

Notat

Dato: 17.07.2015

Projekt nr.: 1004095-001

T: +45 2540 0108

E: ivi@moe.dk

Projekt: Krydsombygning Højnæsvej

Emne: Kapacitet og signaloptimering

Notat nr.:

Rev.:

Fordeling:	Birgit Knudsholt	Rødovre Kommune
	Ramus Peter Sønderfelt	Rødovre Kommune
	Mikkel Strandberg	Rødovre Centrum

1 Notatets formål

Dette notat har til formål at belyse kapacitetsforholdene ved signaloptimering og indkobling af en højresvingsspil fra Højnæsvej i krydset Rødovre Parkvej/Højnæsvej. Kapaciteten, som den er i dag, samt for et fremtidigt scenarie belyses.



Figur 1 – Rødovre Parkvej/Højnæsvej

MOE A/S

Buddingevej 272

DK-2860 Søborg

T: +45 4457 6000

CVR nr.: 64 04 56 28

www.moe.dk

Notatet indeholder forudsætningerne for kapacitetsberegningerne, der ligger til grund for resultaterne beskrevet i notatet samt et bud på optimering af krydset.

2 Forudsætninger

2.1 Kapacitetsberegninger

Kapaciteten er beregnet vha. DanKap, som er et makrosimuleringsværktøj udarbejdet af Vejdirektoratet på baggrund af vejregelhåndbogen Kapacitet og Serviceniveau.

Resultaterne af kapacitetsberegningerne evalueres v.h.a. *serviceniveau*, der er et "kvalitetsmål til beskrivelse af afviklingsmæssige betingelser for en trafikstrøm; almindeligvis beskrevet i udtryk for faktorer som hastighed og rejsetid, manøvrefrihed, trafikforstyrrelser, komfort, bekvemmelighed og trafiksikkerhed". Kapaciteten klassificeres efter middelforsinkelse og belastningsgrad.

Et kryds klassificeres efter det mest belastede ben og hvis middelforsinkelsen viser et niveau på eksempelvis D, men belastningsgraden viser E, klassificeres krydset efter den værste, dvs. E. Kapacitetsberegningerne skal ses som en indikation af kapaciteten og ikke egentlig afvikling.

Service-niveau	Beskrivelse	Middelforsinkelse (sek.) med signalregulering	Middelforsinkelse (sek.) uden signalregulering	Belastningsgrad
A	Næsten ingen forsinkelse	<20	<10	<0,6
B	Begyndende forsinkelser	21-35	11-15	0,6-0,7
C	Ringe forsinkelser	36-50	16-25	0,7-0,8
D	Nogle forsinkelser	51-70	26-60	0,8-0,9
E	Store forsinkelser	71-100	51-70	0,9-1
F	Meget store forsinkelser	>100	>70	>1

Tabel 1 – Serviceniveau

Et serviceniveau over D bør tilstræbes.

Serviceniveau D: Trafikafviklingen er kendetegnet ved høje belastningsgrader, hvilket medfører markante indskrænkninger af bevægelsesfriheden for trafikanterne. Samspil med andre trafikanter finder sted næsten hele tiden. Trafiksituationen er stadig stabil."

"Serviceniveau E: Den enkelte trafikant medfører konstant gensidige hindringer for andre trafikanter. Bevægelsesfrihed forefindes kun i begrænset omfang. Ubetydelige forværringer af tilstrømningen kan medføre trafiksammenbrud. Trafikken omfatter stabile og ustabile situationer. Kapaciteten er nået."

Resultaterne fra beregningerne vises som:

- en belastningsgrad (B), der er et samlet udtryk for hvor meget grenen er belastet
- middelforsinkelsen (t), der angiver den gennemsnitlige forsinkelse krydset eller rundkørslen forårsager, i sekunder
- den størst mulige kølængde (n), der angiver den længste kølængde i den værste situation og dvs. ikke en gennemsnitlig kølængde, men den kølængde, der bør dimensioneres efter.

Ved belastningsgrader over 0,9 beskrives situationen som ustabil og der kan forekomme sammenbrud. Ved belastningsgrader over 1 har DanKap tendens til at overvurdere gennemsnitlige ventetider og største kølængder og give urealistiske resultater.

2.2 Trafiktal

I analysen er der anvendt trafiktal for en basis situation samt et fremtidsscenarie.

Motortrafik

Trafiktallene for motortrafik for de to trafiksituationer stammer fra et notat udarbejdet Rambøll af d. 30.04.2015 for Rødovre Centrum. I notatet er der identificeret to spidstimer torsdag eftermiddag samt lørdag formiddag. Trafikken for de to spidsbelastninger er vist på Tabel 2 og Tabel 3 og beror på tal fra Rambølls notat¹.

Fra/Til	Rødovre Parkvej vest	Rødovre Parkvej øst	Højnæsvej	SUM
Rødovre Parkvej vest		175	190	365
Rødovre Parkvej øst	130		210	340
Højnæsvej	190	234		424
SUM	320	409	400	

Tabel 2- Basis torsdag eftermiddag

Fra/Til	Rødovre Parkvej vest	Rødovre Parkvej øst	Højnæsvej	SUM
Rødovre Parkvej vest		120	150	270
Rødovre Parkvej øst	120		250	370
Højnæsvej	250	260		510
SUM	370	380	400	

Tabel 3 - Basis lørdag formiddag

Trafiktallene for et fremtidsscenarie stammer fra samme notat, hvor basis tallene er opskrevet med 25%. Trafiktallene fremgår af Tabel 4-Tabel 5.

Fra/Til	Rødovre Parkvej vest	Rødovre Parkvej øst	Højnæsvej	SUM
Rødovre Parkvej vest		219	238	457
Rødovre Parkvej øst	163		263	426
Højnæsvej	239	292		531
SUM	402	511	501	

Tabel 4 - Fremtidsscenarie torsdag eftermiddag

Fra/Til	Rødovre Parkvej vest	Rødovre Parkvej øst	Højnæsvej	SUM
Rødovre Parkvej vest		150	188	338
Rødovre Parkvej øst	150		313	463

¹ Af notatet fremgår det at tallene beror på krydstællinger, men fremgår ikke hvornår disse tælling er foretaget og om det er en krydstællinger

Højnæsvej	313	325		638
SUM	463	475	501	

Tabel 5 - Fremtidsscenarie lørdag formiddag

Cyklister

Krydset ligger på Albertslundruten, der løber ad Rødovre Parkvej forbi Højnæsvej. Tællinger ca. 200 m vest for krydset fra 2012 viser at der 2.151 cyklister på et hverdagsdøgn og 611 cyklister på et weekenddøgn. Ca. 1000 mod øst ved Damhusdæmningen er det talt 2.706 cyklister på et hverdagsdøgn og 822 cyklister på et weekenddøgn².

For Rødovre Parkvej antages det at

- Spidstimen om torsdagen udgør ca. 12% af hverdagsdøgn trafikken på Rødovre Parkvej
- Spidstimen om lørdagen udgør 10% af weekenddøgn trafikken Rødovre Parkvej
- 70% på Rødovre Parkvej cykler mod vest og 30% cykler mod øst torsdag eftermiddag
- 50% på Rødovre Parkvej cykler mod vest og 50% cykler mod øst torsdag eftermiddag

Før Højnæsvej antages det at

- Trafikken til og fra Højnæsvej svarer til ca. 10-15% af trafikken på Rødovre Parkvej, dvs. ca. 40 cyklister torsdag eftermiddag
- Trafikken til og fra Højnæsvej svarer til ca. 10-15% af trafikken på Rødovre Parkvej, dvs. ca. 12 cyklister torsdag eftermiddag
- Trafikken til og fra Rødovre Parkvej fra Højnæsvej fordeles ligeligt
- Der er samme antal venstre og højre svingede i begge retninger

Cykeltrafikken fremskrives ikke og der regnes derfor med de samme trafikmængder i basis samt fremtidsscenariet.

Fra/Til	Rødovre Parkvej vest	Rødovre Parkvej øst	Højnæsvej	SUM
Rødovre Parkvej vest		77	10	87
Rødovre Parkvej øst	181		10	191
Højnæsvej	10	10		20
SUM	191	87	20	

Tabel 6 – Cyklister torsdag eftermiddag

Fra/Til	Rødovre Parkvej vest	Rødovre Parkvej øst	Højnæsvej	SUM
Rødovre Parkvej vest		31	3	33
Rødovre Parkvej øst	31		3	33
Højnæsvej	3	3		6
SUM	33	33	6	

Tabel 7 - Cyklister lørdag eftermiddag

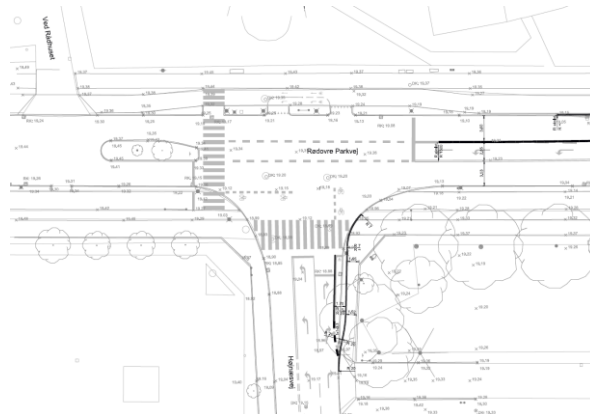
² Evalueringsrapport for Albertslundruten, November 2012

2.3 Geometri

Kapacitetsberegninger for basis situationen udføres på baggrund af de eksisterende geometriske forhold, som vist på Figur 2 og fremtidsscenarioet som vist på Figur 3.



Figur 2 – Krydsgeometri basis



Figur 3 – Krydsgeometri scenario

2.4 Signalprogrammer

Krydset er delvist trafikstyret. Der ligger spoler på Højnæsvej i køresporene ved stoplinien og ca. 25 meter før stoplinien, samt i cykelbanen. På Rødovre Parkvej vest er der placeret en spole ca. 55 meter før stoplinien, mens der på Rødovre Parkvej øst er placeret en spole i venstresvingbanen fremme ved stoplinien. Endelige ligger der en spole til cyklister i den nordlige side af krydset. Da DanKap er en statisk model, der ikke kan håndtere trafikstyrede signaler og signalplaner med mange kombinerede faser, simplificeres signalgruppe planen. Det antages at signalprogram H anvendes i spidsbelastningsperioderne og anvendes derfor i kapacitetsanalysen.

I signalprogram H gives der grønt til Rødovre Parkvej vest og øst, herefter får Rødovre Parkvej vest rødt og der gives en venstresvingspil i nogle sekunder til Rødovre Parkvej, der slukkes igen og Rødovre Parkvej øst har grønt i nogle sekunder længere. Dette kan DanKap ikke håndtere, det beregnes derfor som at der ikke gives grøn pil til venstresving til Rødovre Parkvej øst, men blot at der ikke skal viges for modkørende trafikanter i samme periode. Dette giver det samme resultat.

I signalprogrammet er der også forlængelser for hhv. Højnæsvej samt venstresvingende fra Rødovre Parkvej øst. For trafikanter fra Højnæsvej kan grøntiden forøges med 13 sekunder og for venstresvingende fra Rødovre Parkvej med 8 sekunder. Der er i analysen derfor udarbejdet kapacitetsberegninger med maksimums og minimums grøntider for disse retninger. Dette giver et program med en omløbstid på hhv. 50 sekunder og 70 sekunder.

DanKap kan ikke håndtere cyklistsignaler udover førgrønt og anmeldelse for venstresvingende cyklister fra Rødovre Parkvej mod vest figurer derfor som rødtid i beregningerne.

3 Resultater

3.1 Basisberegninger

Figur 4-Figur 9 viser resultaterne for basisberegningerne. Figur 4-Figur 6 viser resultaterne for trafikken om torsdagen og Figur 7-Figur 9 viser resultaterne for trafikken om lørdagen.

På Figur 4 ses det, at Rødovre Parkvej fra vest og Højnæsvej er mest belastede. 50% af trafikanterne fra Rødovre Parkvej skal mod Højnæsvej og derved potentielt mod parkering til Rødovre Centrum. Ved fuld forlængelse for venstresving fra Parkvej øst og Højnæsvej (Figur 5) forbedres kapaciteten for Højnæsvej betydeligt, men dette forringer, ifl. beregningerne, kapaciteten for Rødovre Parkvej vest.

Da venstresvinget fra Rødovre Parkvej ikke er specielt belastet, er det dog sandsynligt at der ikke tildeles ekstra grøntid til denne retning og en mere realistisk situation kunne derfor være som vist på Figur 6, hvor der tildeles Højnæsvej 2 sekunders yderligere grøntid. Dette resulterer i et serviceniveau E.

"Serviceniveau E: Den enkelte trafikant medfører konstant gensidige hindringer for andre trafikanter. Bevægelsesfrihed forefindes kun i begrænset omfang. Ubetydelige forværringer af tilstrømningen kan medføre trafiksammenbrud. Trafikken omfatter stabile og ustabile situationer. Kapaciteten er nået."

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartsspor		
		B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest	LH	0,89	47	10
Rødovre Parkvej øst	V	0,55	21	6
Rødovre Parkvej øst	L	0,12	4	1
Højnæsvej	V	0,73	38	6
Højnæsvej	H	0,95	100	8

Figur 4 - Resultater basis torsdag uden forlængelser

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartsspor		
		B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest	LH	1,33	654	103
Rødovre Parkvej øst	V	0,47	24	7
Rødovre Parkvej øst	L	0,13	8	4
Højnæsvej	V	0,41	23	7
Højnæsvej	H	0,64	31	9

Figur 5 - Resultater basis torsdag med alle max. forlængelser

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartsspor		
		B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest	LH	0,93	63	10
Rødovre Parkvej øst	V	0,59	24	6
Rødovre Parkvej øst	L	0,13	5	1
Højnæsvej	V	0,60	28	6
Højnæsvej	H	0,84	51	8

Figur 6 - Resultater basis torsdag med 2 sek. forlængelse på Højnæsvej

Om lørdagen er Rødovre Parkvej mindre belastet med undtagelse af venstresving fra Rødovre Parkvej øst, hvor der er en svag stigning, der dog ikke giver kapacitetsproblemer for retningen. Der er om lørdagen mere trafik fra Højnæsvej, hvilket vil resultere i en forlængelse af grøntiden for Højnæsvej. Figur 8-Figur 9 viser krydset med grøntidsforlængelser, hvor Figur 8 viser kapaciteten ved maksimal grøntidsforlængelse for både Højnæsvej og Rødovre Parkvej mens Figur 9 viser kapaciteten ved grøntidsforlængelse for Højnæsvej på 8 sekunder. Ved maksimal forlængelse på

Rødovre Parkvej øst og Højnæsvej opnås et resulterende serviceniveau på D, mens forlængelse alene på Højnæsvej giver et resulterede serviceniveau på C.

”Serviceniveau C: Den enkeltes bevægelsesmuligheder afhænger ofte af af øvrige trafikanters adfærd. Bevægelsesfriheden er indskrænket mærkbart. Trafiksituationen er stabil.”

Under hvilke forudsætninger der tildes grøntidsforlængelse kendes ikke og det vurderes derfor, at serviceniveau i spidstimen om lørdagen ligger mellem C og D.

Vejgren Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
	B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest LH	0,59	20	7
Rødovre Parkvej øst V	0,54	16	6
Rødovre Parkvej øst L	0,11	4	1
Højnæsvej V	0,95	96	7
Højnæsvej H	1,03	168	15

Figur 7 – Resultater basis lørdag uden forlængelser

Vejgren Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
	B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest LH	0,89	67	10
Rødovre Parkvej øst V	0,55	25	8
Rødovre Parkvej øst L	0,12	8	4
Højnæsvej V	0,53	25	8
Højnæsvej H	0,70	34	9

Figur 8 – Resultater basis lørdag m. alle max. forlængelser

Vejgren Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
	B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest LH	0,72	33	8
Rødovre Parkvej øst V	0,68	29	7
Rødovre Parkvej øst L	0,13	8	4
Højnæsvej V	0,55	23	7
Højnæsvej H	0,70	30	8

Figur 9 – Resultater basis lørdag med 8 sek. forlængelse på Højnæsvej

3.2 Fremtidsscenarie

Figur 10-Figur 15 viser resultaterne for fremtidsscenariet. Figur 10-Figur 12 viser resultaterne for trafikken om torsdagen og Figur 13-Figur 15 viser resultaterne for trafikken om lørdagen.

Med det eksisterende signalgruppeprogram beregnes der trafiksammenbrud både med og uden grøntidsforlængelser, jf. Figur 10 og Figur 11³ om torsdagen. Selv med tilpassede grøntidsforlængelser for venstresvinget fra Rødovre Parkvej øst og Højnæsvej kan der ikke opnås et acceptabelt resulterende serviceniveau og der er risiko for meget lange køer. Dette skyldes, at Rødovre Parkvej vest er belastet.

³ Der beregnes urealistisk høje ventetider og længste kølængder for Rødovre Parkvej vest og Højnæsvej jf. afsnit 2.1

Vejgren Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
	B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest LH	1,11	251	56
Rødovre Parkvej øst V	0,75	32	7
Rødovre Parkvej øst L	0,15	4	4
Højnæsvej V	0,91	74	7
Højnæsvej H	1,19	407	54

Figur 10 - Resultater fremtidsscenarie torsdag uden forlængelser

Vejgren Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
	B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest LH	1,67	1250	>170
Rødovre Parkvej øst V	0,60	27	9
Rødovre Parkvej øst L	0,16	8	5
Højnæsvej V	0,51	25	8
Højnæsvej H	0,80	42	11

Figur 11 - Resultater fremtidsscenarie torsdag m. alle max. forlængelser

Ved at indkoble en højresvingspil fra Højnæsvej, der kører i samme fase som venstresving fra Rødovre Parkvej fra øst, forbedres kapacitet for højresvinget og der frigøres grøntid.

Ved at tildele mere grøntid til Rødovre Parkvej vest efter behov, kan derved opnås et acceptabelt serviceniveau på C, jf. Figur 12.

På vestsiden af Rødovre Parkvej beregnes der en størst mulig kølængde på 14 køretøjer, hvilket svarer til 85 m. Dvs. det beregnes at køerne for denne retning risikerer at være så lange at, de rækker ned over fodgængerovergangen vest for krydset.

I venstresvingbane fra østsiden af Rødovre Parkvej beregnes 8 køretøjer, dvs. ca. 50 m. På Højnæsvej beregnes der størst mulige kølængder på 9 køretøjer i højresvingbanen og 9 køretøjer i venstresvingbanen, hvilket svarer til 55 m. Ved højresving fra Højnæsvej og på Rødovre Parkvej mod øst er der risiko for at vente mere end et omløb. Der beregnes ingen gennemsnitlige ventetider, der overstiger omløbstiden.

Vejgren Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
	B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest LH	0,75	25	14
Rødovre Parkvej øst V	0,75	36	8
Rødovre Parkvej øst L	0,14	4	4
Højnæsvej V	0,79	48	9
Højnæsvej H	0,55	17	9

Brugerdefineret omløbstid
Brugerdefinerede grøntider
Omløbstiden er 70 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	29	4
2	8	9
3	12	8

Figur 12 - Resultater fremtidsscenarie torsdag m. grøntidsforlængelser for Rødovre Parkvej vest, for venstresving for Rødovre Parkvej øst samt for Højnæsvej med højresvingspil

Kapaciteten for højresvingende fra Højnæsvej kan desuden forbedres en smule ved at etablere førgrønt til cyklister.

Det eksisterende signalgruppeprogram giver ligeledes anledning til kapacitetsproblemer om lørdagen på Højnæsvej og der kan ikke opnås et acceptabelt serviceniveau jf. Figur 13 og Figur 14. Det resulterende serviceniveau beregnes til F:

"Serviceniveau F: Trafikefterspørgslen overstiger kapaciteten. Vejnettet er overbelastet."

Højnæsvej er meget belastet og yderligere tildeling af grøntid hertil, vil betyde sammenbrud på Rødovre Parkvej, hvor det enten vil gå ud over venstresvingende fra øst eller højresvingende og ligudkørende fra vest.

Vejgren Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartsspor		
	B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest LH	0,76	29	9
Rødovre Parkvej øst V	0,78	31	8
Rødovre Parkvej øst L	0,14	4	3
Højnæsvej V	1,20	411	59
Højnæsvej H	1,30	583	82

Figur 13 - Resultater fremtidsscenarie lørdag uden forlængelser

Vejgren Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartsspor		
	B	t s/Kt	n 5% Kt
Rødovre Parvej vest LH	1,09	247	40
Rødovre Parkvej øst V	0,70	31	10
Rødovre Parkvej øst L	0,15	8	4
Højnæsvej V	0,67	30	10
Højnæsvej H	0,87	54	12

Figur 14 - Resultater fremtidsscenarie lørdag m. alle max. forlængelser

Ved at indkoble en højresvingspil fra Højnæsvej og ved at tildele mere grøntid tid Rødovre Parkvej vest, kan derved opnås et acceptabelt serviceniveau på D.

Serviceniveau D: Trafikafviklingen er kendetegnet ved høje belastningsgrader, hvilket medfører markante indskrænkninger af bevægelsesfriheden for trafikanterne. Samspil med andre trafikanter finder sted næsten hele tiden. Trafik-situationen er stadig stabil."

På vestsiden af Rødovre Parkvej beregnes der en størst mulig kølængde på 11 køretøjer, hvilket svarer til 65 m dvs. beregninger viser at køerne igen risikerer at være så lange at, de rækker ned over fodgængerovergangen vest for krydset.

I venstresvingsbane fra på østsiden beregnes 10 køretøjer, dvs. ca. 60 m. På Højnæsvej beregnes der en kølængde på 11 køretøjer i højresvingsbanen og 8 køretøjer i venstresvingsbanen, hvilket svarer til hhv. 65 m og 50 m.

Der beregnes ingen gennemsnitlige ventetider, der overstiger omløbstiden.

Vejgren Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartsspor			Brugerdefineret omløbstid Brugerdefinerede grøntider Omløbstiden er 70 sekunder												
	B	t s/Kt	n 5% Kt													
Rødovre Parvej vest LH	0,78	37	11	<table><tr><th>Fase</th><th>Grøntid</th><th>Mellemtid efter</th></tr><tr><td>1</td><td>20</td><td>4</td></tr><tr><td>2</td><td>12</td><td>9</td></tr><tr><td>3</td><td>17</td><td>8</td></tr></table>	Fase	Grøntid	Mellemtid efter	1	20	4	2	12	9	3	17	8
Fase	Grøntid	Mellemtid efter														
1	20	4														
2	12	9														
3	17	8														
Rødovre Parkvej øst V	0,79	38	10													
Rødovre Parkvej øst L	0,14	7	4													
Højnæsvej V	0,74	36	11													
Højnæsvej H	0,48	9	8													

Figur 15 - Resultater fremtidsscenarie lørdag m. grøntidsforlængelser for Rødovre Parkvej vest, for venstresving for Rødovre Parkvej øst samt for Højnæsvej med højresvingspil

4 Konklusion og anbefaling

Beregningerne viser, at krydset i spidstimerne er belastet og vil blive endnu mere belastet i fremtiden. Beregningerne tyder på at signaltiderne ikke fungerer optimalt i dag.

På Højnæsvej beregnes der kølængder som i perioder risikerer at strække sig ned forbi indkørslen til parkeringspladsen.

På Rødovre Parkvej øst beregnes der i østsiden kølængder i venstresvingsbane på op til 90 meter, som vil blokere for ligeudkørende.

På Rødovre Parkvej vest beregnes kølængder der i perioder vil nå ned over det eksisterende fodgængerfelt ved Ved Rådhuset.

Da krydset er meget belastet er beregningerne meget følsomme og en lille forøgelse i trafikmængderne (under 5%) kan betyde sammenbrud. Trafikken på Rødovre Parkvej mod øst har tilsyneladende nået grænsen, men det har ikke været muligt at verificere, hverken trafiktallene eller kølængderne grundet ferietrafik. Der er dog en forventning om at særligt den vestlige vejgren på Rødovre Parkvej reelt ikke er så belastet som beregningerne viser, og det anbefales derfor at trafikmængderne verificeres. Herudover vurderes det, at hvis krydset bliver så belastet som beregningerne indikerer, vil trafikanterne vælge andre ruter.

Til en fremtidig situation anbefales det derfor, at der etableres højresvingspil på Højnæsvej, som kan bevirke at der kan frigives grøntid til Rødovre Parkvej, og grøntid kan tildeles efter behov. Endvidere bør venstresvingsbanen på Rødovre Parkvej laves længere så de venstresvingende ikke blokerer for de ligeudkørende. For en bedre signalstyring kan det overvejes at supplere med en ekstra spole i venstresvingsbanen.

Kapaciteten kan muligvis forbedres en smule ved at optimere på cyklistsignalet fra Rødovre Parkvej mod vest, men da der ikke foreligger en sikkerhedsmatrix har dette forhold ikke været muligt at undersøge yderligere.