

Ejerforeningen Terrassehaven Vejadgang til institutioner via Risterivej Trafikal vurdering

NOTAT
7. juli 2017
ph

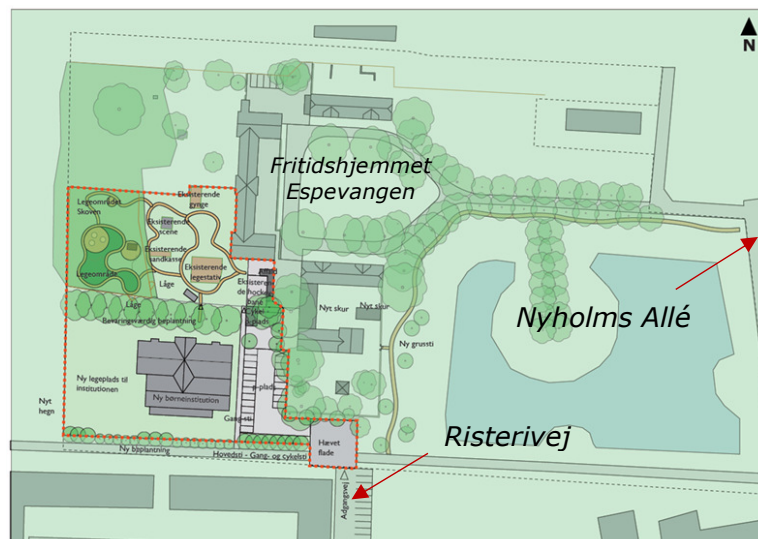
Indholdsfortegnelse

1	Baggrund	1
2	Området.....	2
3	Institutionens trafik.....	3
4	Trafikal vurdering	3
5	Alternativer.....	5

1 Baggrund

Ejerforeningen Terrassehaven har bedt Via Trafik om at vurdere, hvorvidt Risterivej er egnet til at fungere som vejadgang til en større børneinstitution.

Via Trafik har gennemført en foreløbig indledende screening af forholdene baseret på principskitser og luftfoto. Der er ikke gennemført besigtigelse, og det foreliggende projektmateriale er ikke drøftet med Rødovre Kommune eller andre parter. Det er således muligt, at der foreligger nyere projektmateriale eller at der allerede er taget stilling til flere af de forhold, som nævnes i dette notat.



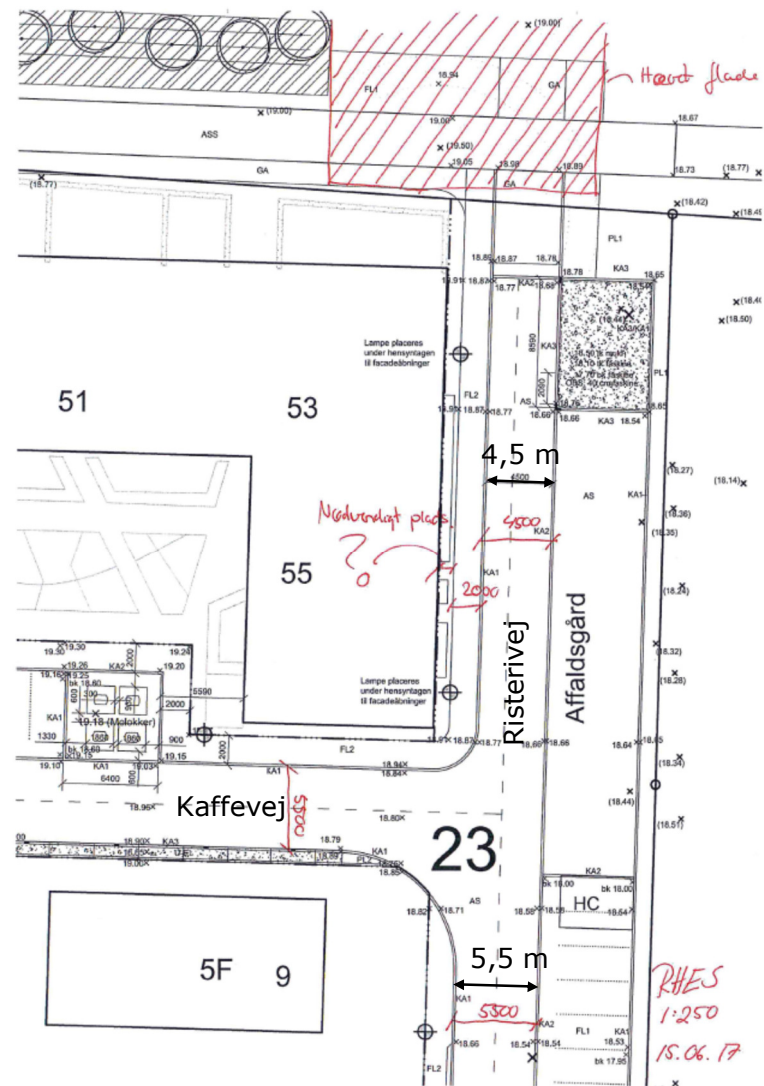
Figur 1. Oversigtsplan for ny børneinstitution.

2

Området

Den planlagte institution kan ses på figur 1, s. 1. Institutionen får vejadgang fra Risterivej. Der er ikke vejadgang til institutionen via Fritidshjemmet Espevangen, som ligger nord for institutionen, og som har vejadgang fra Nyholms Allé.

Risterivej er en privat fællesvej, som der er vejadgang til fra den kommunale vej Fjeldhammervej. Risterivej er i alt ca. 160 m lang, og er ca. 5,5 m bred syd for kaffevej og 4,5 m bred nord for kaffevej, jf. skitsen på figur 2.



Figur 2. Foreliggende tegning for Risterivejs udformning.

Vejarealet på Risterivej er kantstensafgrænset, og der er fortov i den vestlige side. Der er parkering og affaldsgård i den østlige side af Risterivej henholdsvis syd og nord for Kaffevej.

3 Institutionens trafik

Via Trafik har fået oplyst, at der i alt vil være ca. 180 børn på institutionen. Det er antaget, at der er tale om en kombineret børnehave og vuggestue med ca. 90 børn i hver funktion. Med udgangspunkt i Miljøstyrelsens turrater kan biltrafikken til institutionen opgøres til i alt ca. 220 bilture pr. døgn (110 biler ind og 110 biler ud).

Det forventes at størstedelen af bilturene finder sted i tidsrummene 7-8 samt 15-17. Morgenspidstimen udgør formentlig 40 % af alle turene svarende til ca. 90 biler (45 biler ind og 45 biler ud).

Der kan herudover forekomme både bus- og lastbiltrafik til institutionen. Disse større køretøjer kan forekomme i forbindelse med:

- Dagrenovation
- Vareleveringer (f.eks. til institutionens køkken)
- Busser (transport af børn til institutionen)

Via Trafik har ikke kendskab til hvilke konkrete behov den planlagte institution har. Det vil dog ikke være ualmindeligt, at der ankommer en lastbil eller bus flere gange om ugen og typisk om morgenen, hvor der er størst aktivitet på parkeringspladsen ved institutionen.

Ud over den nævnte biltrafik kan der også forventes fodgænger- og cykeltrafik til institutionen. Det er ikke ualmindeligt at de lidt større børn i en børnehave cykler på egen cykel sammen med deres forældre.

4 Trafikal vurdering

I dette kapitel redegøres for de forhold, som på baggrund af en indledende gennemgang af skitser og oversigtskort er vurderet at være problematiske ud fra et trafikalt synspunkt.

Risterivejs bredde

Risterivej er 4,50 m bred nord for Kaffevej. Den bredde imødekommer, at to personbiler kan passere hinanden med 20-30 km/t. Det er som udgangspunkt acceptabelt, såfremt strækningen tydeligt fremstår som indrettet til denne hastighed.

Bredden er imidlertid ikke tilstrækkelig til, at en personbil kan passere en lastbil/bus med 10-20 km/t. I så fald er der behov for en bredde på 4,80 m. En lastbil der skal passere en holdende personbil stiller krav om minimum 4,60 m. Alle nævnte breddemål er iht. vejregler for fartdæmpede veje.

Risterivej er således ikke tilstrækkelig bred til, at lastbiler og busser kan passere personbiler, og de har ikke oversigt til hinanden før de er på Risterivej. Problemets omfang afhænger af mængden af lastbil- og bustrafik, men det kan potentielt forekomme flere gange om ugen. Konsekvensen heraf er øget risiko for bakning på Risterivej samt kørsel på fortove. Begge dele er trafikikkerhedsmæssigt problematisk.

Bakning på Risterivej

På figur 3 kan det ses, at der er planlagt en tværgående stiforbindelse i den nordlige ende af Risterivej. Denne stiforbindelse er planlagt som hovedsti og skolesti til Valhøj Skole, og vil derfor have myldretid samtidig med institutionen. Bakning på Risterivej som følge af et møde mellem personbil og lastbil/bus er derfor svært problematisk, da der ikke vil være tilstrækkelig oversigt til stitrafikanterne fra et bakkende køretøj.



Figur 3. Hævet flade som vendeplads og tværgående stiforbindelse

Vendeplads i kombination med stiforbindelse

Der er i oversigtsplanen vist en hævet flade i Risterivejs nordlige ende, jf. figur 3. Den hævede flade skal formentlig anvendes som vendeplads til lastbiler og busser, men den er vist i åben forbindelse med den tværgående stiforbindelse.

Det er trafiksikkerhedsmæssigt problematisk, at vendemanøvrer på vendepladsen kan foregå, hvor der er gennemkørende stitrafikanter.

Cyklister på Risterivej

Der kan som nævnt forekomme cyklister på Risterivej både til og fra institutionen samt den nye stiforbindelse. Det vil være utrygt for cyklister at passere personbiler, lastbiler og busser på den smalle del af Risterivej.

Risterivej blokeres ved afhentning af dagrenovation

Der er angivet en 'Affaldsgård' på figur 2. Via Trafik har ikke nærmere kendskab til funktionen eller anvendelsen af affaldsgården. Dagrenovation foregår dog ofte om morgenen på hverdage, hvilket er sammenfaldende med myldretiden ved institutionen.

En renovationsbil der holder på Risterivej vil i praksis blokere for vejadgang til institutionen, hvis den kun kan holde på Risterivej i forbindelse med affaldshåndtering. Personbiler fra institutionen kan derfor fristes til at køre på fortovet for at passere renovationsbilen. Kørsel på fortov vil medføre ødelagte fortovsarealer, og er derudover også utrygt og usikkert. Der vil også være mere tomgangskørsel mens biltrafik venter på dagrenovationen.

I den anden retning kan affaldshåndteringen medføre, at bilister vælger at parkere på Kaffevej og Risterivej for derefter at gå med deres børn til institutionen.

5

Alternativer

Hovedparten af problemstillingerne, der er nævnt i kapitel 4, forårsages af lastbiler og busser. Der ses flere forskellige muligheder for at forbedre forholdene:

1. Udvidelse af Risterivej
2. Dobbeltrettet vejadgang via Nyholms Allé
3. Ensretning og ny vej syd for branddam via Risterivej eller modsat
4. Ensretning og ny vej syd for branddam via Espevangen eller modsat

Ad 1) Risterivej udvides til minimum 5,30 m, hvormed personbiler kan passere lastbiler og busser. Breddeudvidelsen kan formentlig kun opnås i den østlige side af vejen, da fortovsbredden på den vestlige side ikke bør reduceres. Via Trafik har ikke kendskab til, om det er praktisk muligt både at udvide vejen og opretholde affaldshåndteringen.

Herudover flyttes vendepladsen længere mod nord, hvormed dens trafikale funktion ikke længere vil være i konflikt med den tværgående stiforbindelse.

Ad 2) Det kan overvejes at vejbetjene institutionen fra Nyholms Allé, jf. 'Rødt forslag' på figur 4, s. 6. Nyholms Allé er som udgangspunkt en velegnet vej til at betjene institutionen. Vejen ind til Espevangen er ikke besigtiget, men der kan evt. være behov for udvidelse af denne eller etablering af vigelommer for at kunne imødekomme trafik i begge retninger.

Ad 3) Ved at ensrette trafikken på Risterivej vil der ikke forekomme mødesituationer, og der vil ikke være behov for vendeplads. Det forudsætter imidlertid, at der etableres en alternativ ensrettet vejadgang. Det kunne f.eks. være syd om branddammen via Nyholms Allé, jf. 'Orange forslag' på figur 4, s. 6. Færdselsretningen kan evt. vendes.

Arealet syd for branddammen er tiltænkt en ny stirute, hvilket der i så fald skal tages højde for i en ny vejforbindelse samme sted. Iht. offentligt tilgængelige matrikelkort er der ca. 8 m mellem skel, jf. figur 5, s. 6. Dermed er der som udgangspunkt tilstrækkelig plads til både en ensrettet vej (3-3,5 m) og en stiforbindelse (3-4 m).

Ad 4) Det kan overvejes at kombinere løsning 2 og 3 ved at tillade indkørsel via en ny vej syd om branddammen og udkørsel via Espevangen, jf. 'gult forslag' på figur 4, s. 6. Denne løsning har mange af de samme fordele som de to forslag, den er baseret på. Færdselsretningen kan evt. vendes.

Anbefaling

Alle forslagene vurderes at kunne etableres acceptabelt i forhold til trafiksikkerhed, tryghed, afvikling og funktion. 'Rødt' og 'Gult' forslag har dog den klare fordel, at de kan etableres uden at bil- og lastbiltrafik skal krydse den planlagte stiforbindelse. Dette er at foretrække fra en trafikal synsvinkel.



Figur 4. Alternative vejadgange. Rød: Dobbeltrettet vejadgang via Fritidshjemmet Espevangen. Orange: Ensrettet vejadgang via ny vej syd om branddammen. Gul: Ensrettet vejadgang via nye vej syd om branddam og udkørsel via Espevangen.



Figur 5. Skellinjer syd for branddam. Der er 8 meter mellem skel.