

Rødovre Kommune

Kortlægning af behov for cykelstier

Screening og forslag til tiltag



1 Baggrund og indhold

Cykelstier er ét af flere elementer, som kan få flere til at cykle. Især ved skoler, større arbejdspladser og i forbindelse med den kollektive trafik er det relevant at overveje effekten af en ny cykelsti. Rødovre Kommune ønsker derfor et overblik over, hvor der er behov for sikre og trygge cykelruter.

Dette notat indeholder et oplæg til strækninger, hvor forholdene for cyklister kan forbedres. På disse strækninger vil en ny cykelsti være én af de mulige forbedringer. Det er dog også muligt, at en anden løsning er mere hensigtsmæssig. Desuden indeholder notatet et oplæg til, hvilke forbedringer der bør implementeres først.

Overordnet screening – fokus på trafikveje og veje ved skoler (afsnit 2)

Indledningsvist er der gennemført en overordnet screening. Screeningen har kortlagt en række vejstrækninger, hvor en cykelsti potentielt kan medvirke til et mere sammenhængende cykelstinet. De to vigtigste typer veje er trafikveje og veje foran skoler. På trafikveje er cykelstier vigtige for at mindske risikoen for trafikuheld, mens tiltag på skoleveje i højere grad er relevante i forhold til at øge den oplevede tryghed.

På trafikveje er trafikmængden ofte høj, og der er flere busser og lastbiler end på de øvrige veje. Desuden kan farten i nogle perioder være høj, fordi muligheden for fartdæmpning på trafikvejnettet er begrænset. Risikoen for uheld med cyklister er derfor generelt relativt høj på trafikveje, og cykelstier er vigtige for trafiksikkerheden.

På veje ved skoler færdes mange bløde trafikanter og mange bilister inden for korte koncentrerede tidsrum – ikke mindst om morgenen før ringetid. Det giver utryghed og medfører, at nogle vælger at køre deres børn til skole i bil, frem for at lade dem cykle eller gå selv. Jo flere der vælger bilen, jo mere forstærkes utrygheden ved skolerne.

Derfor kan cykelstier eller andre tiltag få flere til at vælge cyklen. Erfaringer viser, at børn (og andre), der cykler eller går om morgenen, er mere parate til indlæring, ligesom de generelt øger deres sundhed.

Udover trafikveje og skoleveje omfatter screeningen strækninger tæt ved arbejdspladser, kollektive trafikknudepunkter eller centrum for indkøb. Gode cykelforbindelser her kan medvirke til at få flere til at cykle, frem for at tage bilen. Desuden inddrager screeningen trafikmængder og hastighed.

På næste side er vist eksempler på trafikveje, veje ved skoler og øvrige veje, som er kortlagt i screeningen. Eksemplerne viser nogle forskellige vejudformninger, som indgår i dette notat.



Veronikavej er trafikvej. Cykelbanen "uden på" P-lommen giver konflikt mellem cyklister og biler, som kører til og fra P-lommen.



Randrupvej er trafikvej. I dag skal cyklister dele kørebanen med biler – blandt andet parkerede biler.



Hendrikholms Boulevard ved Hendriksholm Skole og Rødovre Gymnasium. Mange cyklister, flotte træer og behov for parkering.



Ejbyvej ved Nyager skole. Bred og med fartdæmpning. Vigtig cykelrute.



Gunnækær ved mange arbejdspladser. Effektiv fartdæmpning. Formentlig for smal til cykelstier.



Damhus Boulevard ved Rødovre Station. For lidt manøvreareal giver risiko for, at bilerne kører ind over cykelbanen, når de parkerer.

Nærmere vurdering og forslag til tiltag (afsnit 3)

Screeningen har ført til en liste med 14 strækninger. Dette er ikke ensbetydende med, at der bør være cykelsti langs alle 14 strækninger. Eksempelvis er der strækninger med relativt beskedne trafikmængde, hvor blandet trafik er vurderet at være sikkert. Ligeledes kan der være strækninger, hvor der ikke er plads til en tilstrækkeligt god løsning med cykelstier.

På nogle strækninger kan andre – mindre omkostningstunge – tiltag derfor overvejes. Det kunne fx være fartdæmpning.

På baggrund af en nærmere vurdering er der opstillet et forslag til, hvor kommunen kan arbejde videre med cykelstier, og hvor andre tiltag er hensigtsmæssige.

Opmærksomhedspunkter (afsnit 4)

Hvert tiltag skal projekteres nærmere inden udførelse. I den forbindelse kan punktvis forbedringer på strækningerne være relevante at indarbejde i projekterne. Sidst i notatet er der redegjort for nogle opmærksomhedspunkter i det videre forløb.

2 Overordnet screening

En indledende screening er foretaget ud fra nedenstående kriterier. Resultatet af screeningen er nogle strækninger, hvor der er potentiale for mange cyklister, eller hvor biltrafikken giver udfordringer. På disse strækninger er det derfor vigtigt, at cyklisternes forhold er gode.

Resultatet af screeningen betyder *ikke* nødvendigvis, at der er behov for cykelstier. For hver af strækningerne er der efterfølgende gennemført en vurdering af, om forholdene bør forbedres – og i så fald hvordan.

Screeningen har således ført til en ”bruttoliste” med strækninger, der skal vurderes nærmere. Strækninger på bruttolisten lever op til mindst ét af nedenstående kriterier:

- Større og mindre trafikveje, jf. Trafikplan 2016.
- Veje i direkte tilknytning til en skole.
- Veje i direkte tilknytning til et busstoppested for A- eller S-bus eller station.
- Centrale veje i direkte tilknytning til større handelsområde (Rødovre Centrum og Islev Torv) eller udviklingsområde (ved Tæbyvej).
- Veje med mere end 3.000 bilture pr døgn (ÅDT), hvor der ikke er fartdæmpning.
- Veje med for høj fart (85%-fraktil er højere end hastighedsgrænsen).

Resultatet af screeningen er vist i skemaet på næste side, hvor det også er markeret, hvilke kriterier der har ført til udpegning af hver strækning.

Desuden er anført, om der er eksisterende cykelfaciliteter på hver strækning, fx cykelbane eller zone med fartdæmpning. Dette er relevant i forhold til den efterfølgende vurdering af behovet for tiltag samt prioriteringen heraf.

Nogle af de udpegede strækninger indgår i øvrigt i Trafikplan 2016.

Kortlægning af behov for cykelstier – Screening og forslag til tiltag

Vej	Delstrækning	ÅDT	Trafikvej	Eksisterende cykelfaciliteter	Skole	85%fraktil er over hastighedsgrænsen	Handelsområde eller udviklingsområde	Busstoppested for A- eller S-bus eller station
Viemosevej	Islebrovej – kommunegrænsen	3.100			x		x	
Sommerfuglevej	Slotsherrensvej – Islebrovej	3.500			x		x	
Ejbyvej	Tårnvej – Vestvolden	800			x			
Lucernevej	Tårnvej – Korsdalsvej	600				x		
Tæbyvej	Tårnvej – Rødovrevej	1.800					x	x
Gunnekær	Ved Rådhuset – Rødovrevej	900		x	x		x	
Brandholms Alle	Rødovre Parkvej – Rødager Alle	1.600		x	x			
Rødager Alle	Tårnvej - Brandholms Alle	2.500		x	x			x
Veronikavej	Rødovrevej – Roskildevej	4.100	x	x				
Randrupvej	Roskildevej - Damhus Boulevard	5.100	x	x				x
Randrupvej	Damhus Boulevard – Hvidovrevej	5.100	x					
Damhus Boulevard	Randrupvej – Rødovre Stationsvej	3.500		x				x
Hendriksholms Boulevard	Fritz Møllers Vej – Damhus Boulevard	1.500			x			x
Agerkær	Nørrekær – Storekær	600				x		

Vejstrækninger, som er udpeget i screeningen. Hver strækning er vurderet nærmere med henblik på at vurdere, hvilket yderligere tiltag der eventuelt kunne være hensigtsmæssigt.

3 Nærmere vurdering og forslag til tiltag

De strækninger, som er udpeget i den indledende screening, er alle vurderet nærmere. Denne nærmere vurdering danner grundlag for at vurdere, om yderligere tiltag bør foreslås – og i så fald hvilket tiltag.

Idet udgangspunktet er en kortlægning af behov for cykelstier, er vurderingen fokuseret på, om cykelstier bør foreslås på hver enkelt strækning. Der er ikke taget stilling til meget specifikke forbedringer som fx sikring ved sideveje eller cykelsluser ved eksisterende fartdæmpning. Dette er overordnet beskrevet i afsnit 4.

Vurderingen af hver strækning tager udgangspunkt i følgende hovedspørgsmål:

- **Er der plads til anlæg af gode cykelstier inden for vejarealet?**
Baseret på foreliggende luftfoto, hvor bredden af vejarealet er skønnet.
- **Findes der gode alternativer til cykelsti?**
Vurdering af om eksempelvis fartdæmpning vil give den ønskede sikkerhed og tryghed for cyklister.
- **Er der særlige forhold, som taler for at anlægge cykelsti?**
Konkrete forhold, fx forringet trafiksikkerhed på grund af parkerede biler.
- **Hvilke strækninger bør forbedres først?**
Kategorisering af strækningerne som oplæg til en nærmere politisk prioritering.

Vurderingen er desuden baseret på en besigtigelse af strækningerne.

På flere veje er der foreslået nye cykelstier. På enkelte veje er det imidlertid vurderet, at den potentielle effekt på cyklisterne forhold er så begrænset, at en ny cykelsti ikke er det mest hensigtsmæssige tiltag. På disse strækninger er der i stedet foreslået fartdæmpning eller et andet mindre tiltag.

I skemaerne på næste side fremgår, hvor der er foreslået ny cykelsti, og hvor der er foreslået andre forbedringer.

Udgangspunkt for prioritering af strækninger

Som oplæg til en nærmere prioritering er strækningerne inddelt i tre kategorier:

- **A: Forbedring af trafikikkerhed på veje uden cykelfaciliteter**

Her indgår veje, hvor der er konstateret en særlig trafikikkerhedsmæssig udfordring – og hvor der ikke er faciliteter for cyklisterne.

Det gælder Randrupvej sydøst for Damhus Boulevard, hvor biltrafikken er relativt høj, samtidig med at cyklisterne er blandet med biltrafikken på kørebanen. Det er desuden en særlig trafikikkerhedsmæssig udfordring, at der er konflikt mellem cyklister og parkerede biler.

Desuden indgår Hendriksholms Boulevard, hvor der er konstateret en særlig trafikikkerhedsmæssig udfordring. Cyklisterne skal benytte kørebanen, og samtidig kører der mange biler til og fra P-båsene langs strækningen i samme tidsrum som cyklisterne. Der er potentiale for mange cyklister – især på grund af skole og gymnasium langs vejen.

- **B: Forbedring af trafikikkerhed på veje med cykelfaciliteter eller tryghed på veje uden cykelfaciliteter**

Her indgår veje, hvor der også er konstateret særlige trafikikkerhedsmæssige udfordringer, men hvor der er cykelfaciliteter i dag. Desuden indgår veje uden cykelfaciliteter og uden særlige trafikikkerhedsmæssige udfordringer, men hvor der kan være utryghed. Det gælder fx på veje ved skoler.

På Damhus Boulevard, Veronikavej og Randrupvej nordvest for Damhus Boulevard er der særlige trafikikkerhedsmæssige udfordringer. På vejene er der cykelbane, men der er stadig konflikt mellem cyklister og parkerede biler.

Desuden indgår Ejbyvej, Sommerfuglevej og Viemosevej. På disse veje er der ingen særlige cykelfaciliteter, men da der heller ikke er konstateret særlige trafikikkerhedsmæssige udfordringer, indgår disse strækninger ikke i Kategori A. Cykelstier på strækningerne er dog relevante, da strækningerne ligger i direkte tilknytning til en skole. Således er der stort potentiale for mange cyklister, hvis vejene bliver oplevet som trygge at cykle på. På Viemosevej er behovet for forbedringer størst på den sydlige del, hvorfor vejen både indgår i Kategori B og C.

- **C: Forbedring af øvrige veje – i takt med områdets øvrige udvikling**

Heri indgår øvrige strækninger, hvor der på længere sigt er forventet et behov for cykelstier. På disse veje er der ikke særlige trafikikkerhedsmæssige udfordringer, og der er heller ikke nødvendigvis et aktuelt behov for øget tryghed. På længere sigt – når det omkringliggende område bliver udviklet – kan der imidlertid opstå et potentiale for mange cyklister. Til den tid er der foreslået cykelstier, som vil gøre vejene trygge at cykle på.

Det gælder Tæbyvej, som på længere sigt vil give adgang til mange arbejdspladser. Desuden gælder det Viemosevej, hvor behovet for at cykle kan blive øget med tiden.

Forslag til cykelstier

Vej	Delstrækning	Foreslået tiltag	Kategori
Randrupvej	Damhus Boulevard – Hvidovrevej	Cykelsti	A
Hendriksholms Boulevard	Fritz Møllers Vej – Damhus Boulevard	Cykelsti	A
Veronikavej	Rødovrevej – Roskildevej	Cykelsti	B
Randrupvej	Roskildevej - Damhus Boulevard	Cykelsti	B
Damhus Boulevard	Randrupvej – Rødovre Stationsvej	Cykelsti (alternativt standsningsforbud i vejsiderne)	B
Sommerfuglevej	Slotsherrensvej – Islevbrovej	Cykelsti (alternativt 1 ekstra bump)	B
Ejbyvej	Tårnvej – Vestvolden	Cykelsti	B
Viemosevej	Islevbrovej – kommunegrænsen	Cykelsti, eventuelt kun syd for Bluevang Allé (ÅDT er 1.700 nord for Bluevang Allé)	B/C
Tæbyvej	Tårnvej – Rødovrevej	Cykelsti	C

Forslag til cykelstier samt oplæg til kategorisering af strækningerne som udgangspunkt for nærmere politisk prioritering.

Forslag til øvrige tiltag

Vej	Delstrækning	Foreslået tiltag
Lucernevej	Tårnvej – Korsdalsvej	Bump
Gunnækær	Ved Rådhuset – Rødovrevej	Afmærkning der synliggør skole (der er ikke umiddelbart plads til en god cykelsti her)
Brandholms Alle	Rødovre Parkvej – Rødager Alle	Vejindsnævringer til ét kørespor samt bredere cykelsluser
Rødager Alle	Tårnvej - Brandholms Alle	Intet tiltag – de nuværende forhold er gode
Agerkær	Nørrekær – Storekær	Bump på begge sider af begge fodgængerfelter

Forslag til tiltag på de undersøgte strækninger, hvor der ikke er foreslået cykelsti.

4 Opmærksomhedspunkter

De foreslåede tiltag i dette notat skal bearbejdes nærmere inden eventuel udførelse. Blandt andet skal det sikres, at der er plads til en god løsning, hvor både cykelsti, fortov og kørebaner får en passende bredde.

I dette notat er det vurderet på et luftfoto med matrikler, at der er plads til de foreslåede løsninger. Dette bør dog verificeres på et mere detaljeret grundlag.

Cykelstier giver en større effekt end cykelbaner

Cykelstier giver en langt større effekt end cykelbaner og er derfor en god langsigtet løsning. Blandt fordelene ved cykelstier med kantsten er:

- **Cykelstier giver større trafiksikkerhed end cykelbaner**
Det skyldes blandt andet, at cyklisternes areal er afgrænset fra kørebanen med kantsten, hvilket minimerer risikoen for biler på cykelstien. På cykelbaner er der fx øget risiko for parkerede biler, hvilket tvinger cyklisterne til at køre ud på kørebanen for at passere. Desuden gør kantsten cyklisternes areal mere synligt end en afmærket bane.
- **Cykelstier giver mere tryghed end cykelbaner**
Det skyldes blandt andet, at bilparkering på cykelstier stort set undgås, ligesom cykelstierne kan laves bredere end cykelbaner. I kryds giver gennemført cykelsti med kantsten mere tryghed og sikkerhed for cyklister.
- **Cykelstier giver bedre fremkommelighed end cykelbaner**
Dette skyldes ligeledes, at parkerede biler undgås, ligesom den øgede bredde giver mulighed for at overhale andre cyklister.
- **Cykelstier giver flere cyklister**
Der foreligger flere erfaringer, der viser, at nye cykelstier giver flere cyklister. Tilsvarende kan ikke konkluderes om cykelbaner.

Til gengæld er cykelstier mere omkostningstunge end cykelbaner. Det skyldes først og fremmest, at cykelstier bliver etableret med kantsten, ligesom det kan være nødvendigt at ændre afvandingen.

Det er vurderet, at cykelstier på eksempelvis Veronikavej og Damhus Boulevard vil give en stor trafiksikkerhedsmæssig forbedring. Her er der i dag cykelbaner, som kan give mange konflikter med parkerede biler. På Veronikavej er bilerne nødt til at krydse cykelbanen – nogle gange ved brug af bakning. På Damhus Boulevard kører bilerne ind over cykelbanen, fordi selve kørebanen ikke giver tilstrækkelig plads til at køre til og fra P-båsene i midten af vejen.

Plads til færre parkerede biler

Et særskilt opmærksomhedspunkt er tiltagens konsekvens for muligheden for parkering langs vejene. Anlæg af cykelstier vil ofte medføre en smallere kørebane, hvilket på nogle strækninger kan betyde begrænsning af muligheden for parkering. Således kan det være hensigtsmæssigt at indføre parkeringsforbud i én af vejsiderne på de strækninger, hvor der bliver etableret cykelstier.

Muligheden for parkering bør vurderes nærmere for hvert enkelt projekt. Der vil formentligt også være cykelstiprojekter, hvor det er muligt at opretholde parkering som i dag, eller hvor et parkeringsforbud ikke behøver at gælde hele strækningen. Desuden kan det undersøges, om der kan etableres erstatningsparkering i nærheden.

Supplerende punktvisse tiltag

Som supplement til de strækningsbaserede tiltag som cykelsti og fartdæmpning, kan punktvisse tiltag indarbejdes i hvert projekt. Det kan fx være sikring af cyklister ved overkørsler til P-pladser og sideveje – ikke mindst hvor der forekommer meget tung trafik. Her kan højere lysning på kantstenen eller gennemført cykelsti give øget trafiksikkerhed.

Principper for cykelvenlige og trafiksikre fartdæmpere

Det er også hensigtsmæssigt at se på, hvordan de eksisterende fartdæpende tiltag kan udformes, så de tilgodeser cyklisterne så vidt muligt. På en række vejstrækninger er der i dag fartdæmpning, hvilket generelt gør forholdene for cyklister gode. For at opnå den største gevinst for cyklisterne er det imidlertid vigtigt, at fartdæmperne er udformet så cykelvenligt som muligt.

Flere steder i Rødovre Kommune er der vejindsnævninger med cykelsluser, hvor cyklisten kører højre om en foranstaltning, mens bilisten kører venstre om foranstaltningen.

Dette giver generelt god tryghed for cyklisterne (hvis cykelslusen er bred nok), men i nogle tilfælde kan det give farlige situationer, når cyklist og bilist skal dele kørebanen efter foranstaltningen. Desuden kan parkerede biler tæt på cykelslusen tvinge cyklisten ud på bilernes areal.

Ved eksisterende og foreslåede fartdæmpere kan nedenstående principper overvejes:

- Cykelsluser med en bredde på mindst 1,25 m giver tryghed for cyklister og kan udføres trafiksikkert ved hjælp af nogle af nedenstående principper.
- Før og efter vejindsnævringen bør cykelslusen markeres med en 30 cm linje, fx i en længde på 10 m før og efter selve vejindsnævringen.
- Cykelsluser/cykelbaner bør etableres i begge sider af vejen. Hvis en vej er indsnævret fra den ene side, bør der således etableres cykelsluse her samt cykelbane i den modsatte side af vejen.
- Hvis der er problemer med parkering tæt ved en cykelsluse, kan der etableres standsningsforbud – eventuelt tydeliggjort med et ”forbudsskilt” i termoplast på asfalten.
- Der skal være stopsigt ved vejindsnævringerne, så biler kan nå at stoppe i tide, hvis der er modkørende.



Brandholms Alle. Det er skønnet på stedet, at cykelsluserne er smallere end 1,25 m. Det betyder, at nogle cyklister vil benytte bilernes rute gennem vejindsnævringen.



Rødager Alle. Det er skønnet på stedet, at cykelsluserne er tilstrækkeligt bred.



Lucernevej. Cykelbanen i venstre side sikrer, at bilisterne er opmærksomme på modkørende cyklister. Cykelsluse og -bane er dog smalle.



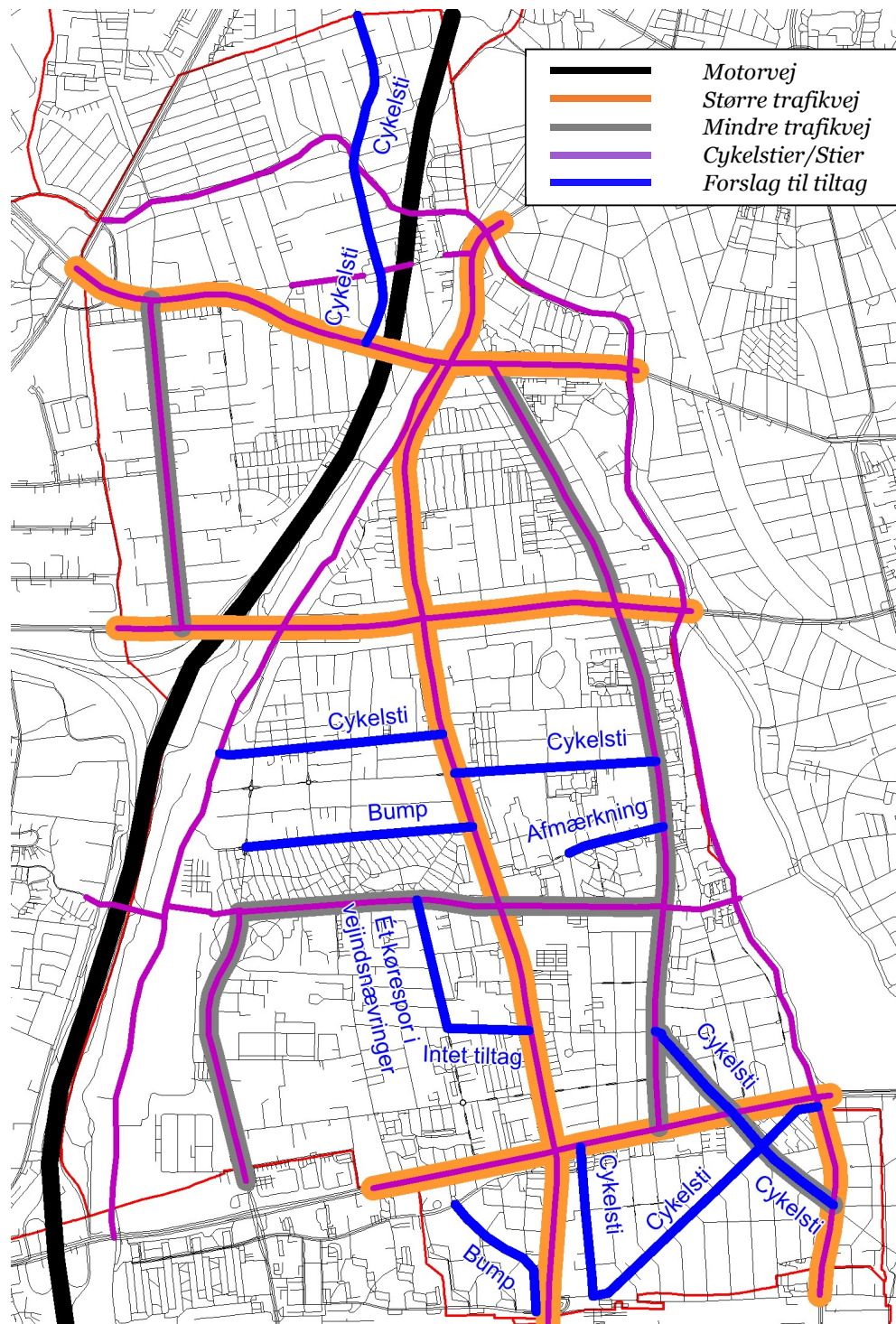
Eksempel på "Parkering forbudt" afmærket på asfalten. Det kan overvejes ved cykelsluser, hvor bilerne parkerer tæt på.

Et eksempel på en uhensigtsmæssig vejindsnævring med cykelsluse er foranstaltningerne på Brandholms Alle. Her er cykelsluserne meget smalle, mens bilernes kørespor er så bredt, at to biler kan passere hinanden. Her er det mere hensigtsmæssigt at indsnævre vejen til ét kørespor (3-3,5 m) samt cykelsluser i hver side på ca. 1,5 m.

Det er positivt, at cykelsluserne på Brandholms Alle er så lange, at risikoen for parkering tæt ved cykelsluserne bliver begrænset.

Hvis vejindsnævringerne ikke bliver ændret, bør cykelsluserne blive forlænget i de vejindsnævring, der ligger meget tæt ved hinanden. Det giver cyklisterne et sammenhængende forløb gennem de tætliggende vejindsnævring.

Kortbilag



De 14 vurderede strækninger samt forslag til tiltag på hver strækning.