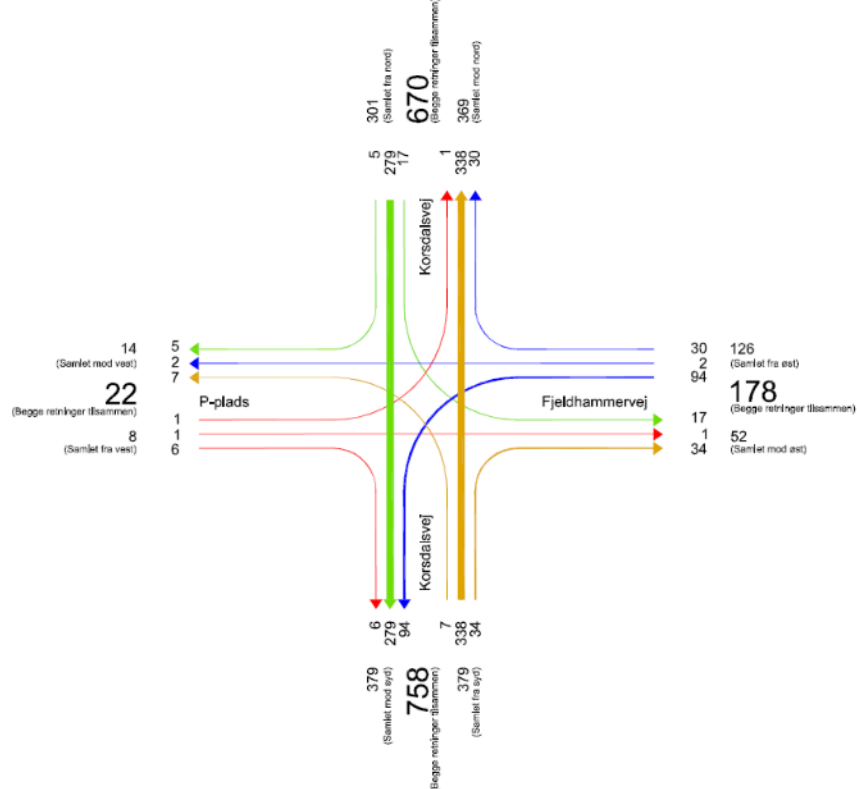
Byggefeltene er desuden en ukendt faktor, da bygherre ikke kan bestemme, hvordan køberne udformer de enkelte byggefelt. Når byggefeltene ikke kan endelig bestemmes, så bliver overvågningsprogrammet vigtigt, da det giver Rødovre Kommune muligheden for at følge byggeprojektet undervejs og registrere ændringer i forhold til designmanualen.

12

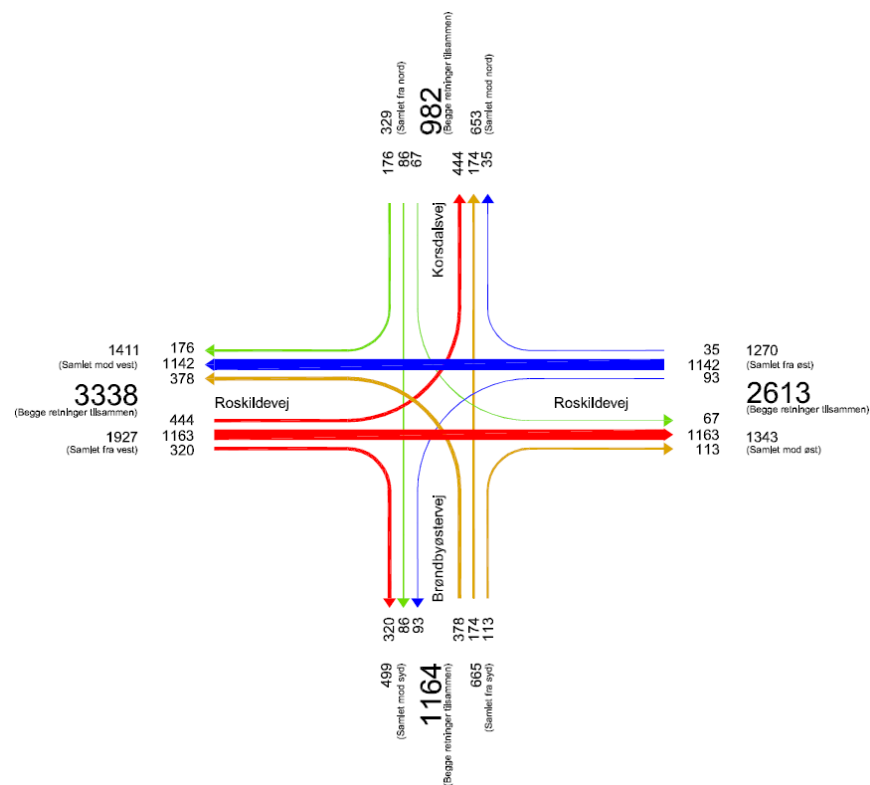
Bilag 1: Krydstællinger



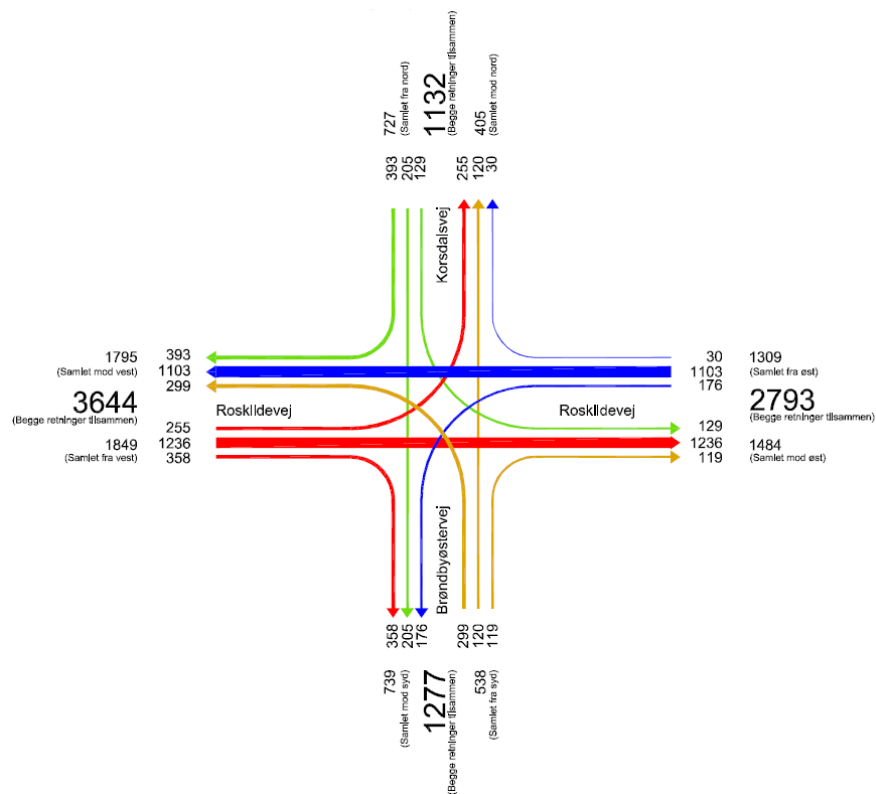
Figur 31: Morgenspidstide (7.30-8.30), motorkøretøjer.. Korsdalsvej/Fjeldhammervej.



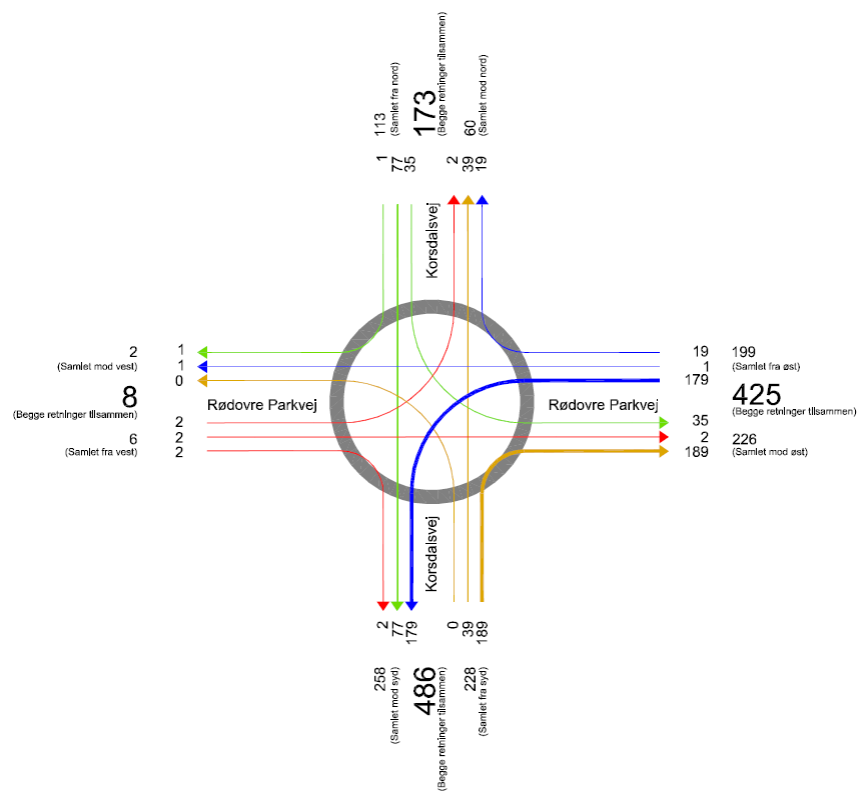
Figur 32: Eftermiddagsspidstide (15.30-16.30), motorkøretøjer. Korsdalsvej/Fjeldhammervej.



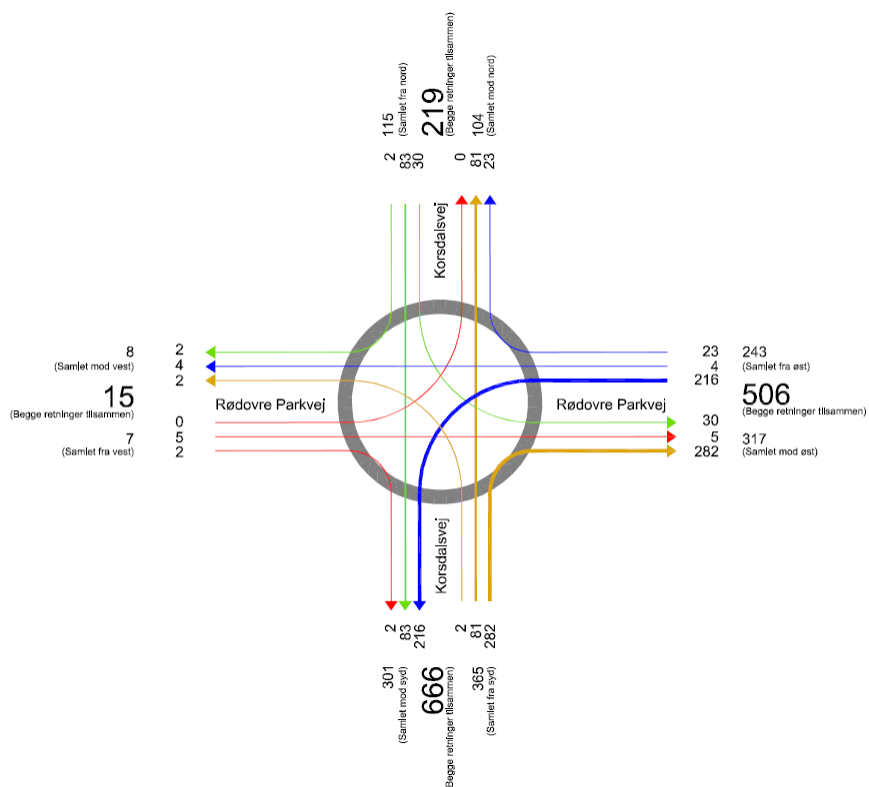
Figur 33: Morgenspidstid (7.30-8.30), motorkøretøjer. Roskildevej/Korsdalsvej/Brøndbyøstervej.



Figur 34: Eftermiddagsspidstid (15.30-16.30), motorkøretøjer. Roskildevej/Korsdalsvej/Brøndbyøstervej.



Figur 35: Morgenspidstid (7.30-8.30), motorkøretøjer. Korsdalsvej/Rødovre Parkvej.



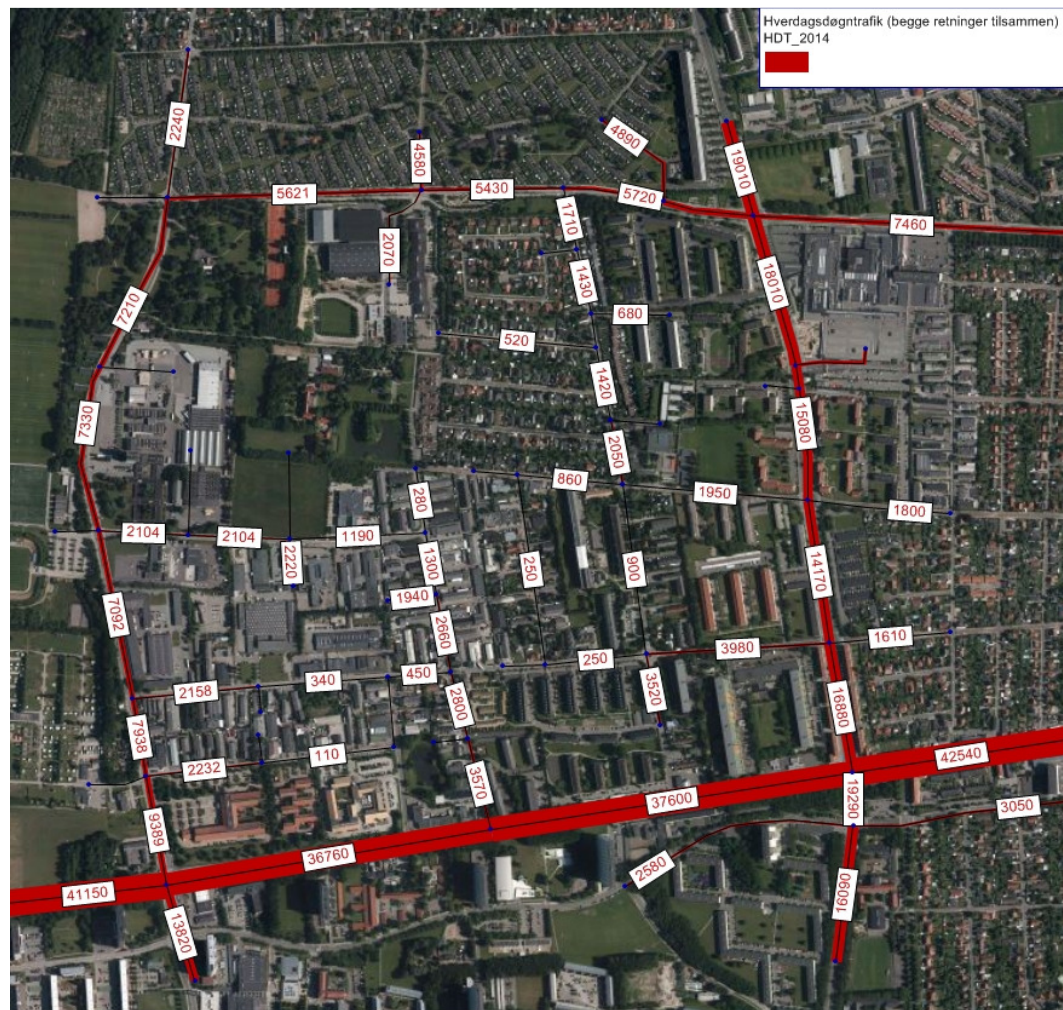
Figur 36: Eftermiddagsspidstid (15.30-16.30), motorkøretøjer. Korsdalsvej/Rødovre Parkvej.

13

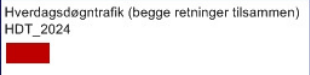
Bilag 2: Trafikmodel



Figur 37. Oversigtskort – Modelområde



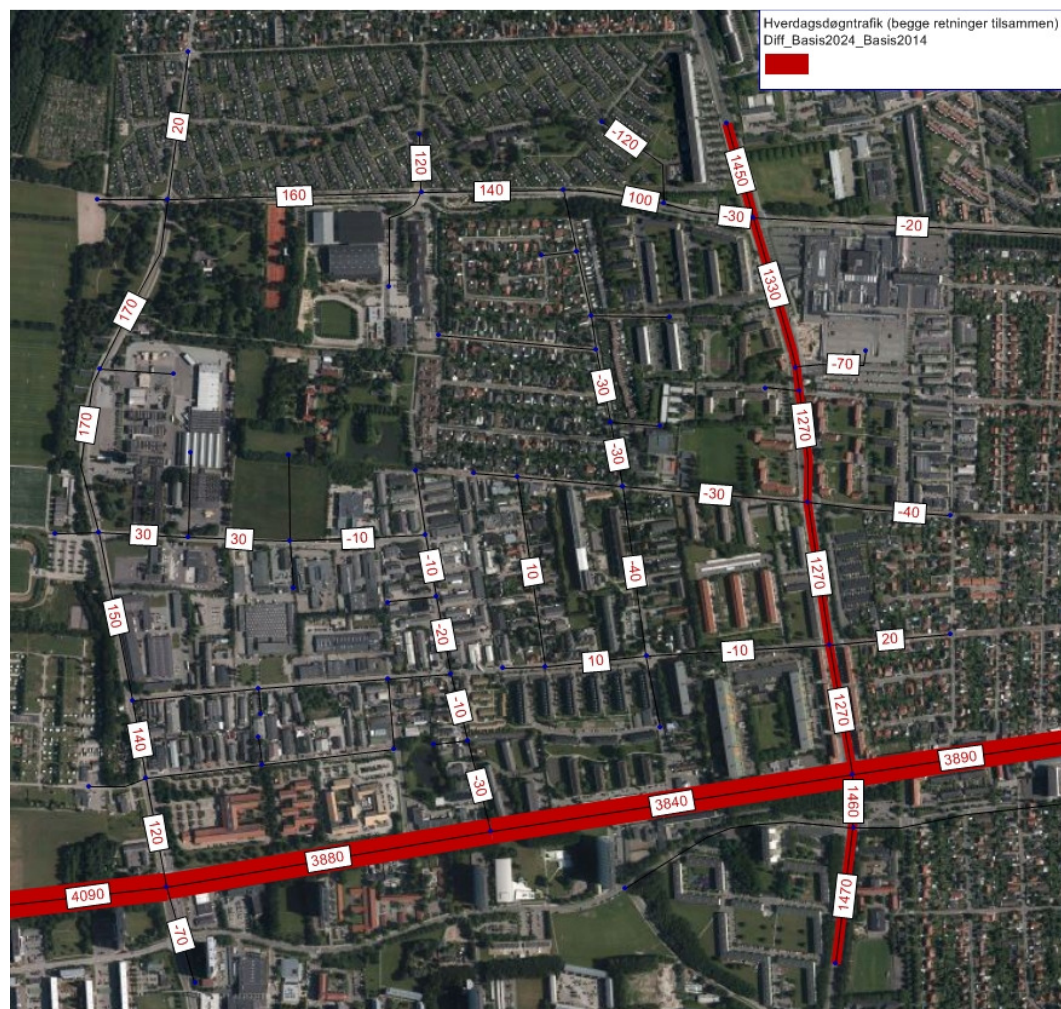
Figur 38. Hverdagsdøgntrafik - 2014.



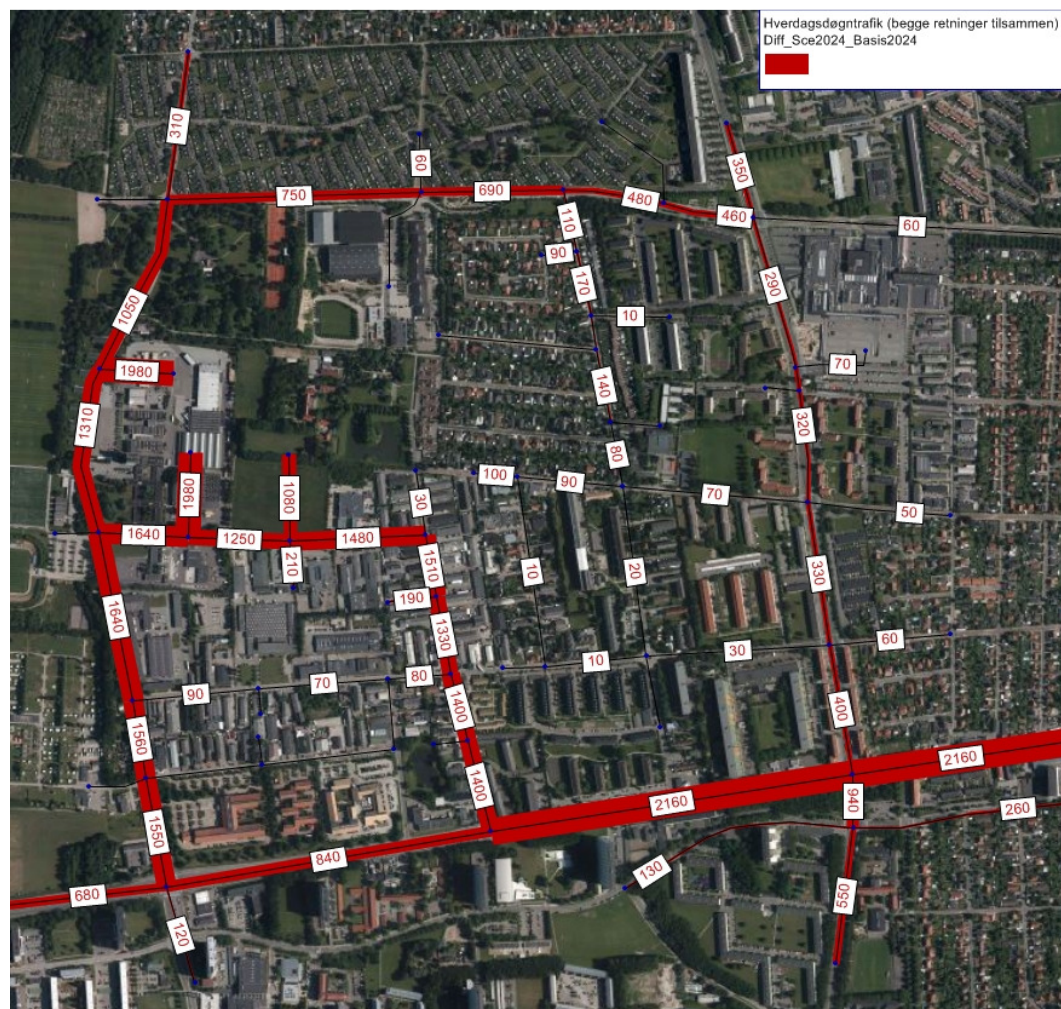
Figur 39. Hverdagsdøgnetrafik - 0-Alternativet 2024.



Figur 40. Hverdagsdøgntrafik - Fuld udbygning af IrmaByen 2024.



Figur 41. Hverdagsdøgntrafik - Differenskort mellem 2014 og 0-Alternativet 2024.



Figur 42. Hverdagsdøgntrafik - Differenskort mellem 0-Alternativet 2024 og IrmaByen fuldt udbygget i 2024.

Bilag 3: Trafiksimulering



Figur 43. Oversigtskort - Simuleringsområde.

14.1

Køllængder fra trafiksimulering

Tabellerne herunder er fra trafiksimuleringen. Det betyder, at gennemsnitlige og maksimale køllængder kun er beregnet for morgen- og eftermiddagsspids-timen. Desuden er alle køllængder målt i meter.

Roskildevej- Brøndbyøstervej/Korsdalsvej Køllængde	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Korsdalsvej, højre	46	3	54	3	58	5	74	5	220	21	223	19	219	16	230	16
Korsdalsvej, ligeud	51	3	39	3	68	4	46	4	188	8	133	8	175	9	148	9
Korsdalsvej, venstre	39	3	42	2	38	3	40	3	140	5	142	5	70	5	60	5
Roskildevej Ø, højre	27	1	32	1	27	1	27	1	27	1	27	1	38	1	40	1
Roskildevej Ø, ligeud	113	9	167	13	190	17	190	17	140	9	177	13	202	16	202	17
Roskildevej Ø, venstre	27	3	26	3	26	3	26	3	35	5	34	5	41	6	41	6
Brøndbyøstervej, højre	53	5	53	5	50	5	50	5	56	5	56	5	54	5	54	5
Brøndbyøstervej, ligeud	73	7	77	7	76	7	77	7	50	4	53	4	63	5	58	5
Brøndbyøstervej, venstre	52	9	59	9	53	9	53	9	40	7	40	7	46	7	46	7
Roskildevej V, højre	84	10	84	10	79	10	79	10	266	44	750	108	204	24	176	24
Roskildevej V, ligeud	112	16	145	21	137	21	137	21	323	41	753	277	367	50	367	50
Roskildevej V, venstre	60	11	55	11	61	12	61	12	50	9	52	10	60	12	60	12

Korsdalsvej-Fjeldhammervej Køllængde	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Korsdalsvej N, højre	22	0	23	0	66	1	61	3	28	0	30	0	76	2	64	4
Korsdalsvej N, ligeud	-	-	-	-			27	1	-	-	-	-			20	0
Korsdalsvej N, venstre	26	0	27	0			32	0	34	0	0	0			0	0
Fjeldhammervej Ø, højre	8	0	15	0	28	0	37	2	22	0	27	0	44	1	42	3
Fjeldhammervej Ø, ligeud+venstre							40	3							51	5
Korsdalsvej S, højre	0	0	6	0	94	2	61	4	0	0	0	0	177	9	87	4
Korsdalsvej S, ligeud	-	-	-	-			85	6	-	-	-	-			141	12
Korsdalsvej S, venstre	13	0	6	0			34	0	13	0	0	0			0	0
Fjeldhammervej V	0	0	0	0	6	0	14	0	0	0	0	0	10	0	18	0

Korsdalsvej-Rødovre Parkvej Køllængde	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Korsdalsvej N	26	0	33	0	36	0	31	0	34	0	26	0	35	0	35	0
Rødovre Parkvej Ø	21	0	22	0	22	0	22	0	22	0	29	0	29	0	24	0
Korsdalsvej S	36	0	32	0	34	0	40	0	68	0	53	0	49	0	60	0
Rødovre Parkvej V	14	0	14	0	14	0	14	0	14	0	14	0	14	0	14	0

Korsdalsvej-H.J. Holst Vej Køllængde	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
H.J. Holst Vej	10	0	10	0	10	0	16	0	69	2	55	2	78	4	66	3
Absalon Camping	6	0	5	0	7	0	6	0	12	0	12	0	13	0	13	0

Korsdalsvej-Valhøjs Allé Køllængde	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Valhøjs Allé	26	0	26	0	26	0	28	0	44	1	32	0	54	1	46	1

Roskildevej-Nyholms Allé Kørlængde	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Nyholms Allé, højre	19	0	19	0	14	0	14	0	36	2	36	2	33	2	33	2
Nyholms Allé, venstre	39	4	39	4	70	7	70	7	52	6	52	6	86	8	86	8
Roskildevej Ø, højre	31	1	32	1	34	2	34	2	34	1	33	1	46	3	46	3
Roskildevej Ø, ligeud	105	12	149	15	167	16	167	16	144	16	180	22	228	26	228	26
Roskildevej V, ligeud	39	3	42	3	48	3	48	3	52	4	49	3	47	3	48	3
Roskildevej V, venstre	28	0	28	0	28	0	28	0	7	0	7	0	7	0	7	0

14.2

Forsinkelser fra trafiksimuleringen

Tabellerne herunder er udtræk fra trafiksimuleringen. Det betyder, at forsinkelserne kun er beregnet for henholdsvis morgen- og eftermiddagsspids-timen. LOS referer til Level of Service, som oversættes til serviceniveau på dansk.

Roskildevej- Brøndbyøstervej/Korsdalsvej Forsinkelse	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Korsdalsvej, højre	15	B	15	B	17	B	17	B	36	D	35	C	27	C	28	C
Korsdalsvej, ligeud	25	C	25	C	24	C	23	C	30	C	30	C	28	C	28	C
Korsdalsvej, venstre	30	C	30	C	31	C	31	C	37	D	37	D	35	C	37	D
Roskildevej Ø, højre	14	B	14	B	14	B	14	B	12	B	11	B	13	B	13	B
Roskildevej Ø, ligeud	16	B	18	B	20	B	20	B	16	B	17	B	19	B	19	B
Roskildevej Ø, venstre	40	D	40	D	39	D	39	D	34	C	33	C	37	D	37	D
Brøndbyøstervej, højre	29	C	29	C	30	C	30	C	28	C	28	C	28	C	28	C
Brøndbyøstervej, ligeud	26	C	26	C	27	C	27	C	24	C	24	C	25	C	25	C
Brøndbyøstervej, venstre	32	C	32	C	34	C	34	C	36	D	36	D	37	D	37	D
Roskildevej V, højre	26	C	27	C	27	C	27	C	71	E	113	F	46	D	46	D
Roskildevej V, ligeud	21	C	22	C	22	C	22	C	37	D	101	F	36	D	36	D
Roskildevej V, venstre	34	C	34	C	34	C	34	C	41	D	96	E	48	D	47	D
Samlet krydsforsinkelse	23	C	24	C	25	C	25	C	33	C	57	D	31	C	31	C

Korsdalsvej-Fjeldhammervej Forsinkelse	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Korsdalsvej N, højre	1	A	1	A	6	A	10	A	1	A	1	A	10	A	11	B
Korsdalsvej N, ligeud	1	A	1	A	1	A	10	A	1	A	1	A	8	A	10	A
Korsdalsvej N, venstre	4	A	4	A	6	A	16	B	4	A	4	A	10	A	17	B
Fjeldhammervej Ø, højre	1	A	1	A	5	A	19	B	2	A	2	A	8	A	22	C
Fjeldhammervej Ø, ligeud	-	-	-	-	-	-	-	-	4	A	4	A	9	A	24	C
Fjeldhammervej Ø, venstre	3	A	3	A	5	A	22	C	4	A	4	A	9	A	22	C
Korsdalsvej S, højre	1	A	1	A	8	A	18	B	1	A	1	A	15	B	21	C
Korsdalsvej S, ligeud	0	A	0	A	8	A	18	B	0	A	0	A	15	B	21	C
Korsdalsvej S, venstre	2	A	2	A	7	A	22	C	3	A	2	A	15	B	24	C
Fjeldhammervej V, højre	1	A	1	A	3	A	19	B	1	A	1	A	4	A	18	B
Fjeldhammervej V, ligeud	-	-	-	-	-	-	-	-	3	A	6	A	4	A	15	B
Fjeldhammervej V, venstre	2	A	2	A	3	A	21	C	4	A	3	A	4	A	13	B
Samlet krydsforsinkelse	1	A	1	A	6	A	15	B	1	A	1	A	10	A	15	B

Korsdalsvej-Rødovre Parkvej Forsinkelse	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Korsdalsvej N, højre	4	A	5	A	7	A	7	A	8	A	5	A	8	A	8	A
Korsdalsvej N, ligeud	4	A	5	A	5	A	5	A	6	A	6	A	8	A	8	A
Korsdalsvej N, venstre	4	A	4	A	5	A	5	A	6	A	6	A	7	A	7	A
Rødovre Parkvej Ø, højre	1	A	1	A	1	A	1	A	2	A	2	A	2	A	2	A
Rødovre Parkvej Ø, ligeud	-	-	-	-	2	A	2	A	2	A	2	A	3	A	3	A
Rødovre Parkvej Ø, venstre	1	A	1	A	1	A	1	A	2	A	2	A	2	A	2	A
Korsdalsvej S, højre	2	A	2	A	1	A	1	A	3	A	3	A	1	A	1	A
Korsdalsvej S, ligeud	3	A	2	A	3	A	3	A	4	A	4	A	4	A	5	A
Korsdalsvej S, venstre	-	-	-	-	-	-	-	-	3	A	3	A	5	A	6	A
Rødovre Parkvej V, højre	4	A	6	A	5	A	5	A	5	A	7	A	6	A	7	A
Rødovre Parkvej V, ligeud	6	A	6	A	6	A	6	A	7	A	7	A	8	A	8	A
Rødovre Parkvej V, venstre	6	A	7	A	5	A	5	A	-	-	-	-	-	-	-	-
Samlet krydsforsinkelse	2	A	2	A	2	A	3	A	3	A	3	A	3	A	4	A

Korsdalsvej-H.J. Holst Vej Forsinkelse	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Korsdalsvej N, mod Absalon Camping	-	-	-	-	-	-	-	-	1	A	1	A	1	A	1	A
Korsdalsvej N, ligeud	1	A	1	A	0	A	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A
Korsdalsvej N, mod H.J. Holst Vej	3	A	3	A	3	A	3	A	3	A	3	A	3	A	4	A
H.J. Holst Vej, højre	2	A	2	A	3	A	2	A	9	A	6	A	13	B	10	A
H.J. Holst Vej, venstre	5	A	5	A	7	A	6	A	14	B	12	B	21	C	16	B
Korsdalsvej S, mod H.J. Holst Vej	4	A	4	A	4	A	4	A	2	A	2	A	3	A	3	A
Korsdalsvej S, ligeud	3	A	3	A	3	A	3	A	3	A	3	A	4	A	4	A
Korsdalsvej S, mod Absalon Camping	4	A	4	A	5	A	5	A	7	A	8	A	11	B	11	B
Absalon Camping, højre	1	A	1	A	1	A	1	A	2	A	2	A	2	A	2	A
Absalon Camping, venstre	4	A	2	A	4	A	5	A	3	A	3	A	7	A	7	A
Samlet krydsforsinkelse	2	A	2	A	2	A	2	A	4	A	4	A	5	A	4	A

Korsdalsvej-Valhøjs Allé Forsinkelse	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Korsdalsvej N, ligeud	0	A	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A
Korsdalsvej N, mod Valhøjs Allé	5	A	5	A	6	A	7	A	4	A	3	A	6	A	6	A
Valhøjs Allé, højre	2	A	2	A	4	A	4	A	4	A	3	A	6	A	5	A
Valhøjs Allé, venstre	4	A	4	A	6	A	5	A	6	A	6	A	10	A	8	A
Korsdalsvej S, mod Valhøjs Allé	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A
Korsdalsvej S, ligeud	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A	1	A	0	A	0	A
Samlet krydsforsinkelse	1	A	1	A	1	A	1	A	2	A	1	A	2	A	2	A

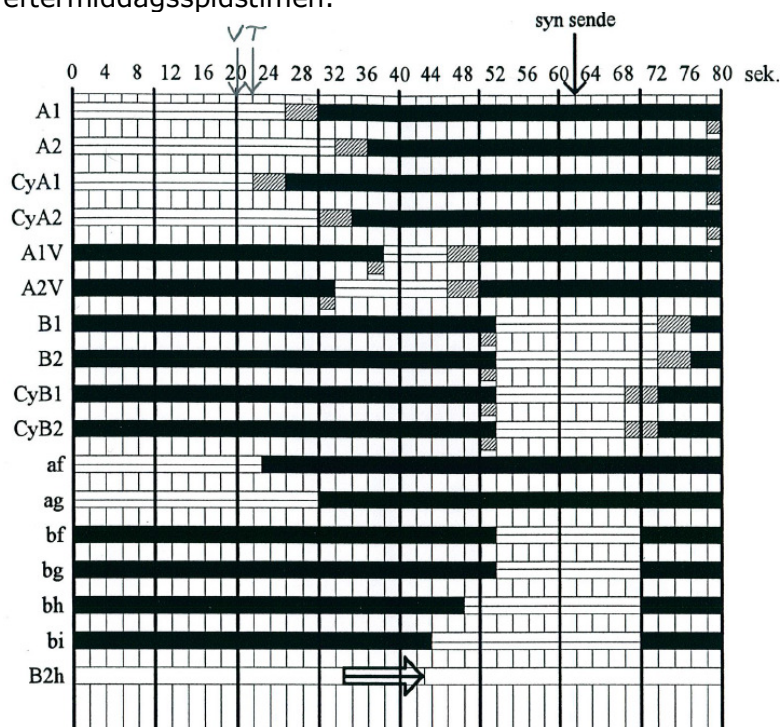
Roskildevej-Nyholms Allé Forsinkelse	Morgen								Eftermiddag							
	Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal		Basis		Basis 2024		Scenarie rundkørsel		Scenarie signal	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Nyholms Allé, højre	20	B	20	B	20	B	20	B	21	C	21	C	21	C	21	C
Nyholms Allé, venstre	30	C	30	C	37	D	37	D	34	C	34	C	36	D	36	D
Roskildevej Ø, højre	17	B	17	B	18	B	18	B	17	B	18	B	21	C	21	C
Roskildevej Ø, ligeud	16	B	17	B	17	B	17	B	17	B	19	B	21	C	21	C
Roskildevej V, ligeud	6	A	5	A	5	A	5	A	6	A	6	A	6	A	6	A
Roskildevej V, venstre	22	C	23	C	25	C	25	C	20	B	23	C	23	C	23	C
Samlet krydsforsinkelse	12	B	12	B	13	B	13	B	13	B	14	B	14	B	14	B

15

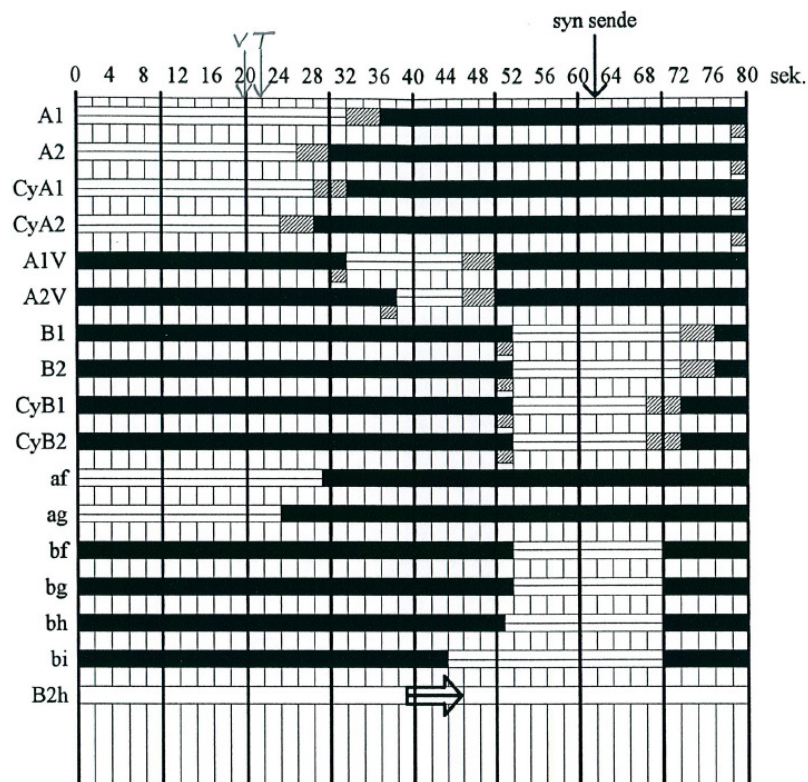
Bilag 4: Ændringer i signal Roskildevej-Brøndbyøstervej-Korsdalsvej

Signalanlægget Roskildevej-Brøndbyøstervej-Korsdalsvej foreslås omprogrammeret, når Irma Byen er udbygget, så det bedre kan håndtere de fremtidige trafikmængder.

Figur 44 og figur 45 viser de eksisterende signalprogrammer for hhv. morgen- og eftermiddagsspidstimen.



Figur 44. Eksisterende morgenprogram for signalanlægget Roskildevej-Brøndbyøstervej-Korsdalsvej.

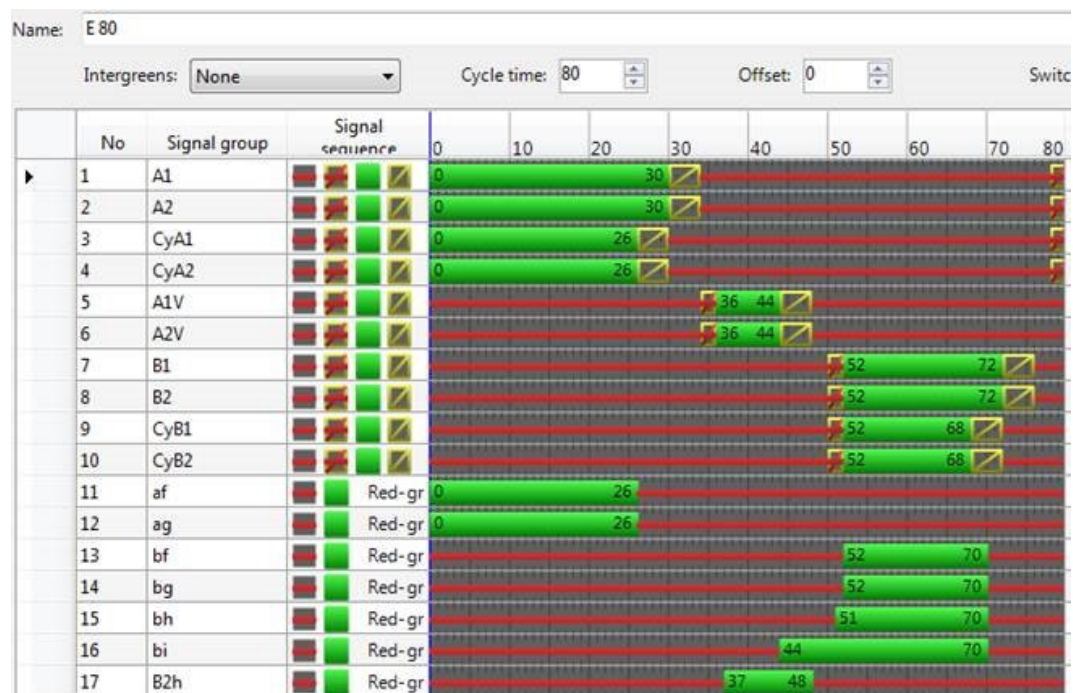


Figur 45. Eksisterende eftermiddagsprogram for signalanlægget Roskildevej-Brøndbyøstervej-Korsdalsvej.

Ud fra trafiksimuleringerne ser det ud til, at morgenprogrammet stadig kan håndtere de ændrede trafikmængder som følge af udbygningen af Irma Byen.

Eftermiddagsprogrammet foreslås i stedet ændret jf. det forslag, som er illustreret i figur 46.

Omløbstiden og fasesekvensen er ikke ændret i forhold til det eksisterende signalprogram. Grøntiderne er dog justeret, så de højresvingende køretøjer fra Korsdalsvej (signalgruppe B2h) får mere grøntid og kan afvikles bedre.



Figur 46. Forslag til fremtidigt eftermiddagsprogram for signalanlægget Roskildevej-Brøndbyøstervej-Korsdalsvej.