

MØDEREFERAT

TITEL

Roskildevej, etape 2 - Dialogmøde

DATO

28. juni 2017

STED

Rødovre Kommune, Teknisk forvaltning

DELTAGERE

Birgit Gerd Knudsholt, Rødovre Kommune
Mica Lyngsø Russ, Rødovre Kommune
Mathias Sdun, COWI A/S
Rikke Frost Geertsen, COWI A/S
Poul Erik Rasmussen, Roskildevej 270A, B og C
Lotte Persson, Damlunden E/F
Simon Jørgensen, Damlunden E/F
Brian Harpsøe, Damlunden E/F
Helle Lindebjerg Nielsen, Ørbyvang
Mogens Normann Christiansen, Ørbyvang
Bent Greniman, Hendriksholm Grundejerforening
Per Christoffersen, Roskildevejens Erhvervsfor-
ening
Hanne Frederiksen, E/F Damhus Torvegård
Henning Frederiksen, E/F Damhus Torvegård
MSD, 29. juni 2017
Mødedeltagerne
A096572

REFERENT

FORDELING

PROJEKTNR

ADRESSE COWI A/S

Parallelvej 2

2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

SIDE 1/5

1 Indledning

Rødovre Kommune har indkaldt de erhvervsdrivende, grundejerforeninger, ejerforeninger samt ejere af ejendomme langs 2. etape af Roskildevej til dialogmøde omkring projektet for Roskildevej, etape 2. Mødets primære formål var at præsentere det foreløbige projekt for Roskildevej, etape 2 og få de fremmødte mødedeltagers input og synspunkter til projektet.

Principperne for Roskildevej, etape 2 er baseret på de ideer og tiltag som er beskrevet i dispositionsforslaget "Fra Drive-Through til Drive-In" der som primært formål ønskede de ca. 36.000 biler som kører igennem Roskildevej hver dag som et stort potentiale for at løfte området. Hertil er en række virkemidler foreslået og overordnet indarbejdet i dispositionsforslaget:

- > Nedskiltning af hastigheden fra 60 km/t til 50 km/t
- > Enkle ændringer i parkeringsforhold
- > Ny beplantning og belysning

2 Præsentation af det foreløbige projekt

Roskildevej, etape 2 grænser i øst op mod krydset ved Auroravej/Damhus Boulevard (krydset indgår i projektet for etape 1 af Roskildevej) og mod vest umid-

delbart efter krydset Roskildevej/Vamdrupvej. Signalreguleringen Roskildevej/Randrupvej er dermed en del af projektet for etape 2, hvor der arbejdes med at etablere en vestresvingsbane fra Roskildevej ad Randrupvej. Etablering af en venstresvingsbane medfører, at der justeres i hellerne i krydset.

Ønsket om en ny venstresvingsbane er en konsekvens af ensretningen af sivegaden ved Damhustorvet, som ensrettes fra Hvidovrevej mod Damhus Boulevard. For at tilgodese bil og bus trafikken som i dag kører af Damhus Boulevard etableres der en venstresvingsbane i krydset Roskildevej/ Randrupvej fra Roskildevej ned ad Randrupvej.

I projektforslaget arbejdes der med 2 uregulerede fodgængerkrydsninger. En – som anvist i dispositionsforslaget – ved Annexgårdsvej og en ved Dianasvej. De uregulerede krydsninger etableres med støtteheller således at krydsningen kan ske i to tempi og dermed med den størst mulige trafiksikkerhed. Dermed imødekommes det eksisterende krydsningsbehov der eksisterer langs Roskildevej og det sikres, at krydsningerne kan foregå sikrest muligt. De primære krydsninger forventes også fremover at ske i de signalregulerede kryds.

Ved Annexgårdsvej var der i dispositionsforslaget anvist to krydsningsmuligheder – én på hver sin side af Annexgårdsvej. Det er imidlertid anbefalet, at krydsningsmuligheden tættest på krydset ved Randrupvej udgår, da dette ud fra en trafiksikkerhedsvurdering er uhensigtsmæssigt (øget risiko for alvorlige personskadeulykker).

Ud over vejforløbet, der med sit kurvede forløb skal understøtte nedskiltningen af hastigheden, forventes beplantningen at bidrage til dels visuelt at indsnævre det meget åbne gaderum og dermed have indflydelse på hastighedsniveauet og dels at højne opholdskvaliteten.

I det nye forslag er fordelingen af p-pladser udjævnet mellem nord- og sydsiden. Således har nordsiden fået lidt flere p-pladser (og dermed til gavn for de handelsdrivende) mens sydsiden har fået tildelt færre parkeringspladser. I det præsenterede forslaget for Roskildevej, 2. etape er der vist 20 parkeringspladser. Der er på strækningen i dag ca. 27 parkeringspladser.

3 Spørgsmål stillet i forbindelse med dialogmødet

I forbindelse med dialogmødet, afholdt den 28. juni 2017 kl 16 – 17:30 hos Rødovre Kommune i Teknisk Forvaltning havde de fremmødte en række spørgsmål/bemærkninger til selve projektet samt til lokaliteter udenfor projektområdet. Disse er kategoriseret på følgende vis:

- > Spørgsmål med relation til parkeringen på Roskildevej
- > Spørgsmål if. med krydsningen af Roskildevej ved Randrupvej

- > Spørgsmål vedr. mertrafik på Randrup grundet nyt venstresving
- > Spørgsmål vedr. hastighed og hastighedsdæmpende foranstaltninger på Roskildevej
- > Øvrige spørgsmål

3.1 Parkering på Roskildevej

Mødedeltagerne udtrykte bekymring omkring antallet af parkeringspladser i forslaget. De gav udtryk for at der allerede i dag var problemer med at finde en parkeringsplads, især for beboerne i området. De erhvervsdrivende havde også brug for at der var pladser nok i dagtimerne, og vil gerne have at parkeringspladserne i butikkernes åbningstid var tidsbegrænset.

Mødedeltagerne havde forståelse for, at projektet medfører et indgreb, men ønskede at der etableres flere parkeringspladser også på bekostning af beplantning. En mulighed, der blev drøftet på mødet, kunne være tidsbegrænset parkering i dagtimerne – evt. 1 time som i dag eller ned til en ½ time.

Der var et forslag om, at etablere flere parkeringspladser ved Børneinstitutionen Søtorp på Vedelavej 4 for at tilgodese de pladser som mangler på Roskildevej. Det er udenfor projektgrænsen for 2. etape af Roskildevej, men forslaget er noteret.

Teknisk Forvaltningen vil undersøge mulighederne for tidsbegrænset parkering langs Roskildevej samt få rådgiveren til at vurdere, om der kan skabes flere parkeringspladser langs strækningen uden at det går ud over det grønne udtryk (se mere herom under hastighed).

3.2 Krydsning af Randrupvej i krydset Roskildevej/Randrupvej

Mødedeltagerne oplyste, at de oplever problemer med den tildelte grøntid for fodgængere på tværs af Roskildevej. Derudover gav de udtryk for, at det ville være hensigtsmæssigt at overveje om de "skrå" fodgængerfelter på tværs af Roskildevej kunne blive rettet ud.

Projekterende oplyste på mødet, at en "opretning" af fodgængerfelterne udløser andre afledte problemer, herunder at fodgængere der færdes langs Veronikavej/Randrupvej med stor sandsynlighed vil "skære hjørner" (med andre ord krydser Roskildevej udenfor fodgængerfelterne, da disse ligger for langt væk fra den naturlige gangvej, og at dette vil øge risikoen for alvorlige ulykker). Derudover vil en opretning af fodgængerfelterne øge krydsafstanden og dermed tage kapacitet ud af krydset grundet øget rømningstid/sikkerhedstid.

Der blev spurgt til hvorfor fodgængere ikke kunne få samme grøntid som bilerne. Det skyldes en signalteknisk vurdering der bl.a. kan føres tilbage til beregningen af sikkerhedstiden (og dermed mellemtiden). Får fodgænger samme grøntid som bilerne medfører dette meget lange sikkerhedstider og dermed ka-

pacitetsreduktion, da sikkerhedstider er "spildtid" idet der ikke kan afvikles trafik i dette tidsrum.

Der vil i det videre arbejde blive set på muligheden for evt. at forlænge grøntiden for fodgænger på tværs af Randrupvej. Den forlængede grøntid må dog ikke betyde at krydsets kapacitet bliver nedsat samt skal kunne samordnes (koordineres) med de andre kryds på Roskildevej i forhold til trafik flowet.

3.3 Tung trafik ad Randrupvej

Nogle af mødedeltagerne var bekymret for, at etableringen af venstresvingsbanen vil øge belastningen med tung trafik på Randrupvej. Venstresvingsbanen er et resultat af etape 1, hvor der lukkes for adgang til Damhus Boulevard hvilket dels påvirker linje 21 samt trafik til Damhus Boulevard. Der findes ikke umiddelbart alternative løsninger for netop de to problemstillinger.

Der blev spurgt ind til om det var muligt at skilte venstresvinget, så det ikke var tilladt for tung trafik, på nær busser, at svinge ned ad Randrupvej. Teknisk Forvaltning oplyste, at det var muligt at sætte et "ærinde kørsel tilladt" for lastbiler op. Det vurderes dog ikke at have den store effekt, da det er meget svært at påvise at lastbilerne ikke har et ærinde i området.

Det blev også foreslået, at venstresvinget ad Randrupvej kun skulle være tilladt for busser. Dette var der flere af mødedeltagerne som var imod, da det vil betyde at det bliver sværere at komme ind til Hendriksholms kvarteret fra Roskildevej.

Etableringen af venstresvingsbanen vurderes ikke, at tiltrække flere trafikanter, men derimod sikre, at den trafik der kommer på grund af lukningen af Damhus Boulevard ved Damhus Torvet medfører færrest mulige gener i krydset Roskildevej/Randrupvej.

3.4 Hastighedsdæmpning på Roskildevej

Mødedeltagerne gav udtryk for, at de planlagte tiltag med kurvet forløb samt beplantning ikke vil være tilstrækkelig og at man derfor ønskede etablering af bump.

Projekterende oplyste, at bump har en hastighedsdæmpende effekt, men at etablering af bump må ses som en helhed idet bump har en række sideeffekter herunder vil bump være problematisk if. med Movia's buskørsel, bump kan medføre at man "tvinger" trafik bort og dermed ud på sideveje hvilket ikke er hensigten med hastighedsnedsættelsen. Bump anbefales normalt heller ikke anlagt på trafikårer svarende til Roskildevej, jf. Vejreglerne.

Det er projekterende vurdering, at især den visuelle indsnævring af vejen med den foreslåede beplantning er med til at sikre, at hastigheden holdes på det ønskede niveau. En reduktion i beplantningen vurderes derfor af projekterende, at

medføre at overholdelsen af det ønskede hastighedsniveau bliver svært at overholde.

Mødedeltagerne gav udtryk for, at man ønskede træer med et minimum af løvfald. Et kraftigt løvfald vurderes af mødedeltagerne som generende for henholdsvis fodgænger og cyklister, hvis vedligeholdelsen ikke intensiveres.

Der er ikke taget stilling til træsort endnu, men mødedeltagerens ønske vil blive imødekommet i videst muligt omfang.

3.5 Diverse spørgsmål og kommentarer

Ved krydset Randrupvej/Roskildevej ønskes etableret en venstresvingsbane fra Veronikavej mod Roskildevej som kompensation for, at projektet muligvis vil medføre mere trafik på lokalvejene på den nordlige side af Roskildevej. Det er i dag ikke tilladt at svinge til venstre i krydset.

Ønsket om en venstresvingsbane undersøges i det videre projekt, hvor det skal vurderes om det er en trafikalt fordel at etablere venstresvinget, om det vil påvirke trafikikkerheden i krydset samt en vurdering af konsekvenserne ved at flytte trafikken i forhold til det omkringliggende vejnet.

Der blev ytret et ønske om etablering af en barriere i form af f.eks. lavt hegn i form af f.eks. lave buske i midten af vejen for, at tvinge de bløde trafikanter til at benytte de påtænkte krydsninger.

Erfaringerne med barrierer som ønsket af mødedeltagerne medfører dels øgede driftsudgifter, dels er erfaringen fra f.eks. Københavns Kommune, at hegn kan være med til at øge risikoen for alvorlige ulykker.

På det præsenterede forslag er der ved Dianavej vist to plantebede ved udkørselen til Roskildevej. Der blev udtrykt bekymring for oversigtsforholdene i forhold til cykelstien. Det blev foreslået, at beplantningen evt. kunne trækkes tilbage for at forbedre oversigten. Projekterende oplyste, at beplantningen vil være højstammet og derved ikke burde tage oversigten, men at der i projektet vil blive taget hensyn til oversigten, så bilister fra Dianavej kan orientere sig inden de kører ud over cykelstien og videre ud på Roskildevej.