

Rødovre Kommune

# Trafikanalyse, IrmaByen og Nygårdskvarteret

## PERSPEKTIVERING

---

<b>Rekvirent</b>	Rødovre Kommune Teknisk Forvaltning Vej- og Trafikafdelingen Rødovre Parkvej 150 2610 Rødovre
<b>Rådgiver</b>	Orbicon A/S Ringstedvej 20 4000 Roskilde
<b>Projektnummer</b>	1351700032
<b>Projektleder</b>	Thomas Werdelin
<b>Kvalitetssikring</b>	Thomas Werdelin
<b>Revisionsnr.</b>	1
<b>Godkendt af</b>	Lars Bendixen
<b>Udgivet</b>	24-07-2017

## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. Indledning .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Gennemførte trafikberegninger .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Vurdering af Scenarier.....</b>	<b>3</b>
3.1. Åbning af Valhøjs Allé.....	3
3.2. Åbning af Rødager Allé.....	4
3.3. Åbning af Valhøjs Allé og Rødager Allé .....	6
3.4. Lukning af Korsdalsvej.....	6
3.5. Lukning af Lørenskogvej.....	8
3.6. Lukning af Korsdalsvej og Lørenskogvej.....	8
<b>4. Sammenfatning .....</b>	<b>9</b>

## BILAGSFORTEGNELSE

1. Notat, modelberegninger IRMA grunden, Rambøll 18-06-2017
2. Trafikkort, døgntrafik
3. Trafikkort, morgentrafik
4. Trafikkort, eftermiddagstrafik

## 1. INDLEDNING

Rødovre Kommune har ønsket at få undersøgt en række trafikale tiltag i området omkring det nye byudviklingsområde Irmabyen. I den forbindelse er der gennemført en række trafikmodelberegninger, for at belyse de trafikale konsekvenser af forskellige vej-lukninger/-åbninger.

Selve trafikmodelberegningerne er gennemført af Rambøll, under sparring med Orbicon A/S og Rødovre Kommune og er afrapporteret i et notat vedr. modelberegningerne og et antal "trafikkort" med trafiktal og differenskort med forskellen mellem 0-scenariet og det aktuelle scenarie. Notat og trafikkort er fremgår af bilag 1-4 i nærværende rapport.

Nærværende rapport giver en opsamlende perspektivering på de gennemførte trafikberegninger og de afdækkede trafikale konsekvenser af de beregnede scenarier.

## 2. GENNEMFØRTE TRAFIKBEREGNINGER

Der er gennemført beregninger for 0-scenariet og 6 opstillede scenarier:

0. Eksisterende vejnet
1. Åbning af Valhøjs Allé
2. Åbning af Rødager Allé
3. Åbning af Valhøjs Allé og Rødager Allé
4. Lukning af Korsdalsvej
5. Lukning af Lørenskogvej
6. Lukning af Korsdalsvej og Lørenskogvej

Beregningerne er i alle scenarier sket på baggrund af trafiktal fremskrevet til år 2024.

## 3. VURDERING AF SCENARIER

### 3.1. Åbning af Valhøjs Allé

I scenariet åbnes Valhøjs Allé, der i dag er lukket umiddelbart øst for Nyholms Allé. Derved skabes en mere direkte sammenhæng mellem Irmabyen og det centrale Rødovre, men også mellem industriområdet, mellem Korsdalsvej og Nyholms Allé, og det centrale Rødovre.



Billede 1. Valhøjs Allé, luftfoto

Den nye vejåbning overflytter primært trafik fra den vestlige del af Rødovre Parkvej og Korsdalsvej syd herfor samt fra Roskildevej (mellem Nyholms Allé og Tårnvej) og fra Tårnvej (mellem Valhøjs Allé og Roskildevej) til Valhøjs Allé. Den overflyttede trafik består, ifølge trafikmodelberegningerne, hovedsageligt af lokal trafik, der vælger nye vejen ind og ud af området og kun i mindre grad af ny, gennemkørende trafik. På Rødovre Parkvej og Korsdalsvej er beregnet et fald på godt 2000 biler i hverdagsdøgnstrafik (HDT), mens der på Tårnvej og Roskildevej er beregnet fald på hhv. 2600 HDT og 3200 HDT. Til gengæld er der beregnet en stigning på 800 til 5800 HDT på Valhøjs Allé. Se endvidere side 5 i bilag 1 og ”Døgn, Valhøjs Allé, Forskel fra basis” i bilag 2.

Roskildevej og Tårnvej er begge udlagt som 4-sporede trafikveje og Korsdalsvej og Rødovre Parkvej er begge udlagt som 2-sporede trafik-/fordelingsveje. Valhøjs Allé er væsentlig smallere og udformet som 2-sporet fordelings-/lokalvej og udstyret med bump, indsnævringer, rundkørsel o.lign. for at underbygge den skiltede hastighed på 40 km/t.



Billede 2. Valhøjs Allé, set fra Tårnvej

Det må umiddelbart vurderes, at ændringerne ikke vil resultere i egentlige kapacitetsmæssige problemer – bortset fra på selve Valhøjs Allé. Hvis Valhøjs Allé skal kunne håndtere en trafikstigning (i HDT) fra 2450 til 3920 i den østlige ende og fra 670 til 5910 i den vestlige ende, bør den have en anden udformning og et andet ”udtryk” end i dag. Vejen bør fortsat udstyres med hastighedsdæmpende elementer, men vil alt andet lige opleves mere trafikfarlig, mere utryk, mere støjende og som en mere væsentlig barriere end i dag.

### 3.2. Åbning af Rødager Allé

I scenariet åbnes Rødager Allé, der i dag er lukket umiddelbart øst for Nyholms Allé. Som i scenariet med Valhøjs Allé skabes derved en mere direkte sammenhæng mellem IrmaByen og det centrale Rødovre, men også mellem industriområdet, mellem Korsdalsvej og Nyholms Allé, og det centrale Rødovre.



Billede 3. Rødager Allé, luffoto

Effekten af åbningen svarer i store træk til scenariet med Valhøjs Allé, blot overflyttes trafikken naturligvis i stedet til Rødager Allé, hvor der er beregnet en stigning fra 2370 HDT til 4330 HDT i den østlige ende og fra 520 HDT til 6180 HDT i den vestlige ende. Se endvidere side 6-7 i bilag 1 og "Døgntrafik" og "Døgntrafik, Rødager Allé" i bilag 2. Faldet i trafikmængderne på Rødovre Parkvej, Korsdalsvej, Roskildevej og Tårnvej ligger tæt på tallene fra scenariet med Valhøjs Allé. Den overflyttede trafik består også her, ifølge trafikmodelberegningerne, hovedsageligt af lokal trafik, der vælger nye vejen ind og ud af området og kun i mindre grad af ny, gennemkørende trafik.



Billede 4. Rødager Allé, set mod vest

Rødager Allé er, som Valhøjs Allé, udlagt relativt smalt og udstyret med indsnævring, forsætninger, bump, rundkørsel o.lign. for at underbygge den skilte hastighed på 40 km/t. Med de beregnede trafikstigninger bør vejens udformning og udtryk ændres, men den bør fortsat hastighedsdæmpes. Trods dette vil Rødager Allé opleves mere trafikfarlig, mere utryk, mere støjende og som en mere væsentlig barriere end i dag.

Bortset fra på selve Rødager Allé må det umiddelbart vurderes, at ændringerne ikke vil resultere i egentlige kapacitetsmæssige problemer.

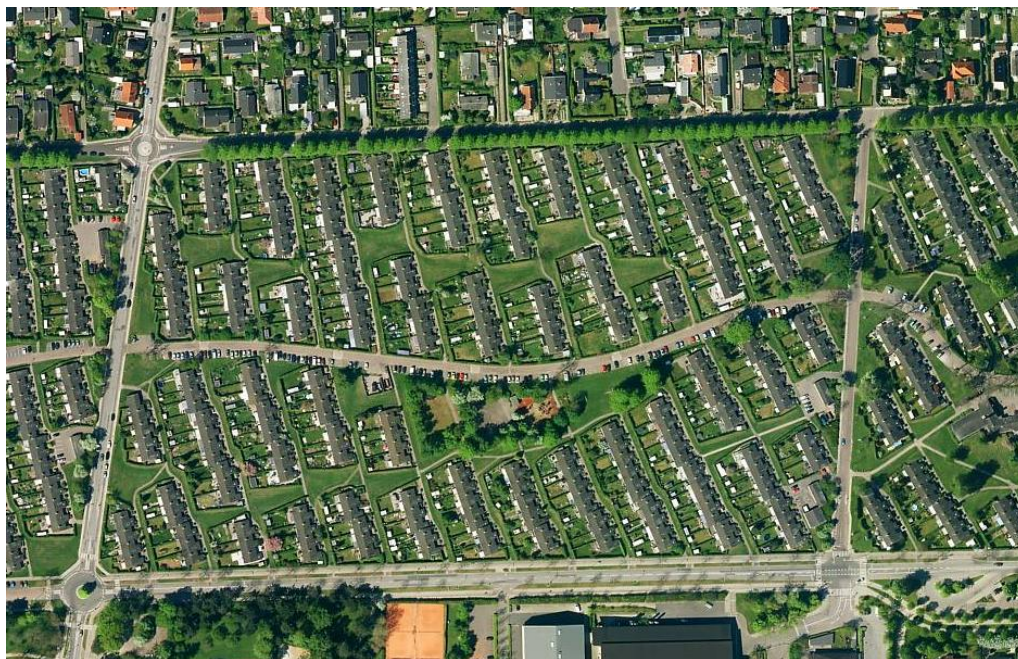
### 3.3. Åbning af Valhøjs Allé og Rødager Allé

Der er også beregnet et scenarie, hvor begge ovennævnte vejåbninger gennemføres. Beregningerne viser, at effekten af dette er, at der på Rødovre Parkvej, Korsdalsvej, Tårnvej og Roskildevej vil komme stort set de samme fald i trafikken, som hvis kun én af vejåbningerne gennemføres, men den overflyttede trafik vil nu fordele sig mellem Rødager Allé og Valhøjs Allé. Der er således beregnet en stigning fra 520 HDT til 4560 HDT i den vestlige ende af Rødager Allé og fra 670 HDT til 2470 HDT i den vestlige ende af Valhøjs Allé. Som for udformningerne med kun én vejåbning udgøres den overflyttede trafik primært af lokal trafik, der vælger nye veje ind og ud af området. Se endvidere side 8-9 i bilag 1 og "Døgntrafik" og "Døgntrafik, Valhøjs Allé & Rødager Allé" i bilag 2.

Selvom der, for hver af de to veje, derved bliver tale om mindre stigninger end i udformningerne, hvor der kun gennemføres én vejåbning, er trafikstigningerne signifikante, og der bør fortsat ske ændringer i vejenes udformning, og vejene vil, lige som i de to tidligere scenarier, opleves mere trafikfarlige, utrygge, støjende og som større barrierer.

### 3.4. Lukning af Korsdalsvej

I fjerde scenarie beregnes trafikken efter en lukning af Korsdalsvej umiddelbart nord for rundkørslen ved Rødovre Parkvej.



Billede 5. Korsdalsvej, Rødovre Parkvej m.fl., luftfoto

Lukningen af Korsdalsvej vil ifølge beregningerne resultere i et fald i trafikken på Korsdalsvej. I den nordlige ende vil faldet være begrænset, men synligt – umiddelbart syd for Ejbyvej vil trafikken f.eks. falde fra 1540 HDT til 1040 HDT, mens det i den sydlige

ende vil være markant – umiddelbart nord for Rødovre Parkvej vil trafikken f.eks. falde fra 2550 HDT til i princippet 0 HDT.

Den overflyttede trafik vil ifølge beregningerne i stedet benytte Lucernevej, Bjødstrupvej, Rødovre Parkvej og Tårnvej.

De mest markante stigninger i trafikken ses på den vestlige del af Rødovre Parkvej og på Bjødstrupvej med stigninger fra 7220 HDT til 8960 HDT på Rødovre Parkvej, fra 1680 HDT til 3260 HDT på den nordlige del af Bjødstrupvej og fra 4590 HDT til 6510 HDT på den sydlige del af Bjødstrupvej. Se endvidere side 10-11 i bilag 1 og "Døgntrafik" og "Døgntrafik, Korsdalsvej" i bilag 2.

Rødovre Parkvej er udformet, så den bør kunne håndtere den ekstra trafik, men vil opleves som en tydeligere barriere end i dag. Bjødstrupvej er udlagt relativt smalt og udstyret med indsnævring og hævet flade mod hhv. syd og nord. Bjødstrupvej er tilsluttet Rødovre Parkvej i et signalanlæg, og det kan være nødvendigt at foretage mindre justeringer i anlægget, for at det kan afvikle den øgede trafik. Man kan dog også vælge ikke at gennemføre ændringer og derved begrænse kapaciteten af Bjødstrupvej og derved gøre den mindre attraktiv for ny trafik. Bjødstrupvej er ikke umiddelbart udformet til at afvikle den beregnede, øgede trafik, og det bør overvejes at supplere vejen med yderligere hastigheds- og trafikdæmpende tiltag for at modvirke den øgende trafik og for at ansøre folk til at benytte Tårnvej og Rødovre Parkvej, hvis Korsdalsvej lukkes.



Billede 6. Bjødstrupvej set mod signalanlægget ved Rødovre Parkvej

Trafikstigningen på Lucernevej og Tårnvej er mere begrænsede. Lucernevej er udlagt relativt smalt, men vurderes at kunne håndtere den øgede trafik, om end det alt andet

lige vil give en mere usikker og utryg vej. Trafikstigningen på Tårnvej svarer til en tilvækst på op til 2% og bør kunne afvikles inden for den nuværende udformning. Også de signalanlæg der allerede i dag er meget belastede, såsom krydset Jyllingevej-Tårnvej, vurderes ikke at blive påvirket væsentligt af lukningen af Korsdalsvej alene.

### 3.5. Lukning af Lørenskogvej

I dette scenarie lukkes Lørenskogvej umiddelbart syd for Jyllingevej. Lukningen betyder, at boligområdet vest for Tårnvej og mellem Jyllingevej og Rødovre Tårnvej derefter alene trafikbetjenes fra Tårnvej i øst og Rødovre Parkvej i syd. Lukningen vil derfor betyde et fald i trafikken på vejene i den vestlige del af området og stigninger i trafikken på vejene i den østlige del af området. Der ud over viser beregningerne et fald i trafikken på Islevdalvej og en stigning i trafikken på Tårnvej, også nord for Jyllingevej. Denne overflytning af trafik skal dog populært sagt tages med et gran salt og skyldes forventeligt primært modeltekniske forhold og beskrives i mindre grad en reel overflytning af trafik – som det også nævnes i Rambølls notat vedr. trafikmodelberegningerne. Ses der bort fra denne overflytning af trafik, er der som nævnt primært tale om en overflytning af trafik fra vest til øst inden for selve boligområdet. Se endvidere side 12-13 i bilag 1 og "Døgn, Lørenskogvej, Forskel fra basis" i bilag 2.

Overflytningen af trafik vurderes ikke at give anledning til egentlige kapacitetsmæssige problemer. Men pga. ovennævnte modeltekniske begrænsninger er det uklart i hvor høj grad f.eks. signalanlægget Jyllingevej-Tårnvej belastes yderligere, og om en del af den beregnede trafikstigning nord/syd i dette anlæg, reelt er en stigning i trafik vest/syd. Hvis lukningen af Lørenskogvej resulterer i en øget trafik til højre fra Jyllingevej mod Tårnvej og til venstre fra Tårnvej mod Jyllingevej, vil det give øgede trængselsproblemer i krydset.

### 3.6. Lukning af Korsdalsvej og Lørenskogvej

Endelig er der beregnet et scenarie, hvor der gennemføres vejlukninger af både Korsdalsvej og Lørenskogvej.

Den samlede effekt af disse lukninger kan i store træk beskrives som "summen" af scenarie 4 og 5. Der er således beregnet en stigning i trafikken på Lucernevej, Bjødstrupvej, Rødovre Parkvej og Tårnvej, som beskrevet i scenariet med lukning af Korsdalsvej alene, tillagt stigninger på Tårnvej og på de østlige veje i boligområdet, som beskrevet i scenariet med lukning af Lørenskogvej alene. Tilsvarende er der beregnet fald i trafikken på Korsdalsvej, som beskrevet under begge tidligere scenarier, og på de vestlige veje i området, som beskrevet i scenariet med lukning af Lørenskogvej alene. Overflytningen af trafik fra Islevdalvej til Tårnvej, som beskrevet i scenariet med lukning af Lørenskogvej alene, fremgår også af beregningen. Se endvidere side 14-15 i bilag 1 og "Døgn, Korsdalsvej & Lørenskogvej, Forskel fra basis" i bilag 2.



#### 4. SAMMENFATNING

De gennemførte beregninger viser, at åbning af Valhøjs Allé og/eller Rødager Allé vil resultere i en overflytning af trafik fra "store" til "små" veje, og bør derfor kun gennemføres, hvis der samtidig gennemføres passende tiltag på de (gen-)åbnede veje.

Beregningerne viser endvidere, at en lukning af Korsdalsvej vil overflytte trafik til såvel "store" som "små" veje. Vurderingen er, at det er muligt at begrænse trafikstigningen på "de små" veje ved at indføre hastigheds-/trafikdæpende tiltag dér.

Endelig viser beregningerne at en lukning af Lørenskogvej primært vil flytte trafik internt i boligområdet, men også muligvis belaste signalanlægget Jyllingvej-Tårnvej.