

TRAFIKPLAN 2016

RØDOVRE KOMMUNE



Indhold

Indledning.....	side 03
Status.....	side 04
Trafikale temaer.....	side 06
Trafiksikkerhed.....	side 10
Trafikstruktur.....	side 26
Fremkommelighed.....	side 36
Kollektiv trafikbetjening.....	side 40
Handlingsplan.....	side 46

Indledning

Trafikken påvirker os alle. Det er kommunens opgave at sikre, at trafikanterne kan komme fra et sted til et andet på en sikker og tryk måde. Rødovre Kommune er tæt befolket og vejnettet er allerede fuldt udbygget. Kommunens opgave vil derfor være at forbedre de nuværende trafikforhold inden for de givne rammer.

Trafikplan 2016 for Rødovre Kommune er en revision af trafikplan 2012-2024 og danner grundlag for den overordnede planlægning af driften og anlægsarbejderne i de kommende år frem til 2028. Trafikplanen er et planlægningsværktøj for kommunalbestyrelsen og kommunens sagsbehandlere til at forbedre forholdene på vej- og trafikområdet.

Trafikplanens formål

Trafikplanen opstiller seks mål for den overordnede trafikplanlægning, som kommunen ønsker at arbejde med.

- 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
- Stinettet skal have en struktur og standard, der understøtter, at flere vælger at cykle og gå

Som led i processen med at udarbejde den reviderede trafikplan, er der gennemført en omfattende kortlægning af de trafikale forhold i kommunen. Kortlægningen er baseret på uheldsdata, trafiktællinger på vej- og stinettet, hastighedsmålinger, foreliggende kortmateriale og input fra kommunens

borgere.

Trafikplanens struktur

Trafikplanen indledes med en kortfattet gennemgang af de trafikale forhold og den generelle trafikudvikling i kommunen de seneste år samt en status på udførte, igangværende og planlagte projekter. Herefter er trafikplanen opdelt i de fire trafikale temaer:

- Trafiksikkerhed
- Trafikstruktur
- Fremkommelighed
- Kollektiv trafikbetjening

Hvert tema er analyseret på baggrund af den omfattende kortlægning. Med afsæt i disse analyser er der opstillet målsætninger, indsatsområder og konkrete projektforslag for det aktuelle tema.

Afslutningsvis indeholder trafikplanen en handlingsplan, der beskriver kommunens vision for de fremtidige trafikale forhold, den overordnede målsætning samt indsatsområder for de fire trafikale temaer. Handlingsplanen afsluttes med en liste over konkrete projekter, der kan prioriteres i de kommende år.

Der henvises i øvrigt til følgende planer, som ligeledes behandler trafik og vejnet:

- Klimatilpasning i risikoområder 2014-2018
Regulering af veje i forhold til større vandmængder
- Støjhandlingsplan 2013-2018
Støjreducerende tiltag i forhold til trafikstøj
- CO₂-handlingsplan 2016-2017
Reducering af CO₂-udslip fra transportsektor
- Sundhedspolitik
Mere aktiv transport

Status

Rødovre er tætbeholdet og en meget stor del af kommunen består af boligområder og villakvarterer. Rødovre har ca. 97 km kommuneveje og ca. 23 km private fællesveje.

Vejnettet er fuldt udbygget og har generelt en god struktur, der sikrer god tilgængelighed og fremkommelighed i hele kommunen.

Kommunen har en række gennemkørende veje, der er stærkt trafikerede, og i høj grad benyttes af den regionale trafik. Disse veje har en væsentlig barriereeffekt, særligt for lette trafikanter. Det er en udfordring at sikre sammenhæng mellem områderne på tværs af de store veje, og Rødovre Kommune har derfor en tendens til at blive inddelt i mindre områder, der afgrænses af de store veje i kommunen.

Kommunen har et omfattende stinet, der gør det attraktivt at færdes til fods og på cykel. Øst for Motorring 3 løber Vestvolden nord-syd gennem kommunen. Vestvolden er et sammenhængende grønt område med rekreative stier.

I det kommende år etableres der en række nye boligområder, blandt andet i IrmaByen, ved Islevgårds Allé 5 og Rødovre Port. Der foreligger lokalplaner for disse områder, der tager højde for, at de nye boligområder er koblet op på det eksisterende vejnet. I denne trafikplan tages der stilling til, om der er behov for yderligere stikrydsninger omkring de to områder, og om de fremtidige trafikmønstre fordrer, at enkelte af de omkringliggende veje omklassificeres.

Kommunen har god kollektiv trafikbetjening i form af S-tog og højfrekvente busser. Desuden planlægges en ny letbane langs Ring 3 med et stoppested i krydset Nordre Ringvej/Slotsherrensvej.

Trafikudvikling

Trafiktællinger fra udvalgte veje i kommunen indikerer, at trafikken i Rødovre generelt er faldet i perioden fra 2011 til 2015. I samme periode er trafikken på landsplan steget (se mere under Fremkommelighed). Dette kan skyldes, at der i denne periode er gennemført en række større projekter på det regionale vejnet, så som udbygning af Motorring 3 og åbningen af Frederikssundsmotorvejen, hvilket kan have betydet, at mængden af gennemkørende trafik i Rødovre, er blevet reduceret.

Udførte og igangværende projekter

I forlængelse af trafikplanen for 2012-2024 er der gennemført og igangsat en række trafikale projekter i Rødovre, herunder:

- Skolevejsanalyse 2014/15
- 9A: Ny højfrekvent buslinje
- Albertslundsruuten: Etablering af supercykelsti
- Viemosevej: Trafiksanering af krydsningspunkt
- Viemosebroen: Renovering
- Fortvej: Trafiksanering
- Islev Torv: ombygning af torvet
- ID-linjen: en forbindelse langs Islevbrovej
- Islevdalvej: Cykelsti
- Rødovrevej: Afslutning på ombygning
- Ombygning af signal og buslomme ved Rødovre Centrum
- Rødovre Parkvej: Flyttet fodgængerfelt og forlænget venstresvingsbaner ved Rødovre Centrum
- Rødovre Parkvej: Forlænget venstresvingsbane ved Højnæsvej
- Rødovre Parkvej/Tårnvej forlængelse af højresvingsbaner
- Slotsherrensvej/Tårnvej: bundet venstresving
- Randrupvej: Cykelbaner mellem Roskildevej og Damhus Boulevard
- Ombygget parkering ved Hendriksholms Skole
- Forbedret krydsningspunkt ved Nyager Skole
- Rødovre Skole: "Din fart"-tavler
- Lørenskogvej: Ombygning til klimavej
- Elvergårdsvej: Cykelsti og bump

- Røddager Allé: midlertidige bump er blevet gjort permanente
- Forsøg med klimavej på Korsdalsvej
- Vestvolden: Åbning af midterrabat og venstre svingsbaner til formidlingscentret
- Voldgaden: asfaltbelægning på stier

Planlagte projekter

Endvidere foreligger der konkrete planer for en række projekter, der forventes gennemført i de kommende år.

- Gennemgang af signaler med henblik på optimering
- Hvidsværmervej: Trafiksanering – midlertidige bump gøres permanente
- Damhustorvet: Trafiksanering, anlægges i 2017 – ombygning af torvet og Roskildevej
- Vejbelysning udskiftes til LED belysning i 2017
- Glødepærer i signalanlæg udskiftes til LED i 2017
- Analyse af trafikpåvirkning fra udbygningen af IrmaByen, gennemføres i 2017
- Islebrovej mellem Islevhusvej og Motorring 3: ombygning af vejprofil (forlængelse af ID-linjen), gennemføres i 2017
- Stibro over Tårnvej: renoveres i 2017
- Stibro over Jyllingevej ved Vestvolden, anlægges i 2017
- Stibro over Jyllingevej ved Højrisvej, anlægges i 2017
- Stibro over Roskildevej ved Brandholms Allé, udskiftes i 2017
- Korsdalsvej/Fjeldhammervej: ombygges til signal i 2017
- To nye signalanlæg på Tårnvej (ved Røddovre Stationscenter og Agerkær), anlægges i 2017
- Gennemgang af busnet i 2018-19
- Hvidovrevej ombygges med mere parkering i 2017



Figur 1 - Roskildevej

Trafikale temaer

Som led i arbejdet med at udforme trafikplanen er der gennemført en omfattende kortlægning og analyse af de trafikale forhold i kommunen.

Denne kortlægning er opdelt i 4 trafikale temaer:

- Trafiksikkerhed
- Trafikstruktur
- Fremkommelighed
- Kollektiv trafikbetjening

Trafiksikkerhed

Færdselsuheld har store konsekvenser for de implicerede parter, men også for samfundet. Tab af førerlicens, eller i værste fald menneskeliv, medfører store personlige omkostninger såvel som samfundsøkonomiske tab. I en opgørelse fra 2015 er det estimeret, at trafikuheld i Rødovre Kommune medfører et årligt vefældstab på 119,2 mio. kr. Heraf koster det Rødovre Kommune 8,3 mio. kr. årligt, at kommunens borgere kommer til skade inden for kommunegrænsen (jf. ”Kommunale udgifter og velfærdstab ved trafikuheld”, Teknisk Forvaltning og Ressource- og Serviceforvaltningen, 15/000482-3).

Samtidig har trafikanternes tryghed i trafikken stor betydning for deres valg af transportmiddel og deres adfærd i trafikken.

Derfor er det vigtigt løbende at nedbringe antallet af trafikuheld i kommunen og højne borgernes oplevede tryghed for derigennem at forbedre deres mobilitet og tilgængelighed.

Trafikstruktur

Trafikstrukturen bør sikre, at der er god tilgængelighed i hele kommunen. Der skal derfor være et sammenhængende vej- og stinet, og det skal løbende tilpasses, efterhånden som byen udvikler sig.

Samtidig bør trafikstrukturen understøtte, at trafikken på de enkelte veje svarer til det ønskede trafikale miljø. Fx bør gennemkørende trafik på boligveje begrænses mest muligt, mens de store veje i kommunen bør udformes, således at der er god fremkommelighed. Det sikrer, at den gennemkørende trafik så vidt muligt afvikles på det overordnede vejnet i stedet for at søge gennem boligområderne.

Vejene skal sikre en naturlig sammenhæng mellem de grønne områder og de forskellige bydele i kommunen. Dette kan ske via grønne arealer på vejene og ensartet byinventar. Pladser og parkeringspladser tilpasses bydelens særlige karaktertræk. Miljøet sikres ved at begrænse støj og luftforurening fra trafikken.



Figur 2 - Rødovre Parkevej

Stinettet skal sikre, at der er god tilgængelighed for lette trafikanter i hele kommunen, således at børn og voksne kan komme trygt, sikkert og hurtigt frem. Der bør være særligt fokus på at sikre gode stiforbindelser til skoler og større arbejdspladser. Derudover bør der være god fremkommelighed på det overordnede stinet, således at det er attraktivt at vælge cyklen frem for andre transportmidler.

Fremkommelighed

Trængsel på vejene har store konsekvenser, fordi den forøgede rejsetid er til gene for den enkelte trafikant og er en omkostning for samfundet. Derfor er det vigtigt løbende at sikre god fremkommelighed særligt på det overordnede vejnet.

Fremkommeligheden på vejene sikres ved, at vejene har et vejforløb og en udformning, der kan afvikle trafikken uden større gener. Fx er optimering af signalanlæg samt korrekt anvendelse af skiltning og vejtekniske foranstaltninger med til at sikre en god fremkommelighed, i lighed med vinterbekæmpelse og renholdelse af vejene.

Kollektiv trafikbetjening

God kollektiv trafikbetjening er afgørende dels for at sikre god mobilitet for alle kommunens borgere og dels for at understøtte, at borgerne har mulighed for at foretage bæredygtige transportvalg.

God kollektiv trafikbetjening sikres ved, at kommunen betjenes med bus, S-tog, letbane eller metro mellem de destinationer, hvor mange borgere færdes. Transporttiden med den kollektive trafik mellem to destinationer skal søges minimeret ved optimal planlægning. Etablering af busbaner og forbedringer af kollektive trafikale knudepunkter kan i den forbindelse inddrages i planlægningen. Endvidere kan der foretages systematisk gennemgang af busnettet med henblik på at optimere bussernes fremkommelighed.



Figur 3 - Roskildevej/Randrupvej



A large, stylized silhouette of a bull's head and neck, rendered in a light orange color, set against a darker orange background. The bull is facing left.

Trafiksikkerhed

- Uheldsudvikling
- Geografisk udpegning
- Tematisk analyse

Trafiksikkerhed

Som led i kortlægningen af trafiksikkerheden i Rødovre Kommune er der gennemført en omfattende uhedsanalyse.

Uhedsanalysen er baseret på uheld registreret af politiet i perioden 2011-2015. Reelt forekommer der flere uheld, end politiet registrerer, idet især uheld uden betydelig personskade kun i begrænset omfang rapporteres af politiet. Det vurderes, at politiet registrerer alle dødsulykker men langt fra alle personskadeuheld. Især solouheld og uheld mellem cyklister bliver i mindre grad registreret af politiet.

Personskadeuheld

Personskadeuheld er uheld hvor én eller flere personer er kommet til skade. I analysen er anvendt følgende definitioner for tilskadekomne:

- **Dræbt**
Person der, som følge af et trafikuheld, mister livet inden for 30 dage efter uheldet.
- **Alvorligt tilskadekommen**
Person der, som følge af et trafikuheld, pådrager sig knoglebrud, læsion eller hjernerystelse.
- **Lettere tilskadekommen**
Person der, som følge af et trafikuheld, pådrager sig anden skade, der kræver lægelig behandling.

Ofre, der ikke umiddelbart kræver lægelig behandling, betragtes ikke som tilskadekomne. De har dog

mulighed for at indmelde en skade indenfor 6 måneder.

Materielskadeuheld

Materielskadeuheld er uheld, hvor skaden er begrænset til køretøjet eller andet materiel. Materielskadeuheld dækker over uheld med væsentligt materielskadesomfang og uheld, der indebærer en færdselsovertrædelse, der skal retsforfølges.

Ekstrauheld

Ekstrauheld er uheld, som politiet får kendskab til, men som ikke er rapportpligtige. Ekstrauheld er uheld, hvor ingen personer er kommet til skade, og hvor der kun er sket små eller ingen materielle skader.

Oplysninger om ekstrauheldene kan udgøre et værdifuldt supplement ved analyser af uhedsbelastede steder.

Ekstrauheld anvendes normalt ikke ved overordnede tematiske analyser af trafikuheldene eller ved udpegnings af uhedsbelastede lokaliteter, fordi der kan være meget store udsving fra år til år på, i hvor høj grad ekstrauheld rapporteres. Derfor indgår ekstrauheld kun i begrænset omfang i denne analyse.



Kortlægningen omfatter et overordnet overblik over uheldsudviklingen i Rødovre Kommune fra 2006-2015. Herefter bliver fokus snævret ind til kun at omfatte perioden 2011 – 2015. For denne periode er der gennemført en geografisk uheldsudpegning og en tematisk uheldsanalyse.

Uheldsudvikling

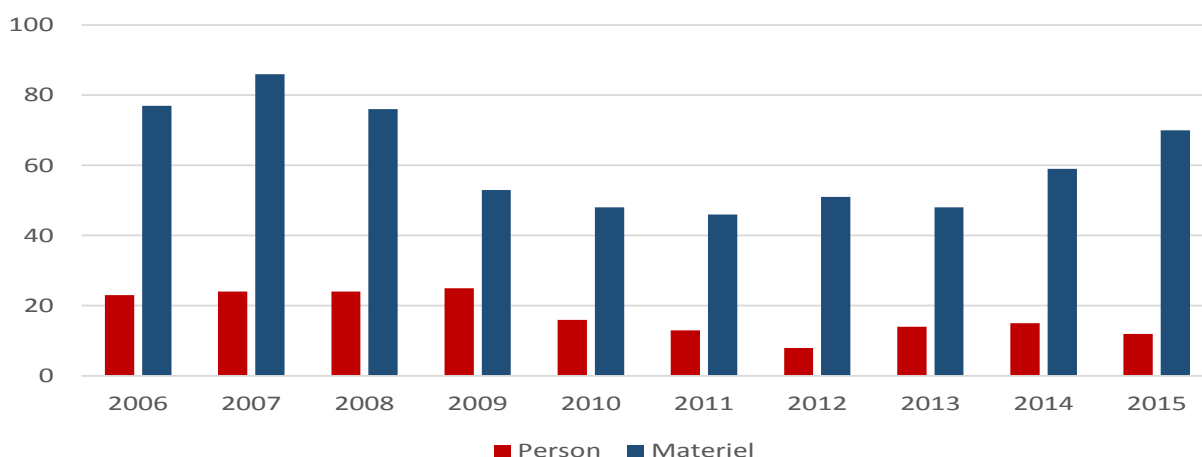
Kommunens trafiksikkerhedsarbejde bygger på en målsætning om at halvere antallet dræbte og tilskadekomne i trafikken fra 2010 til 2020. Det betyder, at antallet af dræbte i Rødovre i 2020 skal være mindre end én per år, mens antallet af tilskadekomne højst må være 8 i 2020.

I perioden 2011 til 2015 er der registreret 336 personer og materielskadeuheld heraf:

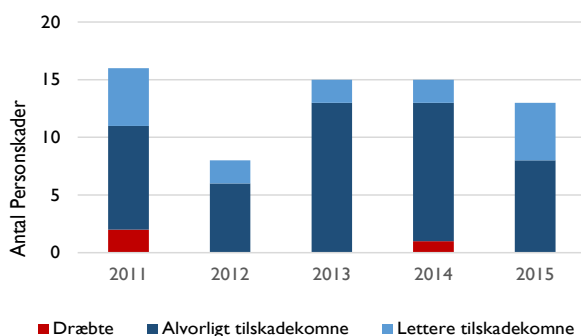
- 62 personskadeuheld
- 274 materielskadeuheld

Derudover er der registreret 151 ekstrauehld. I alt kom 67 personer til skade i de 62 personskadeuheld. Heraf omkom 3 personer, 48 kom alvorligt til skade og 16 kom lettere til skade (se Figur 5).

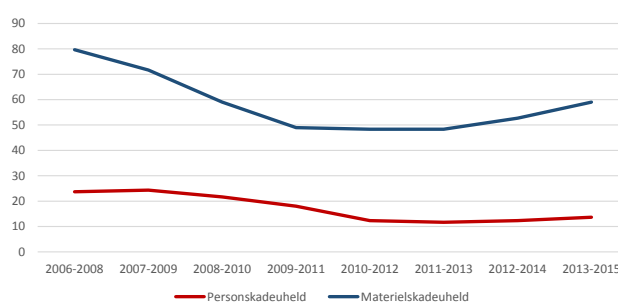
Figur 4 viser antallet af uheld pr. år i Rødovre Kommune i perioden 2006-2015, mens Figur 6 viser udviklingen som et glidende gennemsnit pr. år i den samme periode. Det ses, at antallet er personskadeuheld generelt er faldet siden 2007. Antallet af materielskadeuheld er faldet i perioden fra 2007 til 2011, mens der ses en svag stigning i antallet af materielskadeuheld i perioden fra 2011 til 2015.



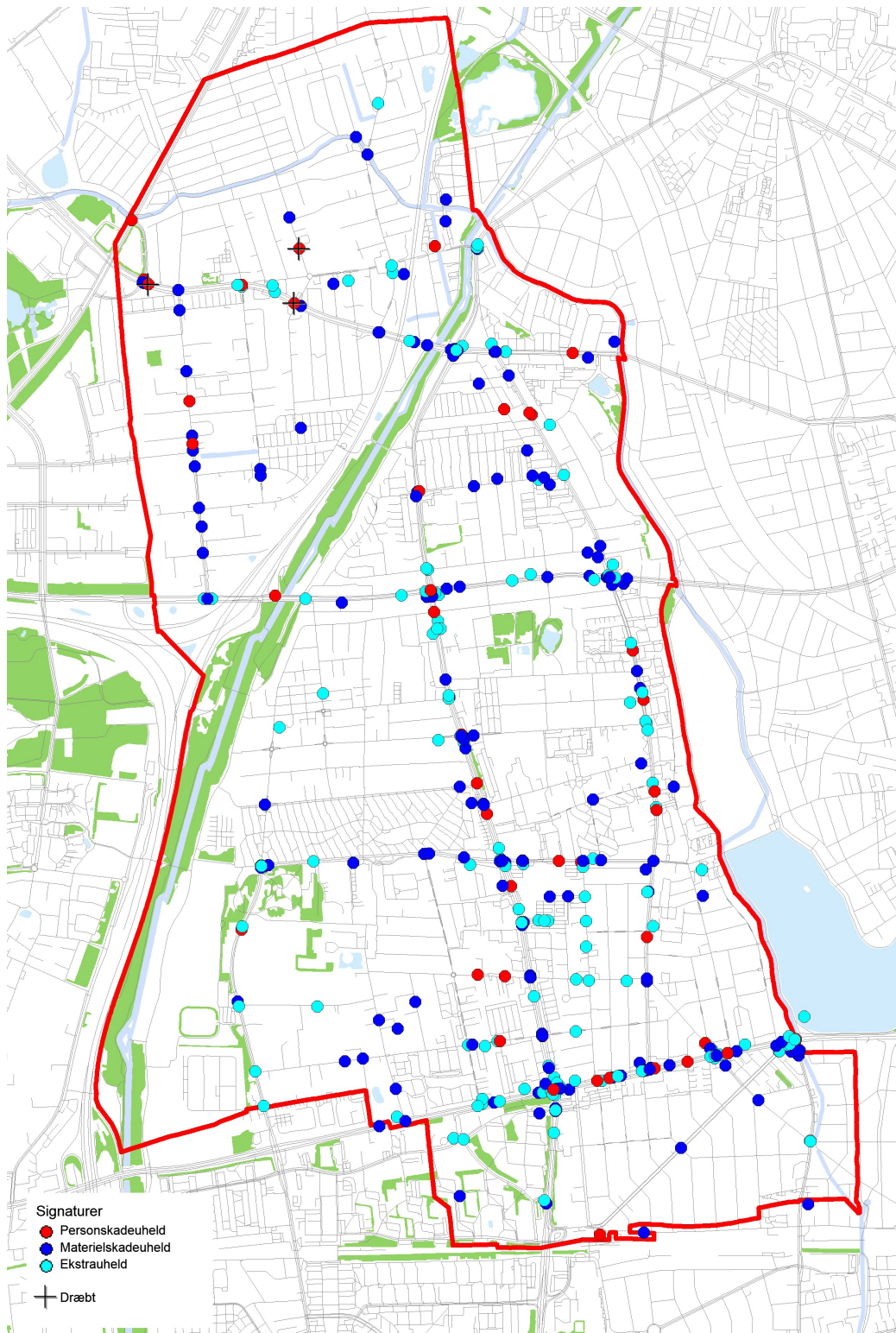
Figur 4 - Uheldsudvikling vist som antal uheld pr. år i Rødovre Kommune i perioden 2006 til 2015



Figur 5 - Antal personskader i Rødovre Kommune pr. år i perioden 2011-2015



Figur 6 - Uheldsudvikling vist som glidende gennemsnit pr. år for perioden 2006-2015



Figur 7 - Oversigt over uheld registreret i Rødovre Kommune i perioden 2011-2015

Geografisk uheldsudpegning

Ved den geografiske udpegning kortlægges de kryds og strækninger i Rødovre Kommune, hvor der er størst koncentrationer af uheld (se kort over uheld på figur 7). Store uheldskoncentrationer giver som udgangspunkt en større sandsynlighed for, at vejtekniske forbedringer kan nedbringe antallet af uheld.

Udpegningen af særligt uheldsbelastede lokaliteter er gennemført under nedenstående kriterier:

- Kryds med tre uheld eller mere over en femårig periode.
- Strækninger på 500 m med tre uheld eller mere over en femårig periode.

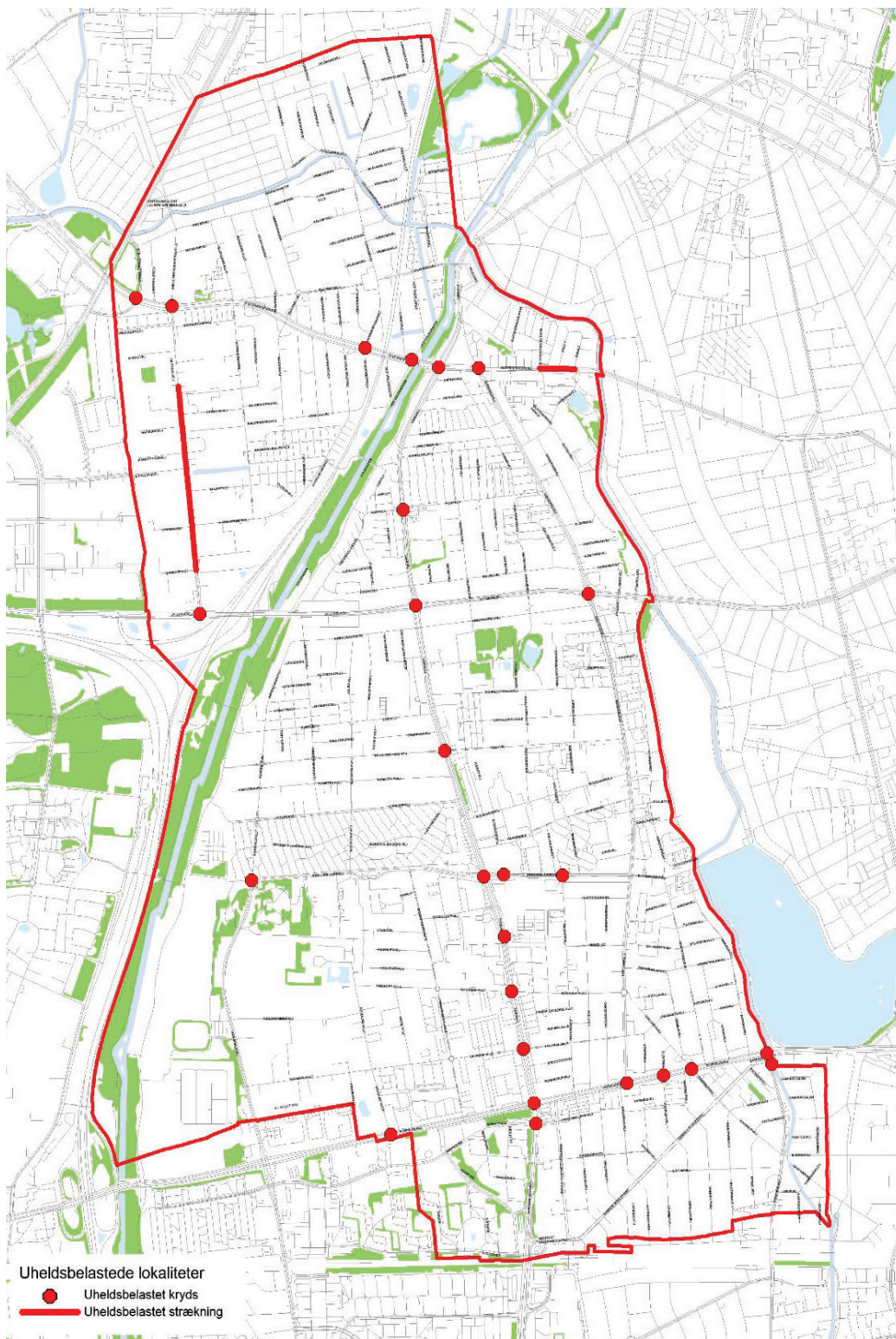
I alt er der udpeget 24 kryds og to strækninger i Rødovre Kommune, der er særligt uheldsbelastet. Udpegningerne kan ses i Tabel 1 og på kortet i Figur 8.

Tre uheld pr. lokalitet er en relativt lav grænse, og for nogle af de udpegede kryds og strækninger ses der ikke noget entydigt uheldsbillede. Derfor er enkelte lokaliteter ikke behandlet yderligere, da det vurderes, at sammenfaldet af uheld i højere grad skyldes en tilfældig variation end konkrete trafikale problemstillinger det givne sted.

For de lokaliteter, hvor uheldsbilledet peger på konkrete problemstillinger forbundet med de trafikale forhold, er der opstillet løsningsforslag, der indgår i den prioriterede projektlister i handlingsplanen sidst i denne trafikplan, dog ikke for lokaliteter der er ombygget i analyseperioden (2011-2015).

	Antal uheld	Personskade-uheld
SIGNALANLÆG		
Slotsherrensvej/Rødovrevej	5	0
Slotsherrensvej/Tårnvej	22	1
Slotsherrensvej/Sommerfuglevej	4	0
Slotsherrensvej/Islevdalvej-Niels Frederiksens Alle	4	0
Islevdalvej/Jyllingevej	9	0
Jyllingevej/Tårnvej	22	3
Tårnvej/Fortvej	3	1
Rødovrevej/Jyllingevej	13	0
Tårnvej/Knud Anchers Vej-Tæbyvej	15	2
Tårnvej/Rødovre Parkvej	21	2
Rødovre Parkvej/Højnæsvej	5	2
Tårnvej/Rødager Alle	6	0
Tårnvej/Valhøjs Alle	7	1
Tårnvej/Roskildevej	36	2
Tårnvej/Nørrekær-Fritz Møllers Vej	10	1
Roskildevej/Nyholms Alle	4	1
Roskildevej/Rødovrevej	9	2
Roskildevej/Veronikavej-Randrupvej	16	1
Roskildevej/Hvidovrevej	5	1
VIGEPLIGTSREGULERED KRYDS		
Slotsherrensvej/Nordre Ringvej	8	4
Tårnvej/Egegårdsvej	3	0
Rødovre Parkvej/Rødovre Centrum	4	0
Roskildevej/Medelbyvej	3	1
RUNDKØRSLER		
Rødovre Parkvej/Korsdalsvej	8	0
STRÆKNINGER		
Slotsherrensvej (Slotsherrens Vænge-Ådiget)	3	1
Islevdalvej	9	2

Tabel 1 - Oversigt over uheldsbelastede lokaliteter



Figur 8 - Oversigt over uheldsbelastede lokaliteter

Tematisk analyse

I den tematiske analyse tages der udgangspunkt i de personskade- og materielskadeuheld, der er sket på kommunens veje i perioden 2011-2015.

Uheldsdata er blevet analyseret for at finde mulige årsager til, at uheldene sker. Uheldene kan ske som en konsekvens af vejens udformning, på grund af køretøjet eller det kan være på grund af trafikanten. Rødovre Kommune kan ændre vejens udformning og hjælpe med holdningsbearbejdende tiltag, men har i mindre grad mulighed for at stille krav til køretøjerne.

Den menneskelige faktor er en medvirkende årsag til uheldet i knap 99% af alle uheld i Danmark. Derfor er holdningsbearbejdning et vigtigt element i trafiksikkerhedsarbejdet. Den tematiske analyse tager afsæt i de fokusområder, der er opstillet i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, idet de temaer, der vurderes at være relevante for Rødovre Kommune er analyseret nærmere.

Det er ikke umiddelbart muligt at kortlægge i hvor høj grad, uopmærksomhed påvirker uheldsbilledet i Rødovre, inden for rammerne af denne analyse.

Derfor er dette tema ikke behandlet yderligere i trafikplanen. Det er dog generelt et emne, som har fået større fokus på landsplan, og Rødovre Kommune deltager pt. i den nationale kampagne "Kør bil når du kører bil", der er målrettet bekæmpelse af uheld, der skyldes uopmærksomhed.

Endvidere indgår "ulykker i kryds i åbent land" ikke i denne analyse, idet hele Rødovre Kommune ligger i en byzone.

De ti fokusområder, der er udpeget i den nationale handlingsplan er:

- For høj hastighed
- Spiritus, narkotika og medicin
- Uopmærksomhed
- Manglende sele- og hjelmbrug
- Fodgængere
- Cyklister og knallertførere
- Unge bilister op til 24 år
- Møde ulykker
- Eneulykker
- Ulykker i kryds i åbent land



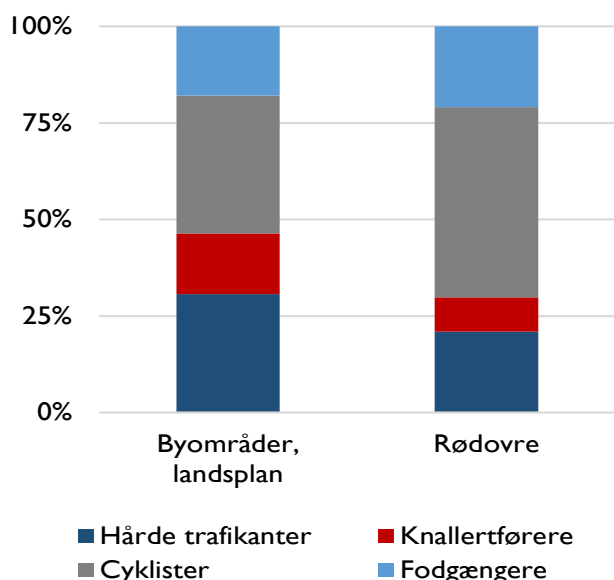
Figur 9 - Rødovre Parkvej/Tårnvej

Trafikanttyper

Skadesgraden på lette trafikanter involveret i uheld er ofte større end i uheld, der udelukkende involverer motorkøretøjer. Det skyldes, at lette trafikanter ikke er beskyttet i samme grad som bilister af sikkerhedsudstyr installeret i bilerne.

45 af de 67 personer, der kom til skade i trafikken i Rødovre i perioden 2011-2015, var lette trafikanter (cyklister og fodgængere). Det svarer til ca. 67 % af de tilskadekomne. Det er noget højere end på landsplan, hvor cyklister og fodgængere udgør ca. 54 % af de tilskadekomne i trafikken i byområder. Især andelen af cyklister er højere i Rødovre end i byområder på landsplan (49 % i Rødovre mod 36 % på landsplan).

En del af forklaringen på dette kan være at cyklister og fodgængere udgør en større andel af trafikanterne.



Figur 10 - Andel af tilskadekomne fordelt på trafikanttyper

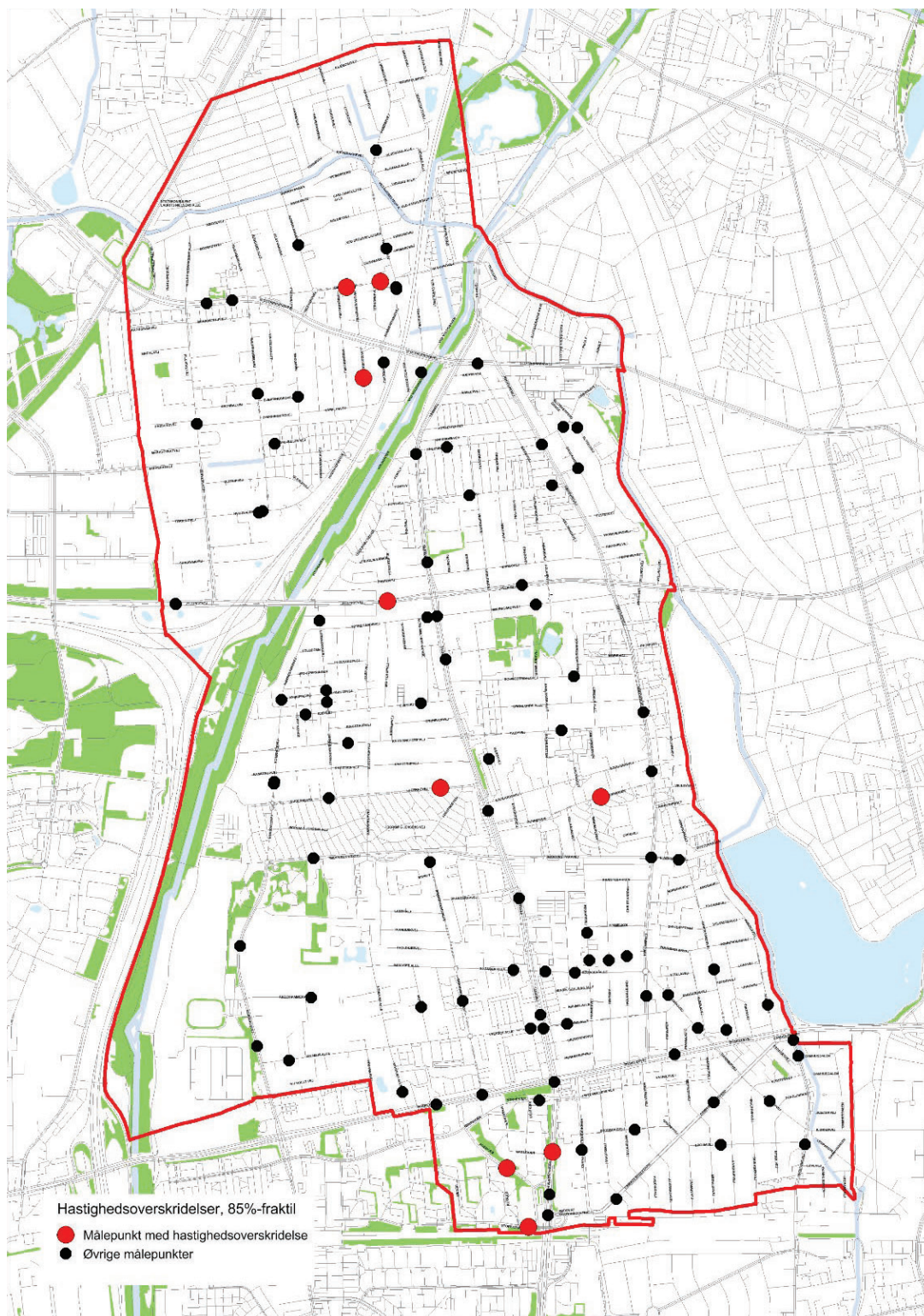
For høj hastighed

Det er veldokumenteret, at jo højere den generelle hastighed er på vejene, desto flere uheld vil der ske, og desto mere alvorlige vil de være. Hastighedsgrænsen på vejene er bestemt ud fra vejens indretning og sikkerhedsniveau. Hastighedsoverskridelser kan således få alvorlige konsekvenser.

I den udvidede dødsulykkestatistik er høj hastighed vurderet til at have haft afgørende indflydelse på dødsuheldenes opståen i 41 % af uheldene (kilde: Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020). Det er derfor vigtigt at arbejde målrettet med at nedbringe hastighedsniveauet på strækninger, hvor der bliver kørt for stærkt.

Med afsæt i de foreliggende hastighedsmålinger er der udpeget en række lokaliteter, hvor hastighedsniveauet ligger væsentligt over den skilte hastighed. En væsentlig overskridelse er defineret som de tilfælde, hvor mindst 15 % af trafikken (85 %-fraktilen) kører mere end 10 % over den skilte hastighed +3 km/t (kilde: "Ulykkesbekæmpelse i byer", Vejregler, Vejdirektoratet 2016). Det vil fx sige, at hvis den skilte hastighed er 40 km/t og mindst 15 % kører mere end 47 km/t, vil strækningen blive udpeget som en lokalitet med for høj hastighed. På den baggrund er der udpeget ni lokaliteter, som er vist på Figur 11.

For hver lokalitet er der foretaget en vurdering af, om der er behov for hastighedsdæmpende foranstaltninger, og i så fald er der opstillet konkrete løsningsforslag.



Figur 11 - Oversigt over lokaliteter, hvor hastighedsniveauet ligger væsentligt over den skilte hastighed.

Spiritus og Narkotika

Spiritus- og narkotikauheld er defineret som uheld, hvor mindst én fører/fodgænger har haft en promille på mere end 0,5 ‰ eller er skønnet påvirket.

I perioden 2011-2015 blev der registreret 46 narkotika- og spiritusuheld i Rødovre Kommune, svarende til 15 % af alle person- og materielskadeuheld i kommunen.

Narkotika- og spiritusuheldene udgjorde ca. 21 % af alle personskadeuheld i kommunen, hvilket er væsentligt højere end på landsplan, hvor spiritusuheld kun udgør ca. 14 % af alle personskadeuheld.

På den baggrund vurderes det, at Rødovre Kommune bør have særligt fokus på at bekæmpe narkotika- og spritkørsel i de kommende år – fx ved at deltage i de nationale kampagner.

Det er dog værd at bemærke, at 5 af de 13 spiritusuheld med personskade involverede en spirituspåvirket fodgænger. Kampagner målrettet spritkørsel vil ikke påvirke denne gruppe.

Manglende sele- og hjelmbrug

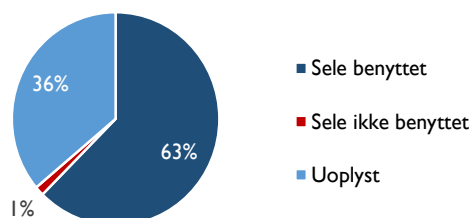
Det er veldokumenteret at brug af sele eller hjelm reducerer risikoen for alvorlige hovedskader markant, og det er derfor vigtigt fortsat at formidle dette budskab til trafikanterne.

På landsplan anvender ca. 97 % af motorcyklister og knallertkørere hjelm, men blandt de dræbte og alvorligt tilskadede i denne trafikantgruppe, anvendte ca. hver femte ikke hjelm.

Det kan være vanskeligt at vurdere, i hvor høj grad trafikanterne i de enkelte kommuner anvender sele og hjelm. Dels findes der ingen registreringer af, i hvor høj grad de trafikanter, der ikke er involverede i uheld, anvender sele eller hjelm, og dels bliver sele- og hjelmbrug kun i begrænset omfang

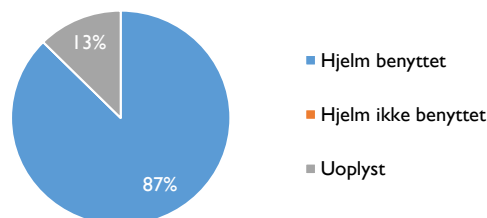
registreret i uheldsrapporterne.

Blandt de bilister, der har været involverede i uheld i Rødovre Kommune, er der kun registreret 1 %, der ikke anvendte sele, mens 63 % anvendte selen. Umiddelbart tyder statistikken derfor på, at graden af selebrug er høj i Rødovre Kommune. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at det for 36 % af de bilister, der har været involveret i uheld, ikke er oplyst, om de har anvendt sele.



Figur 12 - Andel af bilister involveret i uheld i Rødovre i perioden 2011-2015, der har benyttet sele.

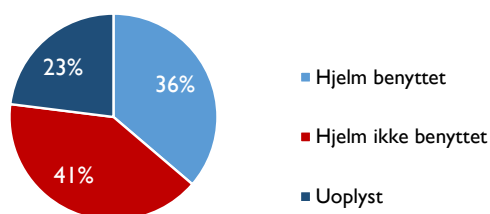
Tilsvarende tyder kortlægningen på, at graden af hjelmbrug blandt motorcyklister og knallertførere er høj i Rødovre Kommune. Der er ikke registreret nogle trafikanter uden hjelm blandt de motorcyklister og knallertførere, der har været involveret i uheld i Rødovre. 87 % af trafikanterne i denne gruppe har anvendt hjelm, mens det for 13 % ikke er oplyst, om trafikanten har benyttet hjelm.



Figur 13 - Andel af motorcyklister og knallertfører involveret i uheld i Rødovre Kommune i perioden 2011-2015, der har benyttet hjelm.

Blandt de cyklister, der har været involveret i uheld i Rødovre, er der registreret 36 % med hjelm og 41 % uden, mens det for 23 % af cyklisterne ikke er oplyst, om de har brugt hjelm. Idet mindst 41 % af de

cyklister, der har været involveret i uheld, ikke har anvendt hjelm, kan hjelmbrug blandt cyklister med fordel udpeges som et af kommunens fokusområder i de kommende år. Fx kan kommunen deltage i nationale kampagner inden for dette tema.



Figur 14 - Andel af cyklister involveret i uheld i Rødovre Kommune i perioden 2011-2015, der har benyttet hjelm.

I forbindelse med Rødovre Kommunes skolevejsanalyse har 72 % af de elever, der cykler til skole oplyst, at de anvender hjelm, mens 62 % af forældrene oplyser at de selv bruger hjelm. Dette er dog ikke nødvendigvis repræsentativt for kommunens borgere generelt.

Fodgængere

Fodgængere er sårbare, når de bliver involveret i uheld, idet kroppen ikke er beskyttet af nogen form for sikkerhedsudstyr. Derfor er det vigtigt at sikre, at veje og stier er udformet således, at risikoen for uheld med fodgængere minimeres.

Blandt de 29 fodgængere, der har været involveret i uheld i Rødovre Kommune i perioden 2011-2015,

er 13 fodgængere kommet alvorligt til skade. I hovedparten af tilfældene (10 af de 13) har fodgængerne været i færd med at krydse vejen, da uheldet skete, heraf skete 5 uheld i fodgængerfelter og 5 uheld ved uregulerede krydsninger.

14 af de 67 personer, der kom til skade i trafikken i Rødovre i perioden 2011-2015 var fodgængere, svarende til 21 %.

Cyklister og knallertførere

Cyklister og knallertførere er en anden sårbar trafikantgruppe, når de involveres i uheld. 36 ud af de 67 personer, der kom til skade i trafikken i Rødovre Kommune i perioden 2011-2015, var cyklister (svarende til 54 %), mens 10 af de tilskadede var knallertførere (svarende til 15 %). De tre personer, der omkom i trafikken, var hhv. to cyklister og en knallertfører.

Personskader har store omkostninger, både for de involverede personer, men også for samfundet generelt. Kortlægningen peger på, at Rødovre Kommune med fordel kan have særligt fokus på at reducere antallet af cykeluheld i de kommende år, idet mere end halvdelen af de tilskadede i perioden 2011-2015 var cyklister. Dermed er der et stort potentiale for at nedbringe antallet af personskader blandt denne trafikantgruppe.



Figur 15 - Rødovre Parkevej

Unge bilister op til 24 år

Generelt er unge bilisters risiko for uheld i trafikken langt højere end ældre trafikanters. Når der tages højde for, hvor meget de enkelte aldersgrupper kører, viser statistikkerne, at unge bilister oftere er involverede i uheld end andre aldersgrupper.

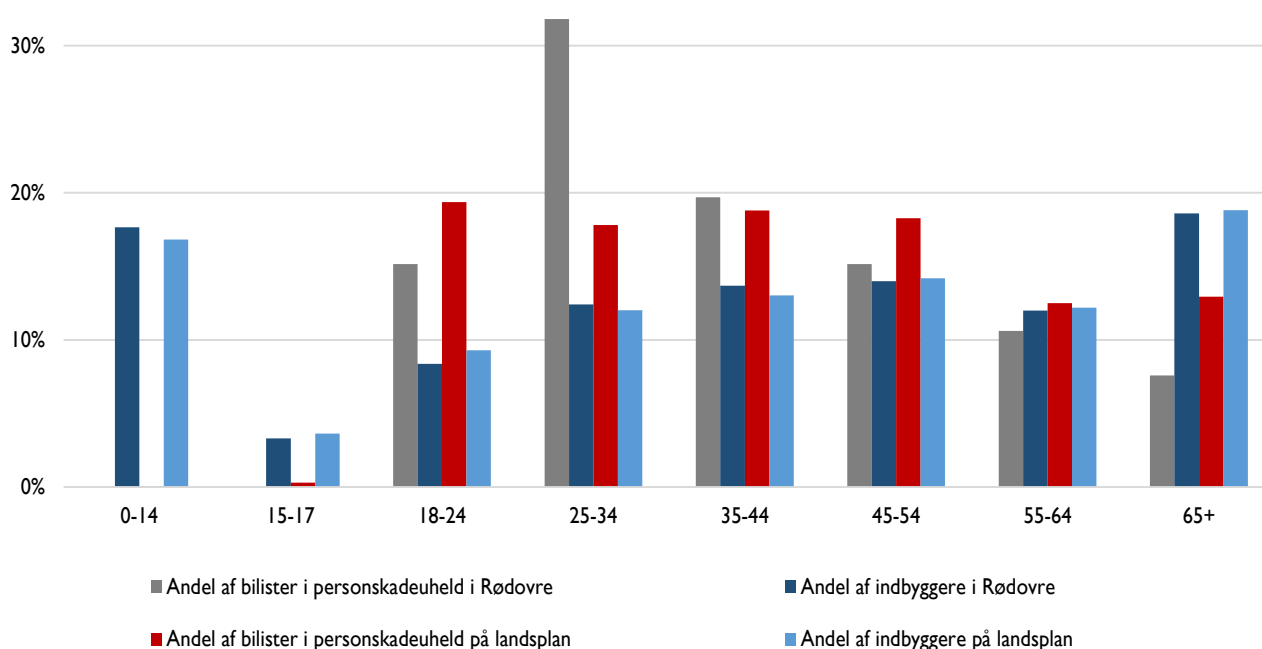
Det skyldes sandsynligvis en kombination af manglende erfaring og mere risikovillig adfærd. Derfor er det vigtigt fortsat at arbejde med oplysning og holdningsbearbejdende tiltag fx kampagner målrettet de unge bilister.

Der foreligger ingen opgørelse af, hvor meget de enkelte aldersgrupper i Rødovre Kommune kører. Det er derfor ikke muligt at lave en opgørelse af den præcise risikofordeling mellem aldersgrupperne. Derimod er det muligt at sammenligne, hvor stor en andel de enkelte aldersgrupper udgør hhv. af indbyggertallet og i ulykkesstatistikken.

I Rødovre Kommune er ca. 8 % af kommunens borgere mellem 18 og 24 år, mens denne aldersgruppe er involveret i ca. 15 % af alle personskadeuheld i kommunen (9 ud af 62 uheld). Altså er andelen af 18-24 årige, der er involverede i personskadeuheld, ca. dobbelt så stor som andelen af 18-24 årige i kommunen. Det er dog lidt mindre end landsgennemsnittet, hvor denne aldersgruppe udgør ca. 9 % af indbyggertallet og er involveret i ca. 19 % af personskadeuheldene.

Kortlægningen indikerer altså, at Rødovre Kommune med fordel kan udpege "unge bilister" som et fokusområde for trafiksikkerhedsarbejdet i de kommende år. Fx kan kommunen deltage i nationale kampagner inden for dette tema.

Desuden er det vigtigt at bemærke, at i Rødovre Kommune er andelen af 25-34 årige, der er involverede i personskadeuheld, væsentligt højere end andelen af indbyggere i denne aldersgruppe. Dette er ikke tilfældet på landsplan. Idet der ikke umiddel-



Figur 16 - Bilister i personskadeuheld

bart kan findes nogen forklaring på dette forhold ud fra de foreliggende data, er denne observation ikke behandlet yderligere.

Mødeulykker

En mødeulykke er et uheld, hvor to ligeudkørende trafikanter i modsat retning er stødt ind i hinanden. Mødeulykker sker ofte på landeveje og motortrafikveje med høj hastighedsgrænse og uden midterautoværn.

I Rødovre Kommune er hovedparten af de store veje anlagt med brede midterrabatter, hvilket reducerer risikoen for alvorlige mødeulykker. 13 ud af de 336 uheld, der er registreret i Rødovre i perioden 2011-2015, var mødeulykker. Det vil sige, at mødeulykker udgør ca. 4 % af alle person- og materiel-skadeuheld i Rødovre. På landsplan udgør mødeulykker ca. 4 % af alle personskadeuheld i byområder. Kortlægningen indikerer dermed ikke, at der skulle være nogle udprægede problemstillinger i forhold til mødeulykker i Rødovre Kommune.

Eneulykker

Eneuheld sker ofte i forbindelse med, at en bilist påkører et element langs vejen – oftest en lysmast, rækværk, vejskilt eller lignende. En væsentlig andel af eneuheld på landsplan sker i mørke.

En stor andel af eneuheldene er ikke kendt af politiet, og det anslås, at ca. halvdelen af de personskadeuheld, der ikke kommer til politiets kendskab er eneulykker. Mere end halvdelen af mørketallet skyldes færdselsuheld med cyklister. Der sker således betydeligt flere eneuheld på vejene, end hvad der fremgår af de politiregistrerede uheld.

I Rødovre Kommune udgør eneulykker ca. 6 % (20 ud af 336) af de registrerede person- og materiel-skadeuheld. På landsplan udgør eneulykker ca. 11 % af de registrerede personskadeuheld, og kortlægningen indikerer dermed ikke, at der skulle være nogle udprægede problemstillinger i forhold til eneulykker i Rødovre Kommune.



Figur 17 - Rødovre Parkvej

Uheldstyper

Næsten hvert 5. person- og materielskadeuheld registreret i Rødovre Kommune i perioden 2011-2015 var højresvingsuheld. På landsplan udgør højresvingsuheld ca. 11 % af alle personskadeuheld, mens hele 21 % af personskadeuheldene i Rødovre var højresvingsuheld.

Højresvingsuheld sker som regel, når et højresvingende motorkøretøj overser en ligeudkørende cyklist eller knallert. I Rødovre var der en cyklist involveret i knap 7 ud af 10 højresvingsuheld, og en knallertfører i knap 3 ud af 10 uheldene.

På den baggrund vurderes det, at der bør være særligt fokus på at nedbringe antallet af højresvingsuheld i Rødovre.

Derudover viser uheldsanalysen, at ca. 61 % af alle person- og materielskadeuheld i Rødovre Kommune i perioden 2011-2015 er sket i kryds (inkl. højresvingsuheld). Rødovre har relativt mange store kryds, hvor der dels er mange konfliktpunkter (situationer hvor trafikanter krydser hinanden), og dels er meget trafik.

Derfor er det ikke uventet, at en stor andel af uheldene i Rødovre forekommer i kryds. Det afspejles også i den geografiske udpegning, hvor 22 ud af de 26 uheldsbelastede lokaliteter er udpeget i kryds på de store veje (Roskildevej, Tårnvej, Jyllingevej og Slotsherrensvej). Det er derfor vigtigt at arbejde med at optimere trafikikkerheden i disse kryds netop på grund af de store trafikmængder.

Borgerinddragelse

I forbindelse med kortlægningen af de trafikale forhold i Rødovre har der været fokus på, så vidt muligt, at inddrage input fra borgerne. Derfor har Teknisk Forvaltning afholdt trafikcaféer i efteråret 2016 samt et cafémøde i foråret 2017, hvor borgerne er blevet inviteret til at beskrive trafikale problemstillinger i kommunen.

I relation til trafikikkerhed har flere borgere blandt andet påpeget, at mange af de eksisterende hastighedszoner ikke er sammenhængende, og at hastighedsgrænsen flere steder ønskes nedsat.

Desuden er enkelte vejstrækninger blevet udpeget som utrygge af borgerne:

- **Brandholms Allé**, som løber forbi Valhøj Skole. Dels er der mange parkerede biler, hvilket presser cyklisterne ud på midten af kørebanen, og dels er der flere rundkørsler, hvor cyklisterne er henvist til at køre i cirkulationsarealet.
- **Axelhøj** på strækningen nord for Rødager Allé. Der er mange legende børn og uforsigtige bilister. Borgerne efterspørger vejlukning eller hastighedsreducerende tiltag.
- **Området omkring Rønneholmsvej/Auroravej/Annexgårdsvej**. Borgerne mener, at der er meget tung trafik. Borgerne foreslår, at Rønneholmsvej lukkes ved Annexgårdsvej, så trafikken ledes uden om villaområdet med legende børn.
- **Krydset Slotsherrensvej/Tårnvej**. Der er dårlig oversigt over Voldgaden (en sti der tilsluttes krydset i en skrå vinkel). Dette kryds er også udpeget som utrygt i skolevejsanalysen fra 2015.

Indsatsområder

På baggrund af kortlægningen er der udpeget følgende indsatsområder for trafikplanlægningen i Rødovre i de kommende år relateret til trafiksikkerhed:

- Cykeluheld - højresvingsuheld
- Brug af cykelhjelm
- Krydsuheld
- Hastighed
- Unge bilister under 24 år
- Spiritusuheld

Indsatsområderne er udpeget ud fra en vurdering af, hvor der er størst potentiale for at forbedre trafiksikkerheden i Rødovre Kommune, og særligt at nedbringe antallet af tilskadekomne i trafikken.

Tabel 2 viser en liste over overordnede projektforslag målrettet det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde i Rødovre Kommune med afsæt i de 6 indsats-



Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Cykeluheld: højresvingsuheld	<ul style="list-style-type: none">• Systematisk gennemgang af kryds – herunder undersøge om de tilbagetrukne stopstreger er udformet korrekt• Nationale kampagner
Brug af cykelhjelm	<ul style="list-style-type: none">• Nationale kampagner• Kampagner på skoler• Kampagner i samarbejde med cykelhandlere
Krydsuheld	<ul style="list-style-type: none">• Systematisk gennemgang af signalanlæg – fokus på at reducere rødkørsel og antallet af konfliktpunkter• Tiltag ved uheldsbelastede kryds• Nærmere beskrevet i projektlisten i handlingsplanen
Hastighed	<ul style="list-style-type: none">• Tiltag på strækninger med hastighedsniveau væsentligt over det tilladte. Nærmere beskrevet i projektlisten i handlingsplanen• Systematisk gennemgang af hastighedszoner
Unge bilister under 24 år	<ul style="list-style-type: none">• Nationale kampagner
Spirituheld	<ul style="list-style-type: none">• Nationale kampagner• Samarbejde med politiet om øget kontrol

Tabel 2 - Liste over overordnede projektforslag målrettet trafiksikkerhed





Trafikstruktur

- Vejnet
- Stinet

Trafikstruktur

Rødovre Kommunes rolle i den regionale trafikstruktur er i høj grad domineret af kommunens geografiske placering mellem to fingre i Hovedstadens fingerplan og ringvejene gennem og rundt om Storkøbenhavn. Dette kommer også til udtryk ved, at vejnettet i Rødovre udgør et vigtigt element i afviklingen af den regionale biltrafik til og fra Storkøbenhavn. Særligt Slotsherrensvej, Jyllingevej og Roskildevej er domineret af den regionale biltrafik, men også Tårnvej er domineret af regional trafik – særligt som alternativ til Motorring 3.

Klassificering af veje

Overordnet set klassificeres vejene i Rødovre Kommune som:

- Statsveje
- Kommuneveje
- Private fællesveje
- Private veje

Motorring 3 med tilhørende til- og frakørsler udgør den eneste statsvej i Rødovre. Det er Vejdirektoratet, som har ansvaret for driften og vedligeholdelsen af statsvejene.

Alle kommuneveje er inddelt i kategorier for at give et klart billede af vejenes funktion, samt for at definere de planmæssige rammer og serviceniveau, som er gældende for de pågældende veje.

Større trafikveje

Dette er de tidligere amtsveje, som primært betjener regionaltrafikken. Det er således veje, som er bygget og beregnet til at afvikle store trafikmængder.

Vejene betjenes ofte af højfrekvente buslinjer med regionale rejsemål.

Vejenes trafikbelastning er mellem 10.000 og 30.000 køretøjer i døgnet (ÅDT). I krydsningspunkterne

mellem de større trafikveje må det således forventes, at der kan opstå kødannelse i spidsbelastningstimerne i tidsrummene kl. 7-9 og 15-18.

Hastighedsgrænsen på vejene er 60 km/t med undtagelse af Nordre Ringvej, som har en hastighedsgrænse på 70 km/t.

Af hensyn til trafiksikkerheden og trafikafviklingen er de større trafikveje adgangs begrænsede. Det betyder, at der er særligt fokus på at begrænse ind- og udkørsel fra tilstødende ejendomme mest muligt.

Mindre trafikveje

Disse veje sikrer et lokalt sammenhængende vejnet i Rødovre Kommune og tjener som aflastning for de større trafikveje. I lokalt perspektiv er vejene således Rødovres vigtigste trafikårer. Vejenes trafikbelastning er på 5.000-10.000 køretøjer i døgnet (ÅDT).

Vejene betjenes typisk af buslinjer med lokale og regionale rejsemål.

Vejene er omfattet af "byzone" og har en øvre hastighedsgrænse på 50 km/t. Flere af vejene er trafiksanerede og er enten ombygget eller udstyret med eksempelvis bump og hævede flader. Derfor er der langs enkelte strækninger skiltet med lavere anbefalede hastigheder.

Lokalvej, fordeling

Fordelingsveje er veje i et lokalområde, som tjener til fordeling af trafikken fra trafikvejene til de mindre lokale bolig- og erhvervsveje. Trafikken på fordelingsvejene har typisk ærinde i lokalområdet men ikke nødvendigvis på selve vejen.

Fordelingsveje binder oftest lokalområderne sammen med det overordnede vejnet. Fordelingsveje er i stor udstrækning udstyret med hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvorfor der kun sjældent

registreres trafikuheld på disse veje. Med udgangspunkt i udformningen af de hastighedsdæmpende foranstaltninger er der skiltet med hastighedsgrænser eller anbefalede hastigheder på vejene på henholdsvis 30 og 40 km/t.

Vejenes trafikbelastning er typisk på 1.000-5.000 køretøjer i døgnet (ÅDT).

Selv om denne type veje normalt ikke er busbetjente, kører servicebussen på visse strækninger.

Lokalveje

Regulære lokalveje er interne veje i et bolig- eller erhvervsområde, hvor trafikken ofte har ærinde på selve vejen.

Da lokalvejene ofte er korte, smalle eller blinde er der ikke nødvendigvis behov for hastighedsdæmpende foranstaltninger af hensyn til trafikikkerheden. Trafikken afvikles overordnet set problemfrit og under hensyntagen til vejenes indretning og udformning.

Af samme årsag er der som regel ikke skiltet med anbefalede hastigheder på 30 eller 40 km/t, da trafikkanterne allerede overholder disse hastigheder ved kørsel efter forholdene.

Vejenes trafikbelastning er typisk på under 500 køretøjer i døgnet (ÅDT).

Private fællesveje

Private fællesveje er veje, som tjener som færdselsareal for andre ejendomme end ejernes (ikke særveje). Vejene er typisk blinde eller indgår som en del af et lukket område og betjener derfor ofte trafikmængder under 500 køretøjer i døgnet (ÅDT).

Kommunen er vejmyndighed på private fællesveje. Vejenes vedligehold, renhold, snerydning og i en vis grad udformning påhviler de tilstødende grundejere. Rødovre Kommune står for det overordnede tilsyn og sikrer, at vejene administreres korrekt efter "Privatvejsloven".

Enkelte veje er trafiksanerede af ejerne eller grundejerforeningerne (med godkendelse fra kommunen og politiet). I den forbindelse er der opsat skiltning med anbefalet hastighed – typisk 40 km/t.

Private veje

Private veje ligger på matrikler, som er i særveje. Vejene ligger udenfor den kommunale vejmyndigheds regi og behandles som privat grund. Færdselsloven er dog stadig gældende på vejene, og derfor kan politiet regulere færdslen på vejene.



Figur 18 - Rødager Alle

Justeringer af vejnettet

Vejnettet i Rødovre er fuldt udbygget og har en god struktur, der både sikrer god fremkommelighed og tilgængelighed. Der er dog behov for at foretage en vurdering af vejnettet omkring de planlagte byudviklingsområder for at sikre, at vejenes klassificering fortsat er relevant, eller om der er behov for justeringer.

I forbindelse med udbygningen af IrmaByen kan det blive relevant at justere vejlukninger i området. Kommunen planlægger at gennemføre en trafikanalyse for området i løbet af 2017, der vil belyse dette.

I forbindelse med opførelsen af Rødovre Port lukkes Storekær for biltrafik (øst for Tårnvej), og der anlægges to nye signalanlæg på Tårnvej ved Rødovre Stationsvej og ved Agerkær.

I forbindelse med udbygningen på Islevgård Allé 5, bør det overvejes at etablere et nyt signalanlæg i krydset Slotsherrensvej/Islevgård Allé.



Figur 19 - Borgerinddragelse: Trafikcafé ved Rødovredagen 2016

Fodgængernet

I Rødovre findes mange tiltag, som tilgodeser fodgængere. Kommunen råder bl.a. over et vidt udbygget fortovsnet langs de kommunale veje, fællesstier for lette trafikanter i eget tracé som fx Voldgaden og niveaufri krydsninger på udvalgte lokaliteter.

Fortove og gangstier tjener mange forskellige formål og servicerer mange forskellige trafikanttyper, men fælles for dem er, at de bidrager til at understøtte kommunens mål om at få borgerne til at motionere mere, som det er beskrevet i kommunens sundhedspolitik.

Fortove

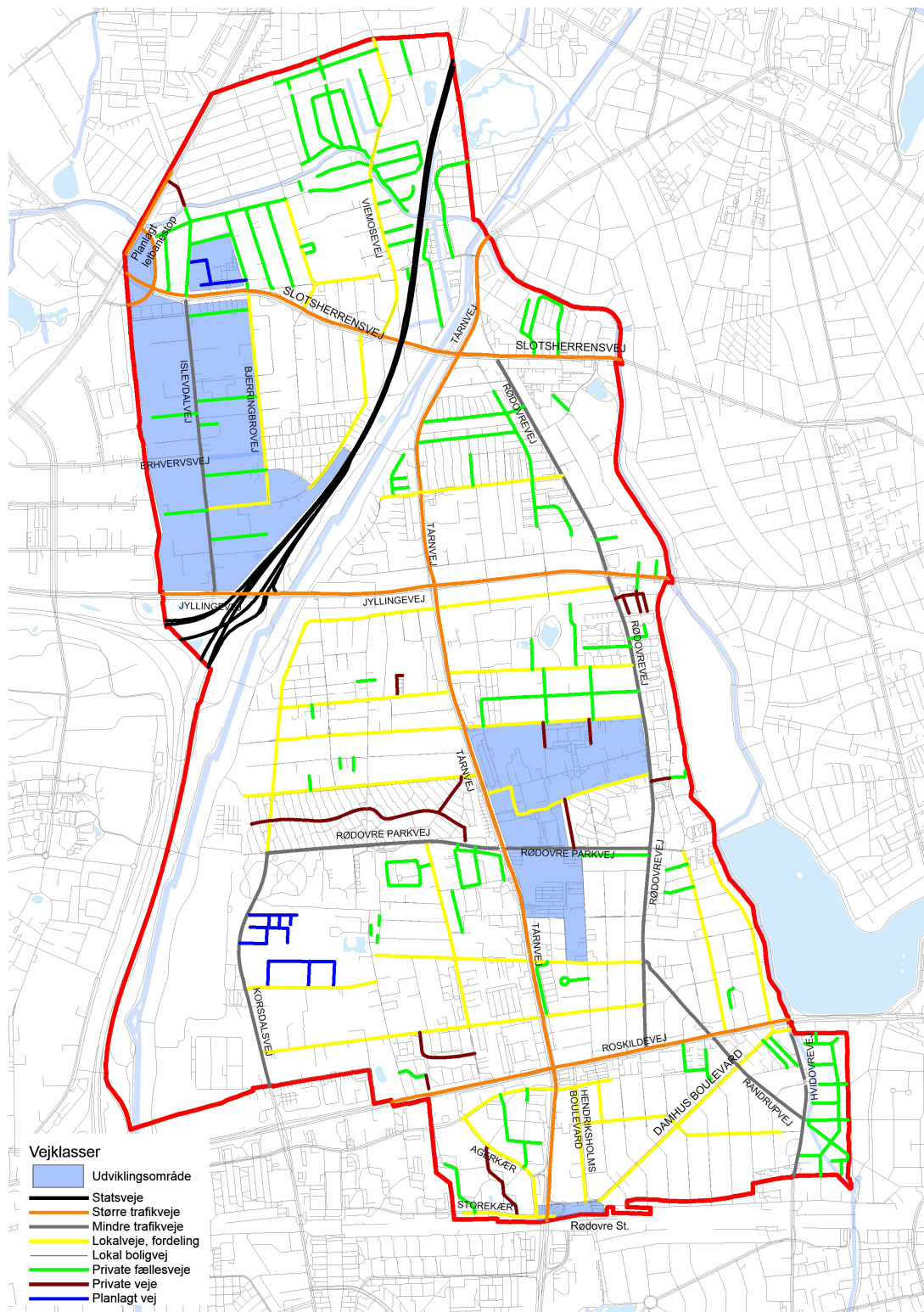
Hovedparten af gangforbindelserne i Rødovre er anlagt som fortove langs vejnettet. Bredden er som udgangspunkt tilstræbt afpasset mængden af fodgængere, således at fortovene er bredest, hvor der færdes mange fodgængere. Fortovene binder de mange mål, som fx boligområder, butiksområder og fritidstilbud i kommunen sammen for gangtrafikken.

Gangstier i eget tracé

Kommunens gangstier, der forløber i eget tracé, tilgodeser udover selve sammenbindingen af forskellige områder også et andet behov end de øvrige gangforbindelser, idet de som oftest er ført gennem rekreative områder ved fx Damhussøen og Vestvolden.

Justeringer af fodgængernet

Kommunens fortove er anlagt med forskelligartede belægninger, men der arbejdes til stadighed for, at der, hvor de fysiske forhold gør det muligt, anlægges fortov med ledelinjer, gerne med chaussestensbånd. Disse bånd kan fungere som naturlige ledelinjer for svagtseende og synshandicappede.



Figur 20 - Oversigtskort over vejklasser

Cykelstinet

Rødovre har et omfattende cykelstinet både langs veje og i eget tracé. Som bykommune er Rødovre fuldt udbygget med cykelstier eller -baner langs alle trafikveje på nær Randrupvej syd for Damhus Boulevard.

Det sammenhængende og veludbyggede cykelstinet i Rødovre hænger nøje sammen med kommunens sundhedspolitik, som søger at motivere borgerne til at motionere i større omfang end hidtil.

Cykelstinet er primært anlagt og udviklet efter lokale forhold, men i de senere år har kommunen arbejdet aktivt for at fremme både den lokale og regionale cyklisme over længere strækninger og på tværs af kommunegrænser.

Blandt andet løber en af de første supercykelstier, "Albertslundruten", gennem Rødovre langs Rødovre Parkvej. Ruten består af en sammenhængende rute mellem Albertslund og centrum af København.

Derudover har Rødovre deltaget i et samarbejde med Realdania, Naturstyrelsen og Kulturarvsstyrelsen om at sikre bedre forhold for cyklismen på Vestvoldens rekreative stisystem.

Cykelstinet langs veje

Det overordnede cykelstinet i Rødovre er anlagt langs trafikvejene. Stierne er som udgangspunkt anlagt med en stor bredde, som sikrer, at der er tilstrækkelig plads til de mange daglige cyklister, som kører med forskellige hastigheder.

Det overordnede cykelstinet langs vejene sikrer gode sammenhængende forbindelser i regionalt perspektiv og sikrer samtidig en god sammenbinding af kommunens forskellige bolig- og erhvervsområder.

Cykelstinet langs vejene består ikke kun af cy-

kelstier men i nogle tilfælde også af cykelbaner. Cykelbanerne er oftest anlagt langs lokalvejene enten som gennemgående eller punktvis ved hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Cykelstinet i eget tracé

Cykelstinet i Rødovre er også anlagt uden for vejnettet i form af cykelstier i eget tracé. Disse stier er oftest anlagt gennem rekreative arealer og er dermed med til at sikre en anden og afvekslende oplevelse end det traditionelle cykelstinet langs vejene.

Justeringer af stinettet

Når IrmaByen udbygges forventes både bil- og cykeltrafikken til og fra området at stige. Der bør derfor etableres mindst en sikret stikrydsning på Korsdalsvej ud for IrmaByen fx i form af fodgængerfelt eller midterhelle. Der er fortovej og cykelstier langs begge sider af Korsdalsvej, og ved at anlægge sikrede krydsningspunkter, vil der blive etableret en tryk og sikker forbindelse for cyklister og fodgængere til området.

Derudover kan adgangsforholdene for lette trafikanter fra vest til IrmaByen forbedres ved at etablere en sikret stikrydsning på Nyholms Allé ud for Rødager Allé og samtidig etablere en cykelsluse i vejlukningen i den vestlige ende af Rødager Allé. Denne forbindelse styrkes yderligere i løbet af 2017 ved at opgradere den eksisterende sti vest for Nyholms Allé med asfaltbelægning og belysning.

Tilsvarende forventes bil- og cykeltrafikken til og fra Islevgårds Allé 5 at stige, når dette område udbygges. Derfor vil der være behov for at forbedre faciliteterne for de lette trafikanter langs Niels Frederiksens Allé og Islevgårds Allé, særligt frem mod krydsene med Slotsherrensvej.

Borgerinddragelse

I forbindelse med kortlægningen af de trafikale for-

hold i Rødovre Kommune har der været fokus på, så vidt muligt, at inddrage input fra borgerne. Derfor har Teknisk Forvaltning afholdt trafikcaféer i efteråret 2016 samt et cafémøde i foråret 2017, hvor borgerne er blevet inviteret til at beskrive trafikale problemstillinger i kommunen.

I relation til trafikstrukturen har flere borgere påpeget, at der generelt er problemer med ulovlige parkeringer. Borgerne efterspørger at parkeringsforbuddene i højere grad håndhæves, eller at der alternativt foretages en vurdering af, om der er områder eller strækninger, hvor parkeringsforbuddene bør ophæves.

Desuden har enkelte borgere udpeget problemstillinger ved konkrete lokaliteter:

Lørenskogvej: Efter ombygning af vejen, er der, ifølge borgerne kommet mere gennemkørende trafik. Der efterspørges ensretning eller vejlukning.

Alternativt kan der etableres indkørselsforbud fra nord ved Nørregårdsvej.

Rødovre Parkvej mellem Tårnvej og Korsdalsvej. Der er, ifølge borgerne, støjproblemer på grund af megen trafik og høje hastigheder. Der efterspørges støjdæmpende belægning og hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Egegårdsvej/Tårnvej: Krydset er vigepligtsreguleret, og det er svært at komme ind og ud på Egegårdsvej på grund af de store trafikmængder på Tårnvej. Derfor kører meget trafik via Næsbyvej. Borgerne foreslår, at krydset signalreguleres.

Alternativt kan ind- og udkørselsforholdene forbedres ved mindre geometriske ændringer, og Næsbyvej kan skiltes med indkørselsforbud og ærindekørsel tilladt.

I relation til cykelstinet har borgerne blandt andet påpeget, at der flere steder mangler forbindelser mellem cykelruterne. Flere borgere har udpeget strækninger med dårlig belægning på cykelstien, blandt andet langs Roskildevej, Slotsherrensvej og på stien langs Harrestrup Å. Derudover ønskes bedre cykelparkeringsforhold især ved stationer og stoppesteder for den kollektive trafik med overdækket og aflåst cykelparkering, fx cykelbokse.

Desuden har enkelte borgere udpeget problemstillinger ved konkrete lokaliteter:

Voldgaden (sti langs Vestvolden): Der er behov for bedre skiltning, da det kan være svært for personer, der ikke kender strækningen, at finde rundt. Desuden efterspørges bedre belysning på stien.

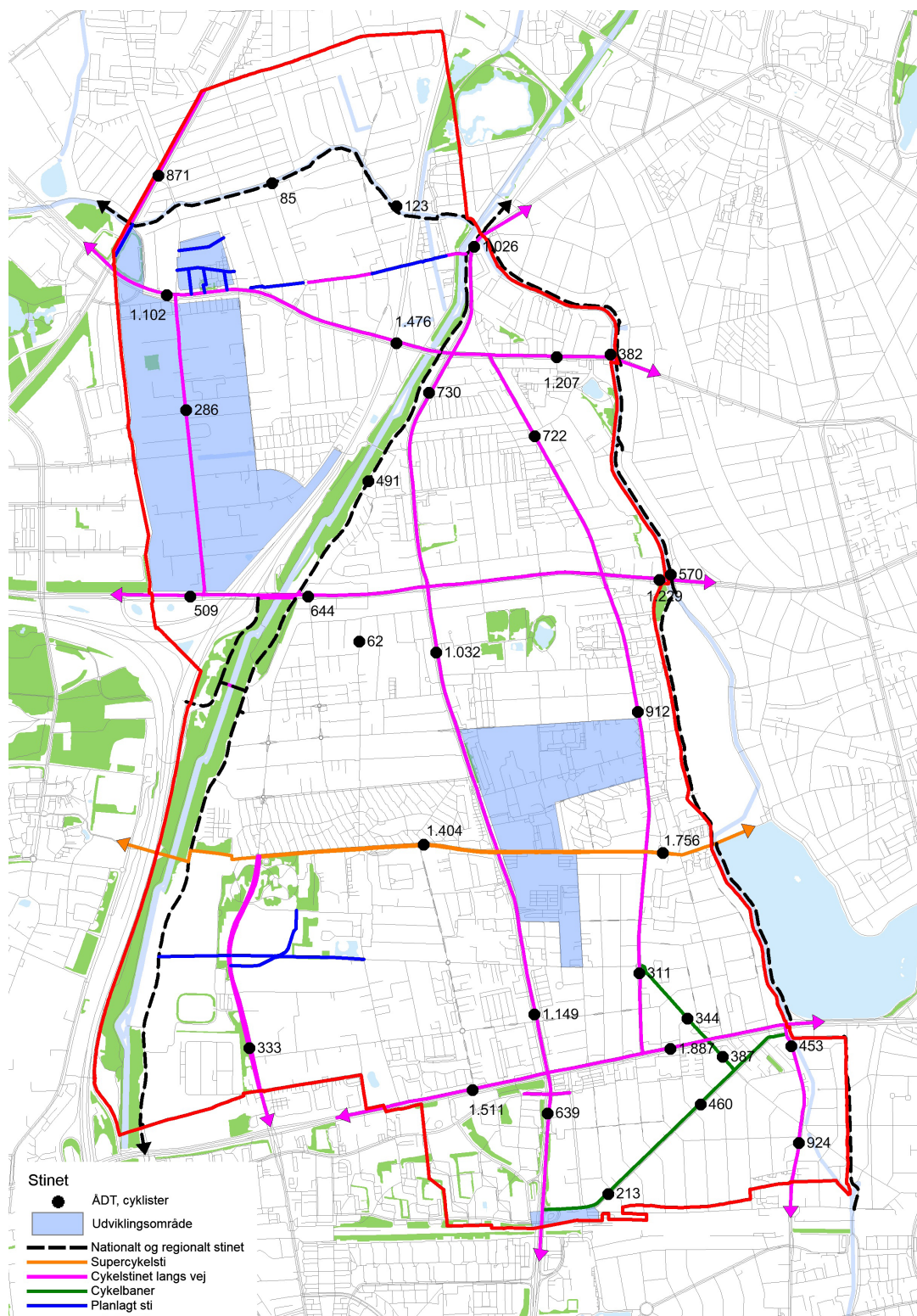
Krydset Brandholms Allé/Rødovre Parkvej: Det er svært for cyklister at komme ud fra Brandholms Allé, da mange bilister og cyklister på Rødovre Parkvej kører for hurtigt og kører over for rødt.

Skolevejsanalyse

I kommunens skolevejsanalyse fra 2015 har elever og forældre haft mulighed for at udpege utrygge lokaliteter. For de lokaliteter, hvor det vurderes at være relevant, er der opstillet løsningsforslag, der indgår i den prioriterede projektlister i handlingsplanen sidst i denne trafikplan.



Figur 21 - Rødovrevej



Figur 22 - Hovedstinet

Indsatsområder

På baggrund af kortlægningen er der udpeget følgende indsatsområder for trafikplanlægningen i Rødovre Kommune i de kommende år relateret til trafikstrukturen:

- Trafikregulerende tiltag, herunder:
 - Vejlukning
 - Trafiksanering
 - Hastighedskontrol
- Sammenhængende stinet, herunder
 - Nye stier
 - Nye stikrydsninger
- Attraktivt stinet, herunder
 - Øget tryghed
 - Forbedret belægning

Indsatsområderne er udpeget ud fra en vurdering af, hvor der er behov for supplerende tiltag for at understøtte den allerede velfungerende trafikstruktur i Rødovre Kommune.



Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Trafikregulerende tiltag	<ul style="list-style-type: none">• Tiltag omkring nye byudviklingsområder• Tiltag på veje, hvor der er sket en væsentlig trafikstigning• Dialog med politiet om øget hastighedskontrol
Sammenhængende stinet	<ul style="list-style-type: none">• Supplerende stier omkring byudviklingsområder• Supplerende stikrydsninger omkring nye byudviklingsområder
Attraktivt stinet	<ul style="list-style-type: none">• Systematisk gennemgang og vedligehold af belægning på cykelstier• Tiltag ved utrygge lokaliteter• Nærmere beskrevet i projektlisten i handlingsplanen

Tabel 3 - Liste over overordnede projektforslag målrettet trafiksikkerhed



GLV

6A Emdrup Torv

bus

36 70 13

movia

9 for alltid.
Bus hvert
6. minutt



A large, stylized silhouette of a bull's head and neck, rendered in a light orange color, set against a darker orange background. The bull is facing left.

Fremkommelighed

- Trafikmængder
- Trafikudvikling

Fremkommelighed

Fremkommeligheden i Rødovre Kommune er generelt god uden for myldretiderne. I myldretidstimerne (kl. 7-9 og 15-18) opstår der beskedne kapacitetsproblemer i de signalregulerede kryds på de større trafikveje fx på Jyllingevej og Roskildevej, som kan give kødannelse.

Trafikmængder

Ud over de regionale forhold, påvirkes trafikken i Rødovre Kommune af mange lokale faktorer. Trafikken er dynamisk og ændrer sig løbende. Trafikken på kommunens overordnede vejnet kan fx ændres som konsekvens af nye store rejsemål (fx et større boligkompleks).

Trafiktællinger er det vigtigste plan- og prognoseredskab. Der udføres jævnligt trafiktællinger på udvalgte strækninger.

Den maksimale kapacitet for en 4-sporet vej er omtrent 30.000-40.000 køretøjer per døgn. Mens den maksimale kapacitet for en 2-sporet vej er ca. 15.000-16.000 køretøjer per døgn.

Trafikudvikling

Trafiktællinger fra udvalgte veje i kommunen indikerer, at trafikken i Rødovre Kommune generelt er faldet i perioden fra 2011 til 2015 (se Tabel 4). I samme periode er trafikken på landsplan steget. Dette kan muligvis skyldes, at der i denne periode er gennemført en række større projekter på det re-

gionale vejnet, så som udbygningen af Motorring 3 og åbningen af Frederikssundmotorvejen, hvilket kan have betydet, at mængden af gennemkørende trafik i Rødovre, er blevet reduceret.

Pendling

Hver dag pendler mange personer til, fra Rødovre Kommune for at komme på arbejde eller i skole. Det sætter sit tydelige præg på kommunens trafikveje, som er domineret af pendlertrafik.

Udover den pendling, som borgerne i Rødovre foretager, forekommer der dagligt en større pendling gennem kommunen som led i transport til og fra København og Frederiksberg.

Borgerinddragelse

I forbindelse med kortlægningen af de trafikale forhold i Rødovre Kommune har der været fokus på, så vidt muligt, at inddrage input fra borgerne. Derfor har Teknisk Forvaltning afholdt trafikcaféer i efteråret 2016 samt et cafémøde i foråret 2017, hvor borgerne er blevet inviteret til at beskrive trafikale problemstillinger i kommunen.

I relation til frekommelighed kan bedre skiltning måske gøre en forskel. Desuden oplever flere, at de store veje udgør barrierer, særligt for lette trafikanter. Derudover ønsker flere borgere mulighed for, at cyklister kan svinge til højre for rødt lys.

	2011	2015	Forskel	%
Damhus Boulevard	3.600	3.550	-50	99 %
Korsdalsvej, syd for Rødovre Parkvej	6.600	6.150	-450	93 %
Roskildevej, mellem Tårnvej og Københavns Kommune	29.200	23.550	-5.650	81 %
Roskildevej, vest for Tårnvej	26.200	21.350	-4.850	81 %
Rødovre Parkvej, vest for Tårnvej	5.200	6.400	1.200	123 %
Rødovrevej, nord for Jyllingevej	6.750	5.400 *	-1.350	80 %
Rødovrevej, mellem Jyllingevej og Rødovre Parkvej	8.450	8.000	-450	95 %
Slotherrensvej	17.350	12.500 *	-5000	71 %
Tårnvej, mellem Rødovre Parkvej og Roskildevej	17.700	17.150	-550	97 %
Tårnvej, mellem Jyllingevej og Rødovre Parkvej	19.750	18.400 *	-1.350	93 %

Tabel 4 - Trafikudvikling på udvalgte veje. *Tal fra 2013

Indsatsområder

Generelt er fremkommeligheden i Rødovre Kommune god, og de afviklingsproblemer, der er på de større trafikveje i myldretiden, kan ikke umiddelbart forbedres væsentligt.

Der er derfor ikke behov for større tiltag på dette område i de kommende år.

Det er dog vigtigt, at der er fokus på fortsat at bevare den høje kapacitet på det overordnede vejnet, og at der i planlægningen og udførelsen af trafikale projekter tages højde for dette.

På baggrund af kortlægningen er der udpeget følgende indsatsområder for trafikplanlægningen i Rødovre i de kommende år relateret til fremkommelighed:

- Signaloptimering
- Mobilitet

Indsatsområderne er udpeget ud fra en vurdering af, hvor der er mulighed for at understøtte og optimere fremkommeligheden i Rødovre Kommune. Tabel 5 viser en liste over overordnede projektforslag relateret til trafikstrukturen i Rødovre Kommune med afsæt i de to indsatsområder.



Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Signaloptimering	<ul style="list-style-type: none">• Systematisk gennemgang af signalprogrammer med henblik på optimering• Optimering af signalprogrammer i forbindelse med krydsombygninger
Mobilitet	<ul style="list-style-type: none">• Mobilitetsplan for hele kommunen• Mobilitetsplaner for større arbejdspladser (kan udarbejdes i samarbejde mellem Teknisk Forvaltning og private virksomheder)

Tabel 5 - Liste over overordnede projektforslag målrettet fremkommelighed



BA Emdrup Torv

BA Emdrup Torv

Fri internet

1109

movia

1109

BW 90 009



Kollektiv Trafikbetjening

- S-tog
- Busser
- Letbane

Kollektiv trafikbetjening

Den kollektive trafik i Rødovre Kommune er i høj grad tilrettelagt med udgangspunkt i fingerplanen og ringvejene omkring Storkøbenhavn. Det medfører blandt andet, at Rødovre kun i beskedent omfang er betjent af S-tog, idet Rødovre Station ligger ved den sydlige kommunegrænse. Derudover er der 4 S-togs stationer uden for kommunen, der ligger mindre end 600 m fra kommunegrænsen.

Busser

Den kollektive busdrift i Rødovre omfatter 11 lokalruter, der kører gennem flere kommuner, én intern lokalrute (servicebusser) samt to natbusser.

De 11 lokalruter kan inddeles i S-, A- og lokalbusser. S-busserne fungerer som vejenes S-tog i Hovedstadsområdet og forbinder stationer og andre trafikale knudepunkter. S-busserne stopper kun få gange undervejs og kører typisk på tværs af toglinjerne. Deres kendetegn er to blå hjørner på bussen. Regionen har fra 2016 overtaget driften af S-busser og natbusser. Rødovre har buslinje 200S, som er en af de hurtige busser med færre stop. Bussen krydser kommunen i nord- og sydgående retning ad Tårnvej.

A-busserne hænger sammen med S-bus, metro, regionaltog og S-tog. A-busserne har mange afgang og mange stoppesteder. Buslinjerne 6A og 9A kører med høj frekvens mellem Rødovre og København.

I dag kører både 6A og 9A ad Tårnvej. Hvis én af de to buslinjer omlægges, kan en større del af kommunen betjenes af højfrekvente busser.

De lokale buslinjer forbinder boligområder med indkøbscentre, kommunale institutioner, arbejdspladser og stationer. Desuden forbinder lokalbusserne lokalområderne med det overordnede kollektive trafiknet.

Stoppesteder

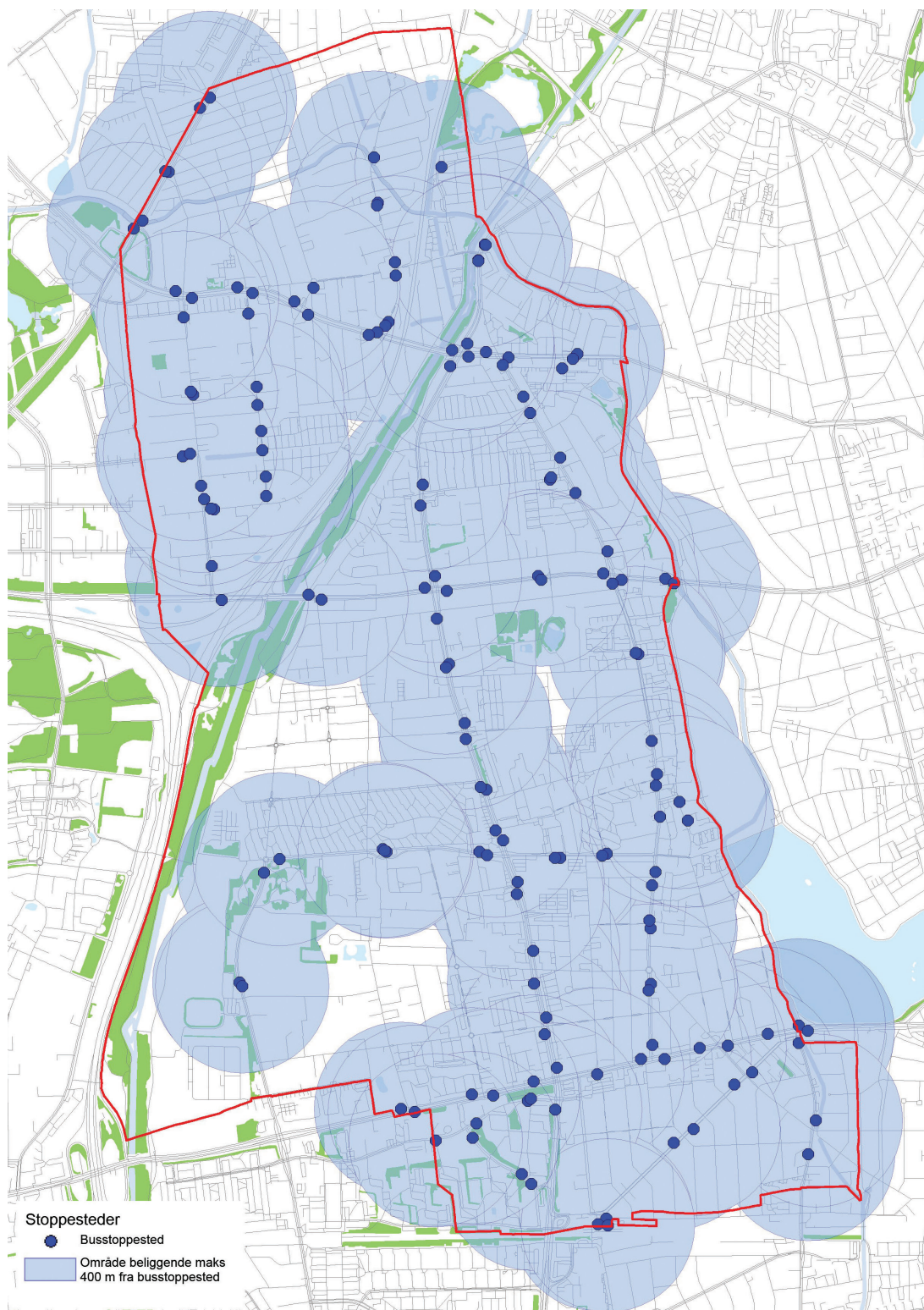
Langs busruterne er der opsat stoppesteder. Stoppestederne er strategisk placeret ud fra hensynet til blandt andet passageropland, trafikmål, tilgængelighed til og fra stoppestedet og fremkommeligheden for bussen.

Kvaliteten af busdriften kan blandt andet måles på, hvor langt der er til et busstoppested med en rimelig højfrekvent busbetjening. Ofte anvendes et mål om, at flest muligt skal have et stoppested inden for en rækkevidde af 400 meter. Figur 24 viser de stoppesteder, der findes i Rødovre Kommune og de områder, der ligger inden for 400 meter af stoppestederne. Det ses, at hovedparten af kommunen er godt dækket ind, og at der er meget få områder, der har mere end 400 meter til nærmeste stoppested.

Generelt har Rødovre Kommune altså et velfungerende busnet. Det er dog vigtigt, at justere busnettet omkring de nye byudviklingsområder, således at det svarer til de fremtidige behov. Fx kører der i dag kun en enkelt buslinje, buslinje 13, ad Korsdalsvej forbi IrmaByen, der udbygges i de kommende år. Buslinje 13 har 3 afgang i timen i hver retning, og det bør vurderes nærmere, om dette er tilstrækkeligt til at dække det behov, som IrmaByen vil generere, når den er fuldt udbygget. Kommunen har pt. en dialog med Movia om at omlægge 9A, så den kører ad Korsdalsvej. Dette forventes gennemført senest i 2019.

Letbanen

Letbanen er planlagt med linjeføring langs Nordre Ringvej og med station ved Slotsherrensvej. Letbanen vil være med til at fremme den kollektive trafik og byudviklingen i Rødovre Kommune. Der vil blive fokus på at få vækst til området, og virksomheder og borgere vil blive interesserede i at slå sig ned i nærheden af letbanen, da stationen vil give anledning



Figur 24 - Stoppesteder i Rødovre Kommune og deres oplande

til gode transportmuligheder i Hovedstadsregionen og adgang til regionens banenet og forbindelse til centrum.

Letbanen vil forbinde Ringby-kommunerne fra nord til syd og alle S-togslinjerne og regionaltog til og fra Københavns centrum. Letbanen vil have i alt 28 stationer på den 28 kilometer lange strækning.

Letbanen forventes at køre med afgang hver 5. minut i dagtimerne og hvert 10. minut i aftentimerne og i weekenden.

Metro

Rødovre Kommune vil i de kommende år arbejde for, at metroens næste udbygningsetape får en linjeføring, som sikrer metrobetjening centralt i Rødovre, fx omkring Rødovre Centrum. Metroen vil ligesom letbanen kunne bidrage til fremme af byudviklingen i kommunen, da skinnebåren trafik er en attraktiv form for kollektiv transport, som kan tiltrække både virksomheder og borgere. En metrolinje til Rødovre vil ligeledes sikre endnu en højfrekvent trafikalt åre til og fra København, og binde de to kommuner yderligere sammen.

Borgerinddragelse

I forbindelse med kortlægningen af de trafikale forhold i Rødovre Kommune har der været fokus på, så vidt muligt, at inddrage input fra borgerne. Derfor har Teknisk Forvaltning afholdt trafikcaféer i efteråret 2016 samt et cafémøde i foråret 2017, hvor borgerne er blevet inviteret til at beskrive trafikale problemstillinger i kommunen.

I relation til kollektiv trafik har flere borgere ønsket bedre betjening i Islev med en busrute som dækker en større del af området og flere busafgange. Der er desuden borgere, som ønsker en natbus til området. Derudover har flere borgere påpeget, at det er vigtigt at sikre gode busforbindelser til letbanestationen.



Figur 23 - Letbane langs Ring 3: Planlagt linjeføring [Kilde: www.din-letbane.dk]. Den røde cirkel markerer letbanestationen, der kommer til at ligge i Rødovre Kommune.

Indsatsområder

Generelt har Rødovre Kommune en god kollektiv trafikbetjening, og der er derfor ikke behov for større tiltag på dette område i de kommende år.

Det er dog vigtigt, at den kollektive trafik løbende opdateres og tilpasses de aktuelle behov.

På baggrund af kortlægningen er der udpeget følgende indsatsområder for trafikplanlægningen i Rødovre Kommune i de kommende år relateret til kollektiv trafik:

- Optimering af busfremkommelighed

Den enkelte kommune kan ikke på egen hånd vedtage omlægninger af buslinjer osv. Justeringer foretages i samarbejde med trafikselskaberne og nabo-kommunerne, således at der foretages en fornuftig afvejning af de lokale og regionale behov.

Indsatsområderne er udpeget ud fra en vurdering af, hvilke tiltag Rødovre Kommune med fordel kan indgå i dialog med trafikselskaberne om, i forhold til at optimere den kollektive trafik i Rødovre.

Tabel 6 viser en liste over overordnede projektforslag relateret til den kollektive trafikbetjening i Rødovre Kommune med afsæt i indsatsområdet.



Indsatsområde	Overordnede projektforslag
Optimering af busfremkommelighed:	<ul style="list-style-type: none">• Systematisk gennemgang af A- og S-bussernes ruter med henblik på at forbedre busfremkommeligheden

Tabel 6 - Liste over overordnede projektforslag målrettet den kollektive trafikbetjening



Tårnvej

A large, stylized silhouette of a bull's head and neck, rendered in a light orange color against a darker orange background. The bull is facing left. The silhouette is composed of smooth, rounded shapes, capturing the essential form of the animal's head, including its horns and eye.

Handlingsplan

- Vision og målsætning
- Indsatsområder
- Prioriteret projektliste

Handlingsplan

Kommunen arbejder løbende på at udvikle og optimere de trafikale forhold. I den sammenhæng er der udarbejdet denne trafikplan, der danner grundlag for den overordnede planlægning af driften og anlægsarbejderne i de kommende år. Trafikplan 2016-2028 er en revision af trafikplan 2012-2024.

Handlingsplanen kan læses uafhængigt af den samlede plan, idet den giver et kort resumé af den indledende kortlægning og analyse.

Trafikale forhold

Rødovre er tætbeholdt og en meget stor del af kommunen består af boligområder og villakvarterer. Vejnettet er fuldt udbygget og har generelt en god struktur, der sikrer god tilgængelighed og fremkommelighed i hele kommunen.

Kommunen har en række gennemkørende veje, der er stærkt trafikerede og i høj grad benyttes af den regionale trafik. Endvidere har kommunen et omfattende stinet, der gør det attraktivt at færdes til fods og på cykel.

I det kommende år etableres der en række nye boligområder, blandt andet i IrmaByen, ved Islevgårds Allé 5 og Rødovre Port.

Kommunen har god kollektiv trafikbetjening i form af S-tog og højfrekvente busser. Desuden planlægges en ny letbane langs Ring 3 med et stoppested i krydset Nordre Ringvej/Slotsherrensvej. Endvidere arbejder kommunen for metrobetjening af den centrale del af Rødovre.

Kortlægning

Som led i processen med at udarbejde den reviderede trafikplan, er der gennemført en omfattende kortlægning af de trafikale forhold. Kortlægningen er beskrevet nærmere under de fire trafikale temaer: Trafiksikkerhed, Trafikstruktur, Fremkommelighed og Kollektiv trafik i første del af denne rapport.

Kortlægningen viser, at vej- og stinettet generelt er velstruktureret, at der er god fremkommelighed og en god kollektiv trafikbetjening. De største udfordringer findes typisk på de store veje i Rødovre, og det er primært her trafikuheldene sker. Desuden er der behov for mindre justeringer omkring de nye byudviklingsområder, således at vej- og stinettet er tilpasset de fremtidige trafikmønstre.

Vision

Trafikplanen opstiller seks mål for den overordnede trafikplanlægning, som Rødovre Kommune ønsker at arbejde med.

- 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 tilfredsstillende trafikafvikling
- Den kollektive trafik skal være et godt alternativ til bilen
- Vejrummet skal integreres i byrummet og tage hensyn til borgerne
- Stinettet skal have en struktur og standard, der understøtter, at flere vælger at cykle og gå

Projektliste

På baggrund af kortlægningen og med afsæt i visionen for den fremtidige trafikplanlægning er der udarbejdet en liste over konkrete projekter, der kan prioriteres i de kommende år.

Prioritering af projektforslag

Det er ikke muligt at udføre alle projektforslag med det samme. Der er derfor foreslået en overordnet prioritering.

Prioriteringen tager afsæt i den vurderede effekt på flere områder. Dette er med til at sikre, at forslagene vurderes ud fra samme betingelser. Hvert projektforslag er tildelt point ud fra den vurderede effekt på følgende områder:

Forventet forbedring	Point
Trafiksikkerhed	30
Tryghed	20
Fremkommelighed	20
Kollektiv Trafik	10
Trafikstruktur	10
Øget Cykeltrafik	10

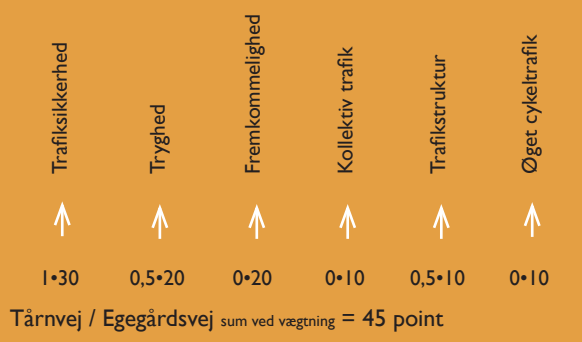
Trafiksikkerhed er vægtet højest i prioriteringen, og dernæst tryghed og fremkommelighed.

Projektforslagene er prioriteret ved, at den forventede effekt (1 – 0,5 – 0) er multipliceret med antallet af point indenfor det enkelte område. Et projekt med stor effekt på trafiksikkerhed, begrænset effekt på tryghed og uden effekt på de øvrige områder, er i alt tildelt 40 point.

Eksempel på vurdering af projektforslag

Herunder er vist et eksempel for krydset Tårnvej / Egegårdsvej. Projektforslaget består i en opstramning af krydssets geometri, herunder genmarkering af cykelfelt og -symboler.

Det er vurderet, at projektforslaget vil have en stor effekt på trafiksikkerheden samt begrænset effekt på trygheden og trafikstrukturen. Det giver følgende sum ved vægtning:



Projektlisten er alene prioriteret ud fra den skønnede effekt, og er sorteret således, at projekter med størst effekt står først. I udvælgelsen af, hvilke projekter, der skal føres ud i livet, bør der foretages en afvejning af effekt og økonomi.

Det kan være vanskeligt at opgøre en sammenlignelig effekt af generelle tiltag såsom kampagner. De indgår derfor ikke i den prioriterede liste, men er beskrevet særskilt. Endvidere indgår samlede vurderinger (fx gennemgang af alle signaler eller det samlede hovedstinet) samt analyser og planer ikke i prioriteringen. Generelle tiltag, samlede vurderinger, analyser og planer er beskrevet i tabel 7.

Den prioriterede liste over anlægsprojekter fremgår af tabel 8.

	Beskrivelse
Nationale kampagner vedr.:	<ul style="list-style-type: none"> - Højresvingsuheld - Brug af cykelhjelm - Unge bilister op til 24 år - Spiritus- og narkokørsel
Lokale kampagner vedr. brug af cykelhjelm fx:	<ul style="list-style-type: none"> ..på skoler (fx "Vi cykler med Ludvig") ..i samarbejde med cykelhandlere
Systematisk gennemgang af hastighedszoner	Fokus på sammenhæng
Systematisk gennemgang af signalprogrammer	Fokus på at optimere fremkommelighed (fx ved krydsombygning)
Systematisk gennemgang af hovedstinetet	Fokus på behov for vedligehold af belægning
Mobilitetsplan for hele kommunen	
Mobilitetsplan for større arbejdspladser	Fx i samarbejde mellem teknisk forvaltning og private virksomheder
Dialog med politiet om øget spirituskontrol	

Tabel 7 - Generelle tiltag, samlede vurderinger samt analyser og planer.



Figur 25 - Tårnvej

Lokalitet	Projektforslag	Effekt						
		Trafiksikkerhed	Tryghed	Fremkommelighed	Kollektiv trafik	Trafikstruktur	Øget cykeltrafik	Point i alt
Samtlige signalanlæg på Tårnvej (i alt 11 signalanlæg)	I relevant omfang: - Nedlægge skillerabatter mellem cykelsti og kørebane frem mod kryds - Flytte tilbagetrukne stopstreger tilbage (min. 5 m) - Reducere rødkørsel - Separatregulere venstresving	1,0	0,5	0,5	0,5	0,0	0,5	60
Hendriksholms Boulevard	Cykelsti, evt. dobbeltrettet	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0	60
Slotsherrensvej/Nordre Ringvej	Signalanlæg på Slotsherrensvej ved tilslutningsramperne til Nordre Ringvej	1,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	60
Rødovre Parkvej/Korsdalsvej	T-kryds eller signalanlæg (afventer analyse af trafikale konsekvenser af IrmaByen)	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,5	55
Slotsherrensvej/Islevgårds Allé-Bjerringbrovej	Nyt signalanlæg i krydset inkl. cykel-faciliteter frem mod kryds	1,0	0,5	0,0	0,0	0,5	0,5	50
Tårnvej/Egegårdsvej	Opstramning af geometri (genopfriske cykelfelt og symboler og nedlægge skillerabat) og evt. venstresvingsforbud ved udkørsel. (Alternativt ombygge til signalanlæg. Pris ca. 2-5 mio.)	1,0	0,5	0,0	0,0	0,5	0,0	45
Roskildevej/Medelbyvej-Elektravej	Cykelsti forbi Medelbyvej (og evt. højresvingsbane)	1,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,5	45
Rødovrevej/Veronikavej	Ombygning af rundkørslen (cykelstier, nedlægge skillerabatter frem mod kryds). (Alternativt ombygge til signalanlæg. Pris ca. 2-5 mio.)	0,5	1,0	0,0	0,0	0,0	0,5	40
Viemosevej/Rævebakken	Vejlukninger eller evt. nedlægge bus-vendeplads (det forudsætter dog, at bussen kan vende andet steds eller forlænges til Herlev)	0,5	1,0	0,0	0,0	0,0	0,5	40
Randrupvej mellem Roskildevej og Damhus Boulevard	Cykelsti	0,5	1,0	0,0	0,0	0,0	0,5	40
Randrupvej mellem Damhus Boulevard og Hvidovrevej	Cykelsti	0,5	1,0	0,0	0,0	0,0	0,5	40
Tilpasning af buslommer langs de store trafikveje		0,5	0,0	0,5	1,0	0,0	0,0	35
Voldgaden/Slotsherrensvej	Erstatte skrå stitilslutning i krydset med stitilslutning ud til Tårnvej længere væk fra krydset	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,5	30
Lørenskogvej/Ejbyvej	Udvide midterø/etablere overkørbart areal og nedlægge cykelbane, eller øge bredden af cykelbanen i rundkørslen	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,5	30
Rødovrevej/Rønneholmsvej	Evt. torontoanlæg ved fodgængerfelt (der er optegnet varsling på kørebanen i 2016)	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,5	30
Islevdalvej/Jyllingevej	Signalgennemgang og evt. bundet venstresving.	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30
Islevdalvej	Cykelfelter og systematisk gennemgang af oversigtsforhold ved ind- og overkørsler	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	25
Lucernevej	Visuel indsnævring – fx fuldt optrukne p-båse og ensidig indsnævring med præfabrikerede heller	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	25

Tabel 8 - Prioriteret liste over anlægsprojekter. I forbindelse med vejprojekter bør klimatilpasning indtænkes jf. kommunens klimapolitik. (fortsætter på side 50)

Lokalitet	Projektforslag	Effekt						Point i alt
		Trafiksikkerhed	Tryghed	Fremkommelighed	Kollektiv trafik	Trafikstruktur	Øget cykeltrafik	
Agerkær	Visuel indsnævring (der optegnes midterlinje i 2016 - øvrige tiltag afventer effektiv vurdering af dette)	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	25
Storekær	Visuel indsnævring af kørebane (under hensyntagen til planlagt ombygning af Storekær i forbindelse med Rødovre Port)	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	25
Brandholms Alle/Valhøjs Alle	Udvide midterø og nedlægge cykelbane i rundkørsler eller øge bredden af cykelbanen i rundkørslen	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	25
Brandholms Alle/Rødager Alle	Udvide midterø og nedlægge cykelbane i rundkørsler eller øge bredden af cykelbanen i rundkørslen	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	25
Tæbyvej	Ombygning inkl. cykelstier	0,0	0,5	0,0	0,0	0,5	1,0	25
Rødager Allé	Cykelsluse og rampe ud mod Nyholms Allé	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	20
Roskildevej/Veronikavej-Randrupvej	Geometrisk opstramning (cykelfelter og vedligehold af afmærkning) og justering af signalprogram. Signal på galge for ligeudkørende eller fjerne separat regulering af højresvingende. Baggrundsplader på højtstående signaler. Kan evt. indgå i det kommende Roskildevej-projekt.	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15
Rødovrevej/Jyllingevej	Geometrisk opstramning og justering af signalprogram (cykelfelter og fokus på mellemtider)	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15
Roskildevej/Rødovrevej	Geometrisk opstramning (cykelfelter, justering af tilbagetrukne stopstreger og evt. grøn pil for venstresvingende på Roskildevej) og justering af signalprogram. Tiltagene bør udføres under hensyntagen til det kommende Roskildevej-projekt	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15
Roskildevej/Nyholms Alle	Opstramning af geometri (cykelfelt, justering af tilbagetrukken stopstreg, forlænge kantsten/bred kantlinje, evt. indsnævring cykelsti frem mod krydset)	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15

Tabel 8 fortsat - Prioriteret liste over anlægsprojekter. I forbindelse med vejprojekter bør klimatilpasning indtænkes jf. kommunens klimapolitik.

