

# NOTAT

Projekt **Trafik ved Rødovre Centrum**  
Kunde **Rødovre Centrum**  
Notat nr. **4**  
Dato **2014-4-30**

## 1. Indledning

Rødovre Centrum ønsker at udvide parkeringskapaciteten for bl.a. at fremtidssikre centret mht. til mulig kundetilstrømning. Særligt i spidsperioder på lørdage og omkring højtider er der meget pres på parkeringsarealerne. Hvilket betyder en del p-søgende trafik på egen grund og på det kommunale vejnet Rødovre Parkvej, Tårnvej samt Højnæsvej. I værste fald betyder den begrænsende parkering at kunder kører forgæves eller at de bliver væk og handler andetsteds.

Dette notat indeholder en trafikal vurdering af hvilke konsekvenser det vil have med en udvidelse af parkeringsarealerne.

Notatet indeholder en gennemgang af de eksisterende trafikale forhold (herunder plan forhold) samt den forventede ændring i trafikken ved en udvidelse af parkeringen. Herunder en vurdering af trafikafviklingen i knudepunkterne omkring centret på det kommunale vejnet for år 2015 samt for år 2030.

Vurderinger for 2030 er medtaget for at analysere hvor fremtidssikret vejnettet omkring RC er. I 2030 kan det forventes at trafikken på vejnettet generelt er steget. I nærværende sammenhæng er forudsat en vækst på 1,5 % pa. svarende til at trafikken stiger med 25% for perioden 2015-2030.

## 2. Planforhold

Rødovre Centrum er omfattet af Lokalplan 101 med tillæg, hvor tillægget alene omfatter det seneste byggefelt ved Tårnvej.

Dato 2014-4-30

Rambøll  
Hannemanns Allé 53  
DK-2300 København S

T +45 5161 1000  
F +45 5161 1001  
www.ramboll.dk



**Figur 1: Afgrænsning af gældende lokalplan 101 samt tillæg for Rødovre Centrum**

Siden opførelsen i 1966 er Rødovre Centrum blevet udvidet flere gange, i 2006 med etablering af en overdækket centergang ved Højnæsvej med flytning af posthuset, etablering af et varehus samt en række detailhandelsbutikker og kundeorienterede servicefunktioner. Senest er centret udvidet i 2012/13 på hjørnegrunden ved adgangen fra Tårnvej, hvor der tidligere var en tankstation.

Denne udvidelse omfattede ca. 9.440 m<sup>2</sup> over terræn i et nyt byggeri hvor af ca. 700 m<sup>2</sup> er indrettet i det eksisterende parkeringshus, samt ca. 3.760 m<sup>2</sup> i kælderetagen. Der er etableret 2.205m<sup>2</sup> biograf og 3.781 m<sup>2</sup> teknik, lager mm (nedre, øvre, stue, 1. og 2. sal) Stue og 1. sal udgør tilsammen 4.139m<sup>2</sup> butiksareal, og 1.791m<sup>2</sup> fællesareal. 2. sal er disponeret med 2.894m<sup>2</sup> 3 fitness, kontor og andet liberalt erhverv.

Rødovre Kommunalbestyrelse vedtog i 2003 Lokalplan 71. Lokalplanen omfatter området (og er gældende for) omkring Højnæsvej og fastlægger området til integreret bykvarter. Lokalplanen giver mulighed for at området kan anvendes til liberale erhverv, administrations- og kontorvirksomhed, offentlig og privat service. Bortset fra på ejendommene der støder op til Rødovre Centrum, kan der indpasses boliger i form af tæt-lav bebyggelse. De ejendomme, som ligger tættest på Rødovre Centrum, kan tillige anvendes til detailhandel.

Lokalplanen giver mulighed for, at vejen i forbindelse med den forventede byomdannelse kan udvides og omlægges. Vejen skal anlægges med fortov og cykelsti i begge vejsider og træer langs vejens vestside. Lokalplanen giver derudover mulighed for, at der kan etableres en ny adgangsvej fra Højnæsvej til Rødovre Centrums sydparkering over ejendommen Højnæsvej 75, hvor den eksisterende bygningen rives ned og vejen udlægges i 12,5 m bredde. Det er noteret i lokalplanen at den ny adgangsvej kan blive aktuel i forbindelse med en udvidelse af Rødovre Centrum.

Der planlægges med at flytte den nordligste del af området (frem til matrikel nr. 71) i lokalplan 71 til lokalplan 101. Lokalplan 101 vil således dække hele Rødovre Centrum grundareal.



Figur 2: Afgrænsning af gældende lokalplan 71 for området langs Højnæsvej

### 3. Eksisterende trafikale forhold

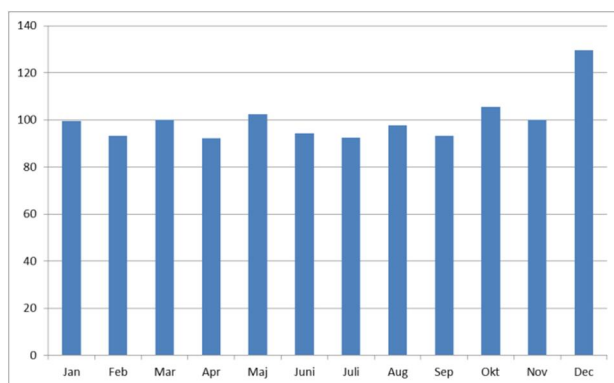
Dette afsnit indeholder en gennemgang af de eksisterende trafikale forhold omkring Rødovre Centrum.

#### 3.1 Generelle betragtninger omkring trafikken til Rødovre Centrum

Trafikken til/fra detailhandel følger naturligt antallet af kunder i detailhandlen – tilsvarende følger parkeringsbehovet typisk trafikken samt opholdstiden. Variationen over året, ugen og døgnet er stor. Desuden følger spidsbelastningerne typisk ikke den øvrige trafik på vejnettet.

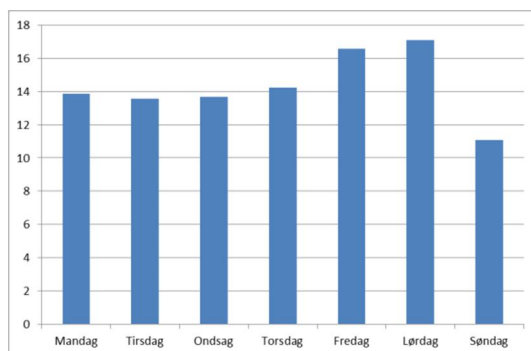
Analysen gennemført af Rødovre Centrum viser at opholdstiden for kunderne i centret er ca. 1 time (60 min.) i gennemsnit.

På Figur 3 herunder er vist en typisk fordeling af kunderne over året til Rødovre Centrum, det fremgår at antallet af kunder i december er næsten 30 % højere end en gennemsnitlig måned.

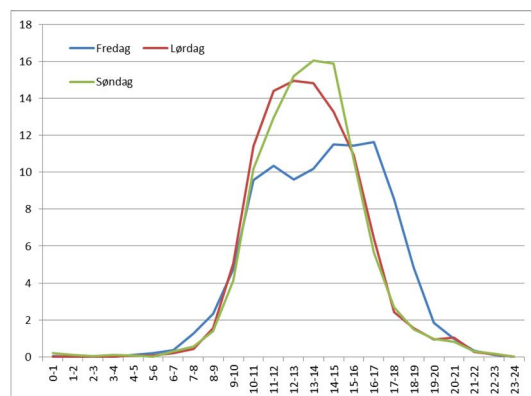


Figur 3: Indeksering af kundefordeling over året.

På Figur 4 er vist typiske kundetilstrømninger fordelt på ugedage og timer på døgnet. Det fremgår at fredage og lørdage er de største indkøbsdage og samtidigt fremgår at særligt formiddagstimerne om lørdagen er belastet.



Fordeling af kundetilstrømning på ugedage



Fordeling af kundetilstrømning over dagen

Figur 4: Typisk fordeling af kundetilstrømning på ugedage og timer

Rødovre Centrum har ca. 8,2 mio. besøgende pr. år (excl. børn). Dette giver et årsdøgn-gennemsnit på ca. 22.500 besøgende. Med ovenstående betragtninger omkring fordeling over år, ugedag og timer svarer det til at antallet af kunder til Rødovre Centrum varierer fra

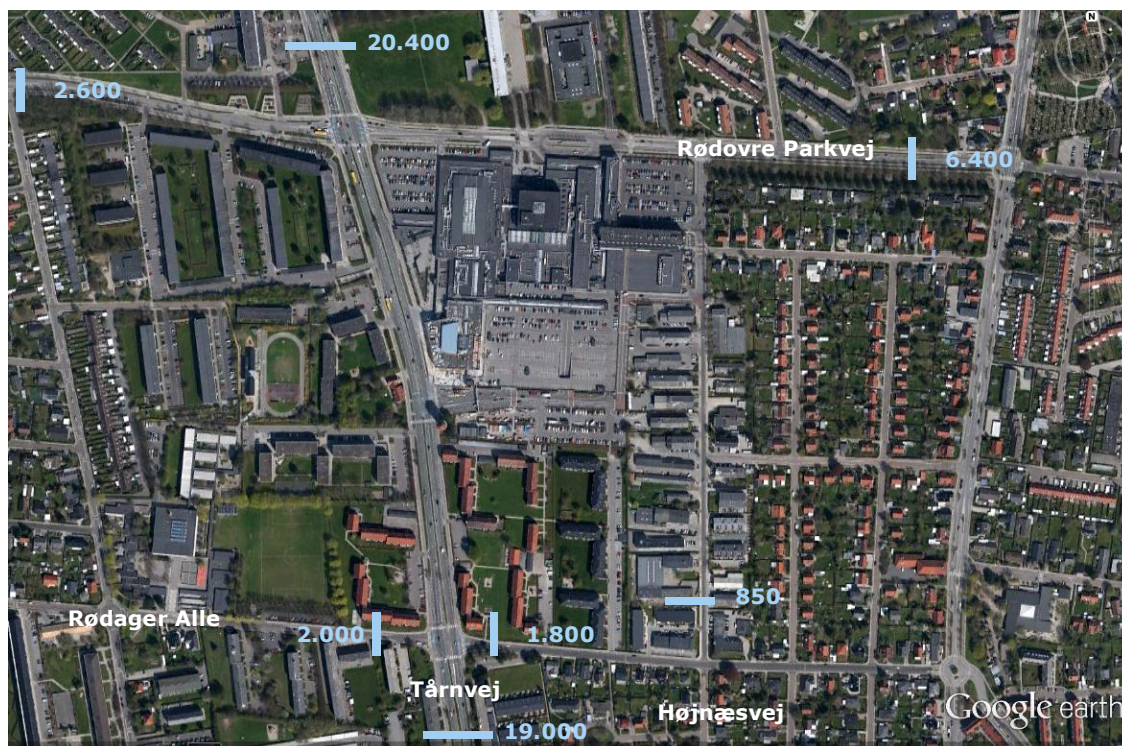
optil 45.000 kunder på en hektisk lørdag i december ned til 16.000 kunder på en stille søndag i sommerferien.

Såvel trafikken til/fra centret samt parkeringsbehovet vil på samme måde varierer over året.

### 3.2 Trafikbelastning 2014/2015

Rødovre Kommune gennemfører regelmæssigt trafiktællinger på kommunens vejnet. På Figur 5 herunder er vist hverdagsdøgntrafikken på det kommunale vejnet omkring Rødovre Centrum. Alle tællinger er fra 2013 og gennemført efter den seneste udbygning af Rødovre Centrum.

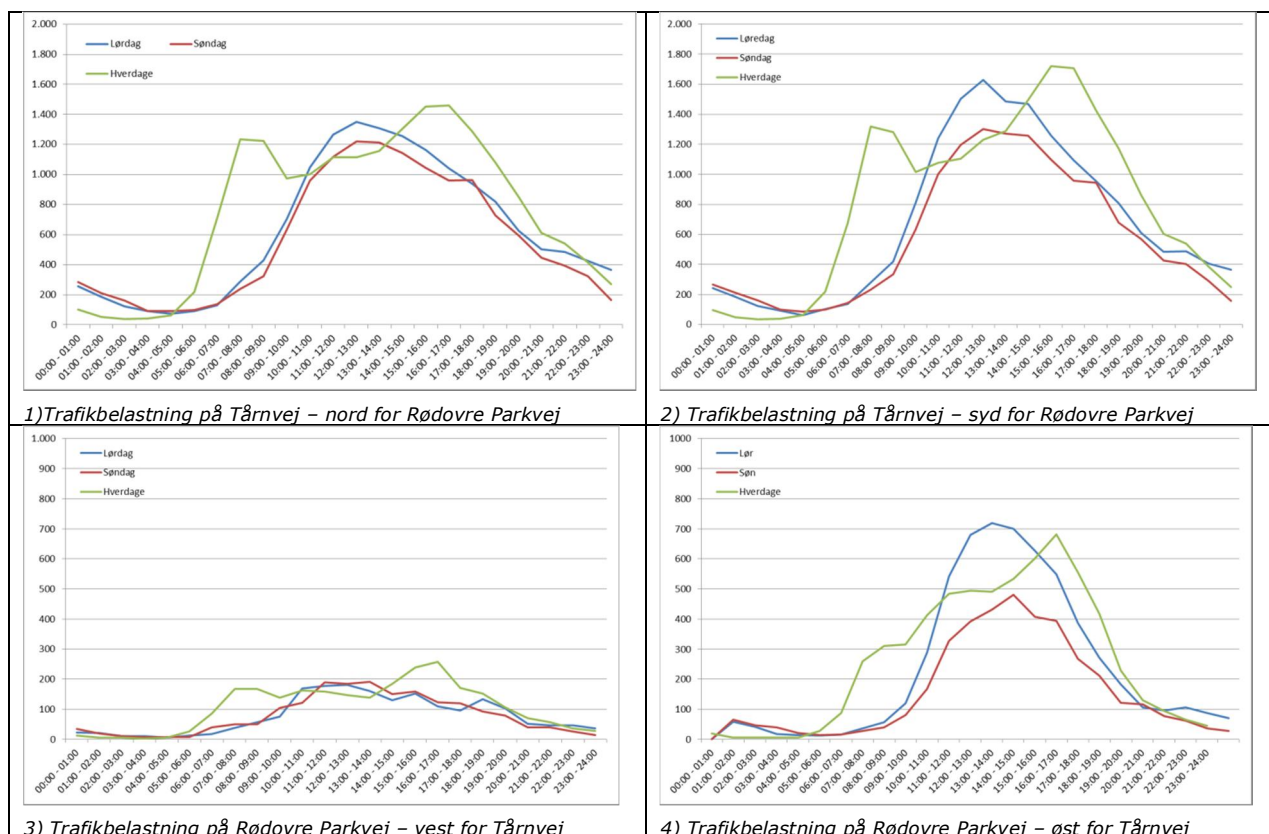
Det fremgår, at belastningen på Tårnvej<sup>1</sup> er altdominerende i området med op mod 20.000 køretøjer på en hverdag. De mindre boligveje Rødager Alle og Højnæsvej<sup>2</sup> har en trafikbelastning på 1.000-2.000 køretøjer



Figur 5: Hverdagsdøgntrafik – angivet som trafik 2013

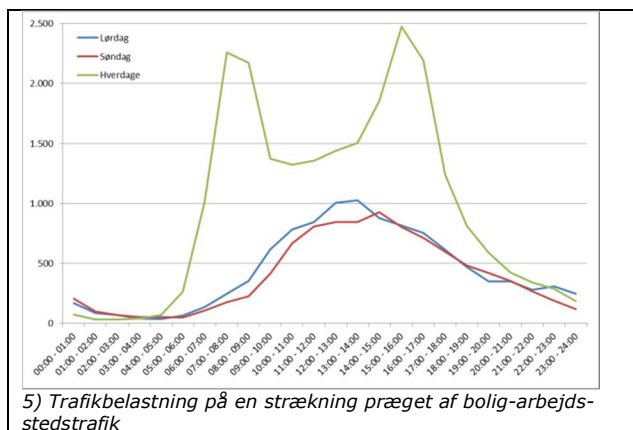
<sup>1</sup> Trafiktællingerne viser, at trafikken på Tårnvej er faldet fra 22.900 køretøjer i 2011 til 20.400 i 2013, et fald på ca. 10%. Dette svarer ikke til den generelle udvikling i biltrafikken.

<sup>2</sup> Trafiktællingerne viser, at trafikken på Højnæsvej er faldet fra 1.700 køretøjer i 2011 til 850 køretøjer i 2013 efter lukningen af strækningen. Der kan ikke konstateres ændringer i trafikmængden på Rødager Alle efter lukning af Højnæsvej.



**Figur 6: Trafikbelastning fordelt på ugedage og døgn på udvalgte snit omkring Rødovre Centrum**

Figur 7 herunder viser et typisk profil for trafikbelastningen fordelt på dage og timer for en strækning, der er præget af bolig- arbejdsstedstrafik.



**Figur 7: Trafikbelastning på en strækning, der er præget af primært bolig-arbejdsstedstrafik**

Med udgangspunkt i et samlet besøgstal på 8,2 mio. årligt fås, som tidligere beskrevet, et årsgennemsnit på 22.500 besøgende. Fra Rødovre Centrums kundeundersøgelser omkring kundernes transportmiddelvalg vides at 55-60 % af kunderne kommer i bil med i gennemsnit 1,3 passagerer i hver bil (excl. børn). Dette kan omsættes til at der som årsgennemsnit ca. kommer 10.000 biler til Rødovre Centrum tilsvarende antal forlader centret – dvs. den samlede biltrafik udgør i gennemsnit 20.000 biler pr. dag over året.

Figurerne herunder viser trafikkenes fordeling over ugen og døgnet på to af strækningerne omkring centret – Tårnvej og Rødovre Parkvej. Sammenholdes disse med en uge- og døgnfordeling på en strækning, der er præget af typisk bolig- arbejdsstedstrafik (vist i Figur 7) fremgår flg.:

- Eftermiddagsspidstimen på hverdage er forholdsvis høj i forhold til morgenspidstimen på strækningerne omkring centret (på en typisk bolig-arbejdsstedsstrækning er eftermiddagsspidstimen ca. 10 % højere end morgenspidstimen) – på Tårnvej er eftermiddagsspidstimen 20-30 % højere end morgenspidstimen.
- Lørdags- og søndagstrafikken er betydeligt højere på strækningerne omkring centret i forhold til hverdagstrafikken (typisk er lørdags- og søndagstrafikken ca. 60 % af hverdagstrafikken), i forhold til fordelingen på en vej, der ikke er præget af trafik til/fra detailhandel.

Ovenstående forhold er helt klart indikatorer på at området omkring Rødovre Centrum naturligt er præget af trafikken til/fra centret.

Det vides ikke eksakt hvor stor andel af trafikken på Tårnvej og Rødovre Parkvej, der genereres af kunder og besøgende til Rødovre Centrum. Dette vil kræve meget detaljerede og omfattende undersøgelser.

På baggrund af tællingerne samt besøgstallet kan der gives et kvalificeret skøn på omfanget af biltrafik til Rødovre Centrum i dag.

På baggrund af krydstællinger kan fordelingen af trafikken til/fra centret på oplande og hermed brugen af adgangsvejene estimeres. I runde tal viser registreringerne at 15 % kommer fra Rødovre Parkvej, 35 % kommer fra Tårnvej –nord og de resterende 50 % fra Tårnvej-syd. Mens en lille andel kommer fra Rødovre Parkvej vest.

Ved at sammenholde oplandsfordelingen med den samlede trafikbelastningen på vejnettet kan det beregnes hvor stor andel trafikken til centret udgør af den samlede trafik.



**Figur 8: Med blå er angivet trafikken til/fra Rødovre Centrum fordelt på oplande.**

På Figur 9 er med blå vist den samlede trafikbelastning på strækningerne omkring centret. Med rødt er vist dels trafikken til/fra Rødovre Centrum og dels andelen af den samlede trafik på en almindelig hverdag. Det fremgår, at 30-50 % af den samlede trafik på Tårnvej og ca. 45 % af trafikken på Rødovre Parkvej har ærinde i Rødovre Centrum.

Dette betyder ikke at denne trafik ville forsvinde hvis centret skulle lukke, idet en stor del af disse trafikanter sandsynligvis ville køre der alligevel da de typisk er på vej hjem e.lign.



Figur 9: Hverdagsdøgntrafik – angivet som trafik 2013, med rødt er angivet trafikken til/fra Rødovre Centrum samt dennes andel af samlet trafik.

### 3.3 Parkering

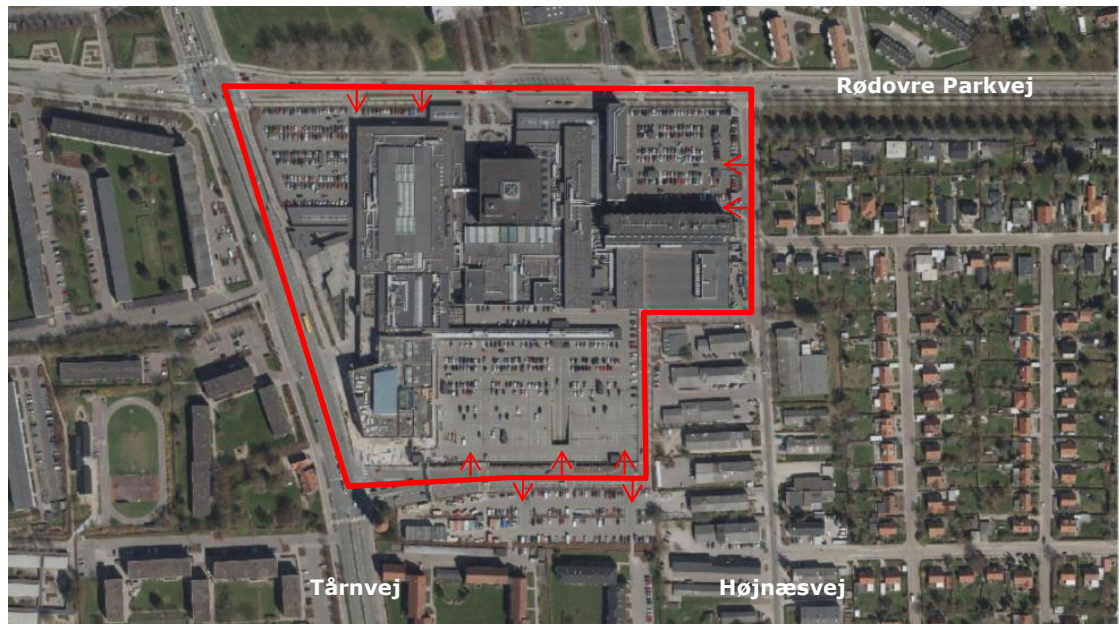
Der er i dag ca. 2.700 p-pladser ved Rødovre Centrum. På Figur 10 er vist oversigt med parkeringen. P-arealerne er opdelt i fire hovedzoner.

I forbindelse med den seneste udbygning i 2012-13 blev antallet af p-pladser reduceret med ca. 200 pladser, hvilket svarer til en reduktion på ca. 7 %. Der er i dag et stort pres på parkeringspladserne – særligt om lørdagen, hvor det kan være vanskeligt at finde en ledig p-plads. Det betyder yderligere at der på egen grund (og det omkringliggende kommunale vejnet) er en del p-søgende trafik, der er medvirkende til en øget trafikbelastning af cirkulerende trafik.



**Figur 10: Oversigt med eksisterende parkering**

Adgangen til parkeringsarealerne sker i princippet via en p-ring omkring centret, der består af internt vejnet samt direkte adgang fra Tårnvej, Rødovre Parkvej og Højnæsvej, jf. Figur 11. Nogle af adgangsvejene er ensrettet således in- og udkørsel til parkeringen sker ved forskellige adgangsveje.



**Figur 11: Adgang til parkeringsarealerne**

#### 4. Fremtidssikring for Rødovre Centrum

Rødovre Centrum ønsker på sigt flere tilbud til deres kunder og dermed nye udbygninger til centret.

På kort sigt ønsker centret at udvide med ca. 3.000 m<sup>2</sup> detailhandel – hvilket svarer til en forøgelse af detailhandelsarealet på ca. 7%.

Herudover ønsker centret at etablere flere parkeringspladser – dels som erstatning for den reduktion i antal p-pladser, der er efter ved den seneste udbygning og dels for at sikre at der er tilstrækkelig parkeringskapacitet også i spidsperioderne.

Konkret ønsker centret at udvide parkeringskapaciteten med ca. 1.300 p-pladser. Det ønskes at anlægge pladserne på arealerne mellem centrets nuværende parkering og Højnæsvej. P-pladserne planlægges i konstruktion under jord – altså i p-kældre. Anlæg af p-pladser i konstruktion er betydeligt mere kostbart end anlæg på terræn – til gengæld frigives areal til anden byudvikling. Byudvikling, der kan bidrage til at skabe et tættere og mere sammenhængende bymiljø omkring centret.



Figur 12: Oversigt med forslag til nye p-arealer

##### 4.1 Fremtidig trafik

En udvidelse af parkeringskapaciteten vil sandsynligt medføre at den fremtidige trafik til Rødovre Centrum vil stige. Hvor meget og hvornår trafikken vil stige afhænger selvsagt af hvorledes de nye pladser benyttes.

Her kan tænkes i forskellige scenarier for parkeringsudnyttelsen:

- Antallet af aktivitetsudbud i centret stiger således det kan forventes at kundernes gennemsnitlige opholdstid stiger. En stigning på 10 % (6 min.) i opholdstiden vil medføre et tilsvarende øget parkeringsbehov på 10 %. Herved stiger belægningen på parkeringspladserne – men trafikken til/fra centret vil kun stige marginalt.
- En del af brugerne af de nye p-pladser kører i forvejen på bl.a Tårnvej, men vælger at benytte centret ved indkøb. Herved stiger belægningen på parkeringspladserne og belastningen på adgangsvejene til/fra centret, men ikke markant på Tårnvej mv.
- Der vil komme nye kunder til centret særligt i spidsbelastningerne om lørdagen, idet parkeringsudbuddet er øget.
- En forøgelse af detailhandelsarealet medfører en øget tilstrømning af kunder, herved stiger både antallet af parkanter samt trafik til/fra centret.

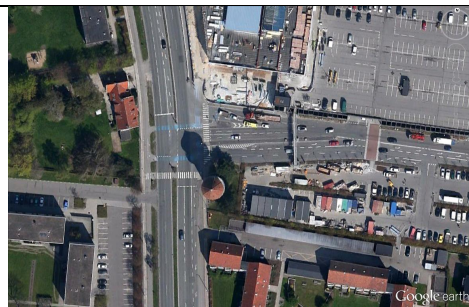
Det er i nærværende analyse valgt at belyse de trafikale konsekvenser af et udviklingsscenarie der er en kombination af ovenstående, hvor det forventes at trafikken til og fra centret stiger moderat ved udvidelse. I forbindelse med vurdering af trafikafviklingen er det stigningen i den mest belastede periode der vil være kritisk og derfor skal belyses. Et kvalificeret skøn på udviklingen i den mest belastede periode er en stigning på 25 %. Dette betyder, at der generelt forventes en øget kundetilstrømning i kombination med en øget opholdstid.

## 4.2

### Knudepunktet

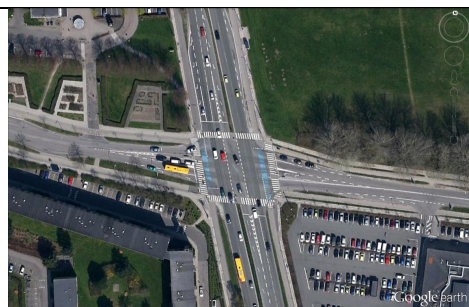
Dette afsnit indeholder en gennemgang af trafikafviklingen i de tre knudepunkter omkring centret. Krydsene er gennemgået enkeltvist mht. til kapacitet og fremkommelighed. Kapaciteten i de enkelte tilstrømninger er beregnet på baggrund af de grøn-tider de enkelte strømme tildeles i krydsene.

Krydset Tårnvej/Adgangsvej er opbygget som et 3-benet signalreguleret kryds. I forbindelse med den seneste udbygning af centret er krydset ombygget og kapaciteten er øget, herunder med dobbelt venstresvingsbane mod centret fra nord. Signalet er trafikstyret med mulighed for forlængelse på grøn-tiderne afhængigt af trafikens omfang. Fra centret er der 2x2 baner ud til Tårnvej, mod centret er der hhv. banekapacitet fra nord og fra syd. Således som signalstillingen for nuværende er teoretiske timekapacitet fra centret 500-1.800 biler i timen og tilstrømningskapaciteten er 470-640 fra syd og 120-290 biler fra nord.



Krydset Tårnvej/Adgangsvej

Krydset Tårnvej/Rødovre Parkvej er opbygget som et traditionelt 4-benet signalanlæg. Signalet er trafikstyret med mulighed for forlængelse på grøn-tiderne afhængigt af trafikens omfang. Således som signalstillingen for nuværende er, er den teoretiske timekapacitet fra centret 1.200-1.410 biler i timen og tilstrømningskapaciteten er 250 biler fra nord.



Krydset Tårnvej/Rødovre Parkvej

Krydset Rødovre Parkvej/Højnæsvej er opbygget som et 3-benet signalanlæg. Anlægget er fuldt trafikstyret og skifter derfor mellem forskellige grøntider afhængigt af den aktuelle trafikbelastning. Den teoretiske timekapacitet fra centret er 390-820 biler i timen og tilstrømningskapaciteten er 210 biler fra øst.



Krydset Rødovre Parkvej/Højnæsvej

### 4.3 Trafikafvikling

Dette afsnit indeholder en analyse af en fremtidig trafikafvikling i knudepunkterne omkring centret. Nedenstående figur viser dels kapaciteten og trafikken på de dimensionsgivende strømme i knudepunkterne omkring centret. Trafikken er angivet dels på baggrund af gennemførte tællinger for hhv. en torsdag eftermiddag og en lørdag formiddag og dels for en fremtidig situation ved en forøgelse af trafikken til/fra centret med 25 % samt med en generel stigning på 25 % for den øvrige trafik. Ved forøgelsen er forudsat at trafikanterne har samme trafikmønster som i dag. Dette er at betragte som en worst-case situation, hvor målet vil være at dirigere trafikanterne til de ind- og udkørsler, hvor der er ledig kapacitet – se sammenfatningen.

I bilag er vedlagt figur med de opregnede trafikmængder på hverdagsdøgnniveau. Desuden er vedlagt oversigt med svingbevægelser i de relevante kryds for henholdsvis en torsdag eftermiddag og lørdag i spidstimen.

Kapaciteten i nedenstående skema er angivet i intervaller, idet alle signalerne omkring centret er trafikstyret og de enkelte grøntider dermed er afhængige af trafikmængderne. I beregningerne af kølængder og belastningsgrad er søgt minimeret den samlede forsinkelse i krydsene. Dette er en konservativ betragtning, idet der kan argumenteres for at fx gennemgående strømme på Tårnvej skal opprioriteres til fordel for sidevejstrafikken.

Med farveskalaen grøn, orange og rød er angivet, hvor der hhv. er ledig kapacitet, næsten opbrugt kapacitet eller overskeden kapacitet. Næsten opbrugt kapacitet og overskreden kapacitet medfører at der vil være kø i svingbanerne til/fra centret. Dette kan være problematisk i perioder, hvor køerne er længere end svingbanerne og der dermed kan opstå tilbagestuvning til de øvrige vognbaner.

De generelle betragtninger vedrørende trafik afviklingen er flg:

En *torsdag eftermiddag* forløber trafikken godt og uden væsentlige forsinkelser hverken til eller fra centret. En stigning på 25 % i trafikken til/fra centret har ikke væsentlig betydning for fremkommeligheden i knudepunkterne. Der kan således ikke forventes at opstå væsentlige kødannelser og dermed forsinkelser. Dette vil også være gældende for de øvrige hverdage. Det fremgår at ved yderligere en generel vækst på 25 % vil belastningsgrad fra Rødovre Parkvej stige op mod 1, hvilket er (tæt ved) sammenbrud og medfører at trafikken spærrer for hinanden i de korte svingbaner.

En *lørdag formiddag* er der i dag særlig trængsel fra Tårnvej ved indkørslerne/venstresvingene mod centret. Trafikken overstiger kapaciteten, hvilket betyder at der er ventende trafik i svingbanerne dels mod Rødovre Parkvej og dels mod adgangsvejen. Desuden er venstresvinget fra Rødovre Parkvej mod Højnæsvej belastet.

En stigning i trafikken på 25 % medfører alt andet lige et øget pres på de i forvejen belastede svingbevægelser fra Tårnvej, således vil der opstå længere kø og dermed øget forsinkelser for at komme til centret, kølængderne vurderes dog ikke at være kritiske, idet de fleste af svingbanerne er lange. Særligt vil kølængden i køresvingbanen på Tårnvej stige – og 85%-fraktile viser at den kan strække sig ud over sin længde. Det vurderes ikke at dette forhold er meget generende idet den ligeudkørende trafik på Tårnvej er meget begrænset og kan afvikles i et spor. Det vurderes endvidere muligt at optimere på afviklingen således risikoen for tilbagestuvning minimeres. Kølængden på Rødovre Parkvej ved Højnæsvej i venstresvinget mod RC er mere kritisk idet trafikken her spærrer væsentligt for den ligeudkørende trafik. Denne effekt tiltager ved en yderligere generel trafikstigning på 25%.

|                                                   | Kapacitet<br>(ktj/time) | Trafik i<br>efterspids-<br>time tors-<br>dag, i dag | Trafik i<br>efterspids-<br>time tors-<br>dag + 25% | Øget trafik til RC                    |                      | Øget trafik til RC samt<br>generel vækst på 25 % |                      |
|---------------------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|--------------------------------------------------|----------------------|
|                                                   |                         |                                                     |                                                    | Kø længde i<br>meter<br>(85%) fraktil | Belast-<br>ningsgrad | Kø længde i<br>meter<br>(85%) fraktil            | Belastnings-<br>grad |
| Tårnvej/Adgangsvej fra nord                       | 120-290<br>biler        | 220                                                 | 270                                                | 70 m                                  | 0,80                 | 75 m                                             | 0,84                 |
| Tårnvej/Adgangsvej fra syd                        | 470-640<br>biler        | 380                                                 | 460                                                | 70 m                                  | 0,56                 | 75 m                                             | 0,60                 |
| Tårnvej/Adgangsvej fra centret                    | 500-1.800<br>biler      | 680                                                 | 820                                                | 60 m                                  | 0,60                 | 70 m                                             | 0,76                 |
| Tårnvej/Rødovre Parkvej fra<br>nord mod center    | 300 biler               | 210                                                 | 250                                                | 50 m                                  | 0,56                 | 60 m                                             | 0,67                 |
| Tårnvej/Rødovre Parkvej fra<br>center mod Tårnvej | 1.200-1.410<br>biler    | 475                                                 | 570                                                | 65 m                                  | 0,85                 | 200 m                                            | 1                    |
| Rødovre Parkvej/Højnæsvej fra<br>øst mod center   | 240 biler               | 210                                                 | 250                                                | 50 m                                  | 0,59                 | 70 m                                             | 0,86                 |
| Rødovre Parkvej/Højnæsvej fra<br>center           | 390-940<br>biler        | 425                                                 | 510                                                | 50 m                                  | 0,56                 | 60 m                                             | 0,65                 |

**Figur 13: Kapacitet og trafikmængder på dimensionsgivende strømme omkring centret – torsdag eftermiddag**

|                                                   | Kapacitet<br>(ktj/time) | Trafik i<br>formiddag<br>lørdag, i dag | Trafik i<br>formiddag<br>lørdag +<br>25% | Øget trafik til RC                    |                      | Øget trafik til RC samt<br>generel vækst på 25% |                      |
|---------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|-------------------------------------------------|----------------------|
|                                                   |                         |                                        |                                          | Kø længde i<br>meter<br>(85%) fraktil | Belastnings-<br>grad | Kø længde i<br>meter<br>(85%) fraktil           | Belastnings-<br>grad |
| Tårnvej/Adgangsvej fra nord                       | 120-350<br>biler        | 290                                    | 340                                      | 70 m                                  | 0,7                  | 90 m                                            | 0,79                 |
| Tårnvej/Adgangsvej fra syd                        | 470-640<br>biler        | 520                                    | 690                                      | 120 m                                 | 0,88                 | 145 m                                           | 0,91                 |
| Tårnvej/Adgangsvej fra centret                    | 500-1.800<br>biler      | 920                                    | 1.310                                    | 80 m                                  | 0,64                 | 75 m                                            | 0,73                 |
| Tårnvej/Rødovre Parkvej fra<br>nord mod center    | 350 biler               | 270                                    | 320                                      | 72 m                                  | 0,58                 | 80 m                                            | 0,77                 |
| Tårnvej/Rødovre Parkvej fra<br>center mod Tårnvej | 1.200-1.410<br>biler    | 640                                    | 770                                      | 70 m                                  | 0,72                 | 80 m                                            | 0,91                 |
| Rødovre Parkvej/Højnæsvej fra<br>øst mod center   | 240 biler               | 250                                    | 300                                      | 70 m                                  | 0,84                 | 90 m                                            | 0,95                 |
| Rødovre Parkvej/Højnæsvej fra<br>center           | 390-940<br>biler        | 510                                    | 620                                      | 50 m                                  | 0,55                 | 70 m                                            | 0,6                  |

**Figur 14: Kapacitet og trafikmængder på dimensionsgivende strømme omkring centret – lørdag formiddag**

#### 4.4 Sammenfatning

De gennemførte analyser af trafikafviklingen viser at en forøgelse på 25 % af trafikken til/fra centret som følge af en udvidelse af antallet af p-pladser ikke vil medføre væsentlige forringelser af trafikafviklingen en torsdag eftermiddag, hverken for trafikanter med ærinde i RC eller for trafikanter, der er gennemkørende på Tårnvej. På normale hverdage er der hermed kapacitet til at håndtere en eventuel øget trafikmængde til og fra centret. Desuden er der restkapacitet i kryds og på strækninger til at håndtere en eventuel vækst i trafikken på Tårnvej.

Lørdagene er generelt mere præget af trafik til/fra RC, men med langt mindre trafik, der ikke er centerrelateret end på hverdage. De gennemførte analyser viser at en forøgelse af centertrafikken med 25 % samt en generel vækst på 25 % kan håndteres på det omkringliggende vejnet. Der ses dog udfordringer på sigt med afvikling af trafik i højresvinget fra Tårnvej mod centret samt i krydset ved Højnæsvej. Det anbefales på den baggrund at trafikudviklingen følges nøje og at der på sigt foretages nødvendige udvidelser i krydset. Dvs. at venstresvingsbanen fra nord på Tårnvej forlænges samt at der etableres forlængelse af svingbanerne på Rødovre Parkvej således trafikken ikke stuver tilbage til fodgængerfeltet.

Det bør overvejes hvorvidt trafikafviklingen til/fra centeret kan forbedres ved at indføre lørdagsprogrammer i signalerne. Herved kan det udnyttes at den gennemkørende trafik på Tårnvej er stærkt reduceret i forhold til den center-relaterede trafik. Dette vil dog medføre at det er nødvendigt at gøre køb på samordningen på Tårnvej samt busprioriteringen i krydsene.

Det skal bemærkes, at lørdagstrafikken ovenfor er angivet for en "normal-lørdag" udenfor højsæson og uden særlige arrangementer i centret. Som tidligere beskrevet er der store udsving i trafikken afhængigt af årstiden.

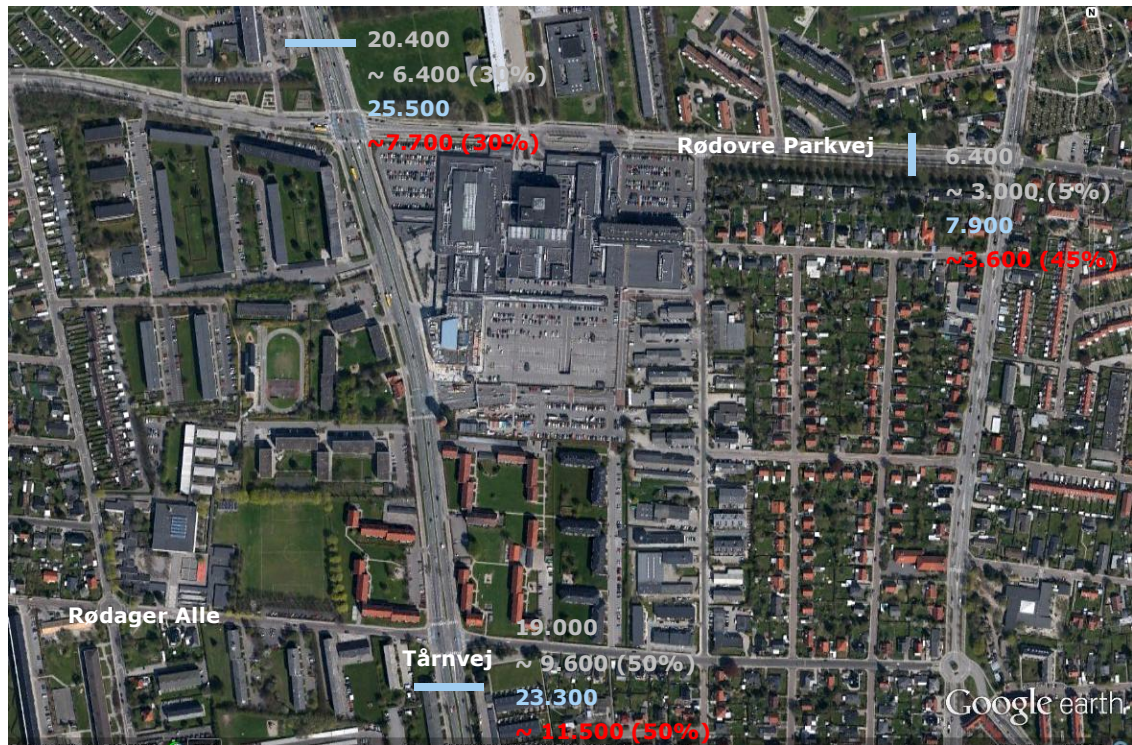
Vurderingerne viser endvidere at der skal i planlægningen af vejvisning, adgange mv. søges at adgangsvejen direkte fra Tårnvej er og bliver det foretrukne valg for trafikanterne, idet den største kapacitet (og restkapacitet er her). Dette sikres bl.a. ved at sørge for at p-henvisningen er velfungerende og retvisende og dermed leder trafikanterne den optimale vej ind i systemet. Ved at etablere parkering ved Højnæsvej animeres i højere grad til at adgangen ved Tårnvej benyttes til centerparkeringen og for trafikanter, der kommer fra nord – dette kan give en aflastning i venstresvinget fra Tårnvej mod Rødovre Parkvej.

Det skal desuden sikres at der er god fremkommelighed på adgangsvejen på RC's egen grund således trafikken kan komme frem til og fra signalet. Dette sikres bl.a. ved at sørge for fri fremkommelighed til parkeringsarealerne og ved at reducere/minimere den cirkulerende trafik (fx p-søgende trafik). Desuden ved at guide bilisterne direkte mod ledige p-arealer.

Indførelse af letbane på Ring 3 har ikke signifikant betydning på trafikbelastningen på Tårnvej. I bilag er gengivet de første udkast til de trafikale konsekvenser af letbanen. Det fremgår, at trafikbelastningen i hhv morgen- og eftermiddagsmyldretiden ikke påvirkes.

## 5. Bilag 1: Trafik omkring RC i år 2030

Figuren herunder viser trafikbelastningen på vejnettet omkring RC efter en opskrivning af den trafik, der ikke er relateret til RC med 25 % samt øget trafik til RC med 25 %. I grå er angivet tallene for 2013/14.

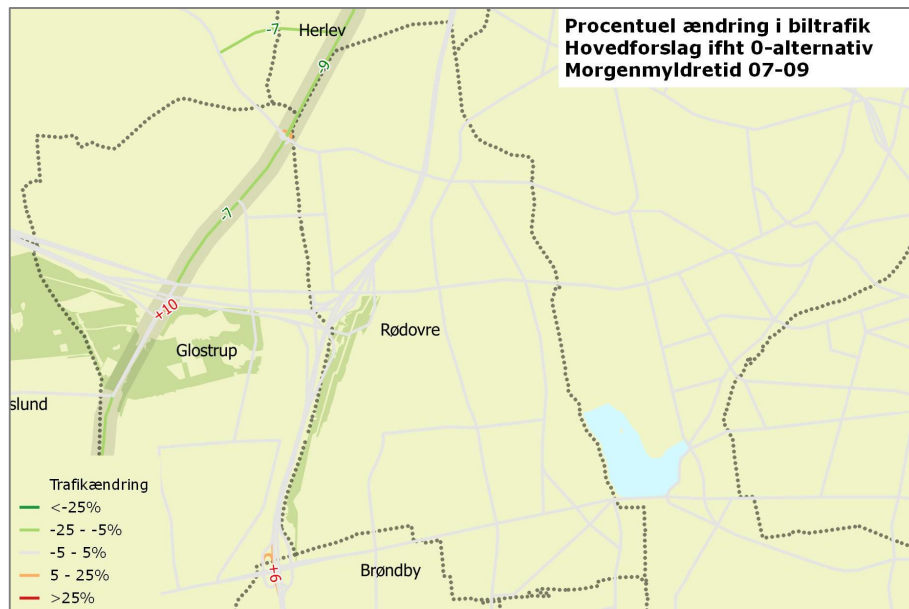


Figur 15: Hverdagsdøgnetrafik – angivet som trafik 2013 (i grå), med blå er angivet trafik 2030 og i rødt er angivet trafikken til/fra Rødovre Centrum samt dennes andel af samlet trafik.

| TORSdag EFTERMIDDAG       |      |     |     |      | Vækstscenarie |      |      |     |      |
|---------------------------|------|-----|-----|------|---------------|------|------|-----|------|
| Tårnvej/Rødovre Parkvej   |      |     |     |      |               |      |      |     |      |
| Fra\Til                   | Nord | Syd | Øst | Vest | Fra\Til       | Nord | Syd  | Øst | Vest |
| Nord                      |      | 810 | 210 | 80   | Nord          |      | 1013 | 263 | 100  |
| Syd                       | 600  |     | 110 | 90   | Syd           | 750  |      | 138 | 113  |
| Øst                       | 238  | 190 |     | 48   | Øst           | 297  | 238  |     | 59   |
| Vest                      | 90   | 90  | 50  |      | Vest          | 113  | 113  | 63  |      |
| Rødovre Parkvej/Højnæsvej |      |     |     |      |               |      |      |     |      |
| Fra\Til                   | Nord | Syd | Øst | Vest | Fra\Til       | Nord | Syd  | Øst | Vest |
| Nord                      |      |     |     |      | Nord          |      |      |     |      |
| Syd                       |      |     | 234 | 191  | Syd           |      |      | 292 | 239  |
| Øst                       |      | 210 |     | 130  | Øst           |      | 263  |     | 163  |
| Vest                      |      | 190 | 175 |      | Vest          |      | 238  | 219 |      |
| Tårnvej/RC                |      |     |     |      |               |      |      |     |      |
| Fra\Til                   | Nord | Syd | Øst | Vest | Fra\Til       | Nord | Syd  | Øst | Vest |
| Nord                      |      | 670 | 220 |      | Nord          |      | 838  | 275 |      |
| Syd                       | 550  |     | 380 |      | Syd           | 688  |      | 475 |      |
| Øst                       | 272  | 408 |     |      | Øst           | 340  | 510  |     |      |
| Vest                      |      |     |     |      | Vest          |      |      |     |      |
| LØRDAG FORMIDDAG          |      |     |     |      |               |      |      |     |      |
| Tårnvej/Rødovre Parkvej   |      |     |     |      |               |      |      |     |      |
| Fra\Til                   | Nord | Syd | Øst | Vest | Fra\Til       | Nord | Syd  | Øst | Vest |
| Nord                      |      | 580 | 270 | 70   | Nord          |      | 725  | 338 | 88   |
| Syd                       | 655  |     | 105 | 70   | Syd           | 819  |      | 131 | 88   |
| Øst                       | 380  | 220 |     | 40   | Øst           | 475  | 275  |     | 50   |
| Vest                      | 70   | 70  | 40  |      | Vest          | 88   | 88   | 50  |      |
| Rødovre Parkvej/Højnæsvej |      |     |     |      |               |      |      |     |      |
| Fra\Til                   | Nord | Syd | Øst | Vest | Fra\Til       | Nord | Syd  | Øst | Vest |
| Nord                      |      |     |     |      | Nord          |      |      |     |      |
| Syd                       |      |     | 260 | 250  | Syd           |      |      | 325 | 313  |
| Øst                       |      | 250 |     | 120  | Øst           |      | 313  |     | 150  |
| Vest                      |      | 150 | 120 |      | Vest          |      | 188  | 150 |      |
| Tårnvej/RC                |      |     |     |      |               |      |      |     |      |
| Fra\Til                   | Nord | Syd | Øst | Vest | Fra\Til       | Nord | Syd  | Øst | Vest |
| Nord                      |      | 520 | 290 |      | Nord          |      | 650  | 363 |      |
| Syd                       | 385  |     | 520 |      | Syd           | 481  |      | 650 |      |
| Øst                       | 368  | 552 |     |      | Øst           | 460  | 690  |     |      |
| Vest                      |      |     |     |      | Vest          |      |      |     |      |

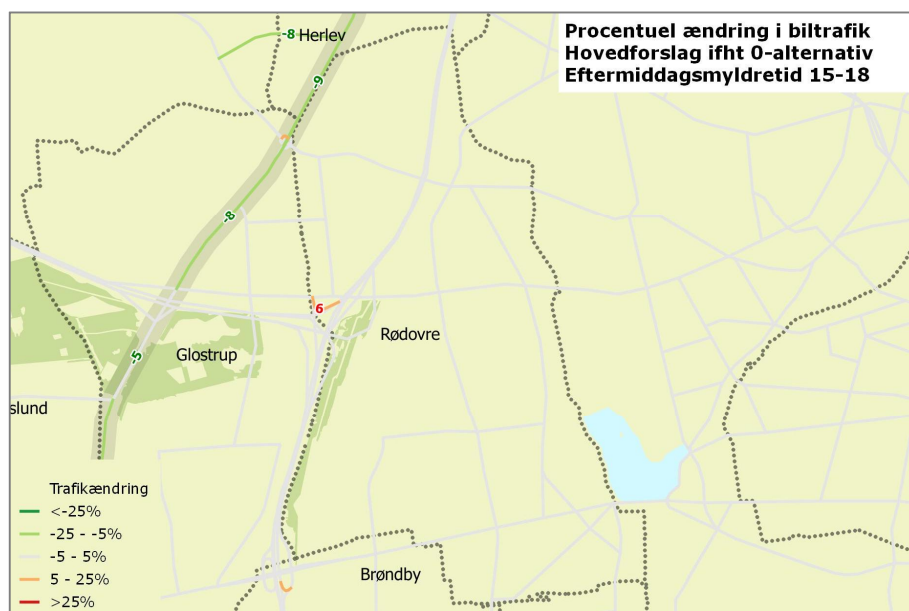
## 6. Bilag 2: Trafikale forhold efter etablering af letbane i Ring 3

Nedenstående to kort viser den procentuelle ændring i biltrafik på OTM-modellens veje indenfor kommunen i henholdsvis morgen- og eftermiddagsmyldretid:



Figur 6-1 Procentuel ændring i biltrafikken i hovedforslaget i morgenmyldretiden kl. 07-09.

Der sker ingen betydende ændringer af biltrafikmængderne på vejene i kommunen. Der er dog formentlig tale om en trafikstigning på Motorring 3, men en stigning, der ikke giver anledning til større procentuelle ændringer, da trafikken i forvejen er stor på Motorring 3.



Figur 6-2 Procentuel ændring i biltrafikken i hovedforslaget i eftermiddagsmyldretidstrafikken kl. 15-18.