

Rødovre Kommune

Viemosevej, Sommerfuglevej og Nørrevangen

Vurdering af behov for cykelstier



1 Baggrund og indhold

Rødovre Kommune har bedt Valentin Trafikplanlægning vurdere behovet for cykelstier på Viemosevej, Sommerfuglevej og Nørrevangen. Kommunen har desuden ønsket forslag til cykelstier, som er adskilt fra fortov og kørebane med kantsten og en lille niveauforskel. Vurdering og forslag er beskrevet i nærværende notat. Viemosevej og Sommerfuglevej er desuden beskrevet mere overordnet i en tidligere kortlægning af behov for cykelstier, dateret 05.04.2018.

Afsnit 2 indeholder en analyse og oplæg til prioritering af strækningerne:

- Maskinelle tællinger af cykeltrafik samt skønnede cyklisttyper om morgenen
- Maskinelle tællinger af biltrafik, herunder hastighed
- Registrering af parkerede biler på strækningerne om morgenen og aftenen
- Besigtigelse om morgenen med fokus på særlige udfordringer, fx mange fodgængere eller tværgående trafik
- Oplæg til prioritering af de tre strækninger

Afsnit 3-6 indeholder forslag til cykelstier for hver strækning:

- Bredde mellem skel, baseret på luftfoto samt 5-10 tværmål på hver strækning
- Vurdering af overkørsler og sideveje samt forslag til udformning
- Vurdering af særlige punktvisse udfordringer, fx busstoppesteder og signaler
- Mulig løsning vist som tværsnit
- Potentiale for flere cyklister, vurderet ud fra analysen
- Groft anlægsoverslag baseret på tværsnittet

Vurderingen består både af en registrering af den aktuelle trafik og en vurdering af de fysiske forhold. Herudfra er der opstillet en mulig løsning, og potentialet for flere cyklister er vurderet. Desuden er omkostningen ved den foreslåede løsning estimeret.

I Bilag 1 er de indsamlede data og skøn opstillet for alle tre strækninger. I Bilag 2 er gengivet et forslag til kategorisering af flere strækninger fra en tidligere kortlægning.

Potentiale for flere cyklister

Potentialet for flere cyklister er vurderet med udgangspunkt i foreliggende undersøgelser af effekten af nye cykelstier (blandt andet supercykelstier og cykelstier i Københavns Kommune). Effekten af nye cykelstier er herudfra vurderet at ligge i størrelsesordenen 10-20% flere cyklister. Med dette udgangspunkt er det vurderet, om de foreslåede cykelstier på hver af de tre strækninger ligger i den høje eller lave ende af intervallet – eller måske uden for intervallet.

Anlægsoverslag

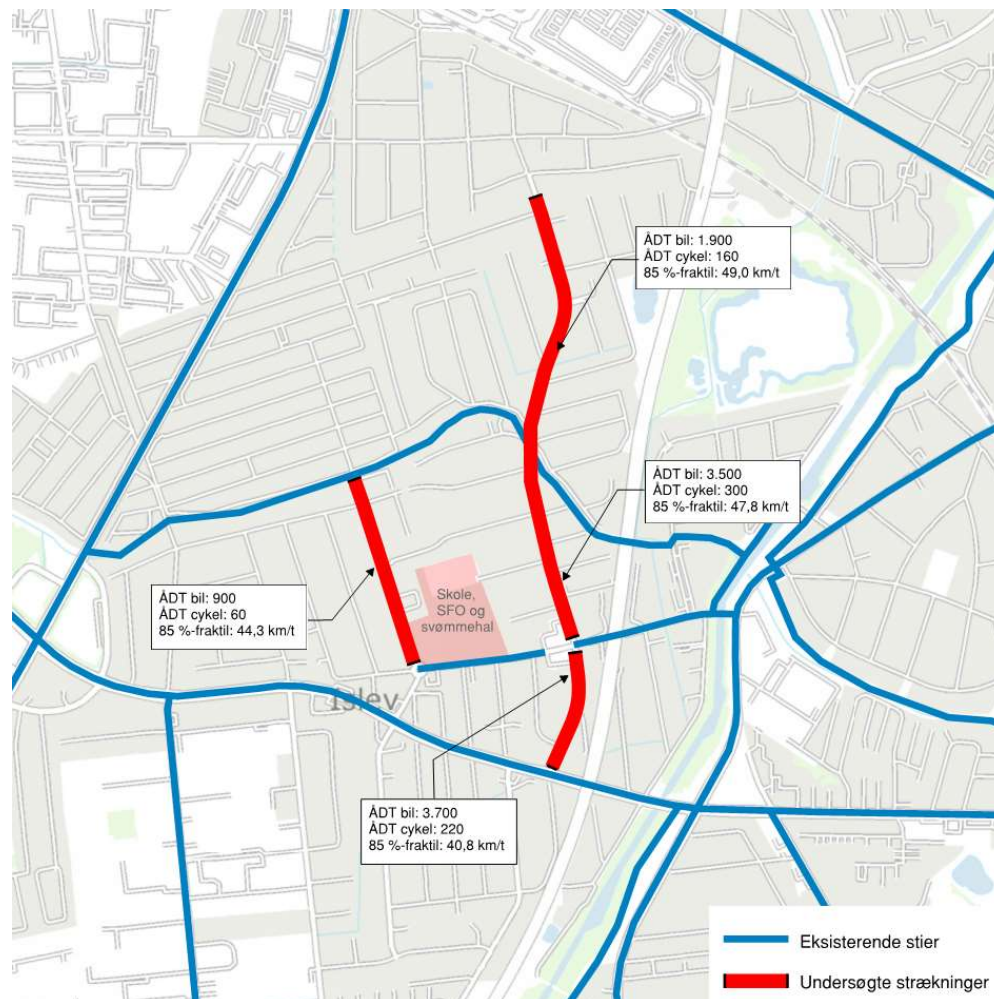
For hver af de foreslåede cykelstier er der udarbejdet et groft anlægsoverslag. Det er baseret på det viste tværsnit samt generelle erfaringspriser. Anlægsoverslagene er vist i kr. ekskl. moms. Overslagene indeholder projektering og rådgivning.

Det skal understreges, at overslagene på dette meget indledende niveau ikke kan være helt nøjagtige. Overslagene rummer derfor et tillæg på 30% for usikkerhed. Det anbefales at få udarbejdet nye anlægsoverslag, når der foreligger et skitseprojekt.

2 Analyse af de tre strækninger

Bil- og cykeltrafik

Kortet nedenfor viser resultatet af målinger af bil- og cykeltrafik fra 2019.



Tællinger af bil- og cykeltrafik. Data er hentet fra kMastra. Det bemærkes, at tællingerne er udført, mens der var 50 km/t på Viemosevej.

Der er betydeligt flere cyklister på Viemosevej og Sommerfuglevej end på Nørrevangen. Ligeledes er biltrafikken væsentligt højere. Trafikmålingerne stemmer godt overens med indtrykket fra besigtigelsen om morgenen.

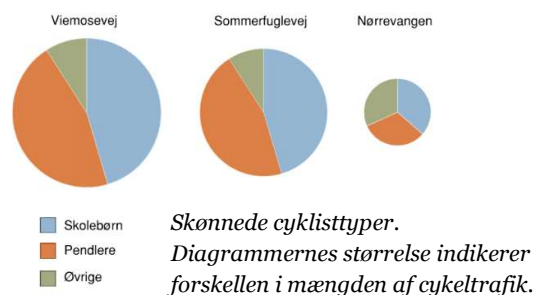
Hastigheden på Viemosevej er højere end på de to øvrige veje. Det kan blandt andet skyldes, at tællingerne er udført, mens hastighedsbegrænsningen på Viemosevej var 50 km/t. Det bør overvejes at gennemføre en ny måling på Viemosevej for at sikre, at farten er blevet reduceret.

Bil- og cykeltrafikken taler for, at behovet for cykelstier er større på Viemosevej og Sommerfuglevej end på Nørrevangen.

Cyklisttyper

Alle strækningerne er besigtiget om morgenen i tidsrummet 7.15-9.00. På besigtigelsen er der konstateret en del cykelpendlere på Viemosevej og Sommerfuglevej. Disse cyklister er jævnt spredt over morgenen. I et kortere tidsrum inden skolens mødetid er der konstateret mange skolecyklister fra både nord og syd.

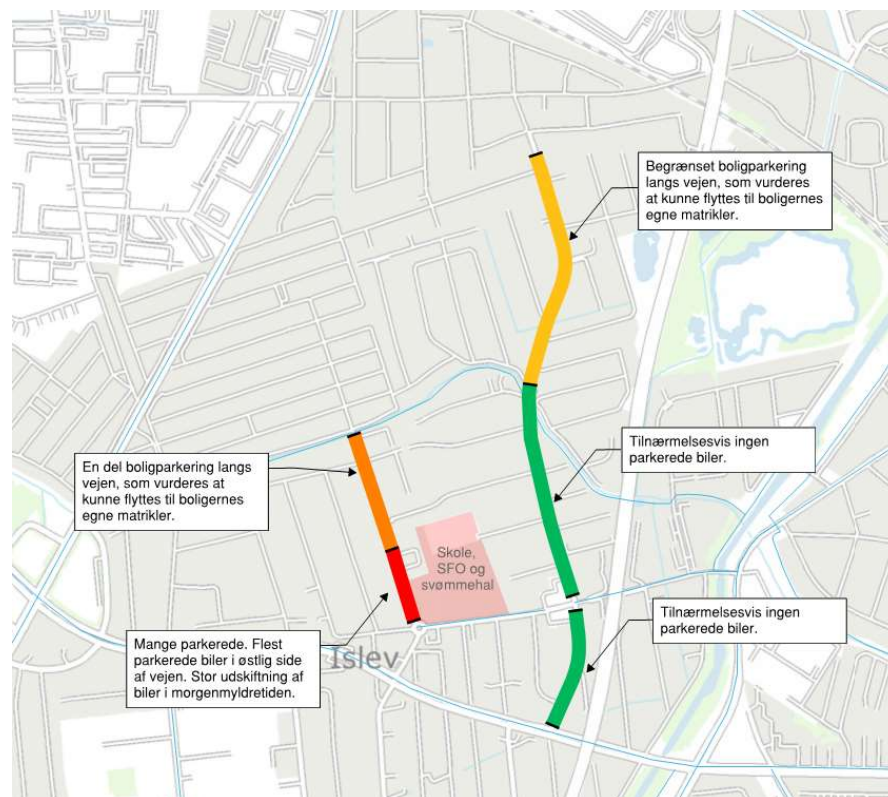
Samlet er det skønnet, at der er omtrent lige mange cykelpendlere og skolecyklister på Viemosevej og Sommerfuglevej i morgenspidstimen.



På Nørrevangen er der generelt færre cyklister. En større andel af cyklisterne er skønnet at have ærinde ved Islevbadet om morgenen. Ligeledes er der relativt mange fodgængere, som har ærinde ved Islevbadet.

Parkerede biler

Kortet nedenfor viser omfanget af parkerede biler ved besigtigelsen om morgenen. En registrering af parkerede biler om aftenen kl. 19 viser stort set samme billede som kortet – dog med lidt færre parkerede biler på Nørrevangen ud for Islevbadet.



Parkerede biler om morgenen. En registrering om aftenen viser stort set samme billede – dog færre biler ved Islevbadet.

Det er vurderet, at de parkerede biler på Viemosevej og Sommerfuglevej ikke udgør et nævneværdigt problem i forhold til etablering af cykelstier – heller ikke hvis cykelstierne bliver suppleret med et parkeringsforbud i mindst én vejside. Enten kan bilerne holde på de private matrikler, eller der kan findes parkeringsmuligheder i nærheden.

På Nørrevangen er udfordringen med parkerede biler større. Der er afmærkede parkeringsbåse ud for Islevbadet, som ofte er optaget, og herudover er der både morgen og aften registreret mindst 10 parkerede biler på kørebanen umiddelbart nord for de afmærkede parkeringsbåse. Der er i øvrigt registreret, at mindst én af de afmærkede parkeringsbåse ved Islevbadet benyttes til beboerparkering.

I dag er det muligt for to personbiler at passere hinanden på Nørrevangen, selvom der holder parkerede biler i den ene side af vejen. Hvis bilerne delvist parkerer på fortovet, kan to biler passere hinanden, selvom der holder biler i begge sider af vejene. Dette vil ikke være muligt, hvis der bliver etableret cykelstier. Derfor bør et parkeringsforbud i mindst én vejside overvejes. Nogle brugere af Nørrevangen – heriblandt brugere af Islevbadet – vil i så fald opleve at skulle parkere længere væk end i dag.

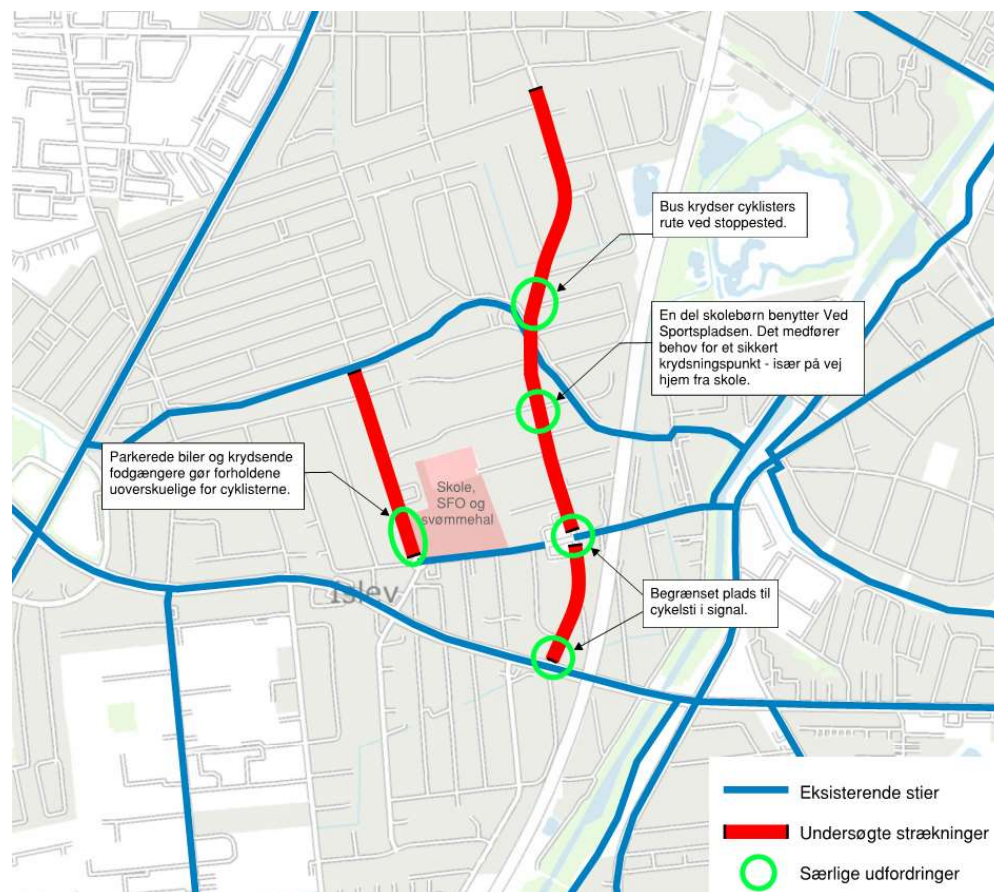


Parkerede biler om morgenen på Nørrevangen ved Islevbadet.

Længere mod nord på Nørrevangen er parkeringen mere spredt, og det virker som parkering i tilknytning til boligerne. Disse parkerede biler kan formentligt finde en anden parkeringsmulighed eller nøjes med at parkere i samme side af vejen.

Særlige udfordringer

Kortet nedenfor viser særlige udfordringer, som er konstateret på besigtigelser.



Steder med særlige udfordringer for cyklister, som bør behandles i et cykelstiprojekt.

Følgende steder giver vejgeometri eller trafikanterne på vejen særlige udfordringer:

- **Nørrevangen ved Islevbadet:** Parkerede biler og krydsende fodgængere gør det uoverskueligt for cyklister. Blandt andet skal cyklister køre bagom de parkerede biler i de afmærkede parkeringsbåse. Det er hensigtsmæssigt at føre en cykelsti inden om parkeringen – det vil sige langs med fortovet.
- **Signalerne på Sommerfuglevej ved Islevbrovej og Slotsherrensvej:** Begrænset plads til cykelstier. Det er generelt mest trafiksikkert at etablere fremført cykelsti eller afkortet cykelsti (kombineret højresvings- og cykelbane). Der synes dog ikke at være plads til det.
- **Ved Sportspladsen:** Mange cyklister og fodgængere fra nord benytter Ved Sportspladsen. På vej hjem fra skole har disse elever behov for at krydse Viemosevej. Det er derfor vigtigt, at et trafiksikkert krydsningspunkt – gerne en hævet flade som i dag – bliver indarbejdet i et cykelstiprojekt.
- **Sideveje og overkørsler:** I dag er der overkørsler i chaussésten de fleste steder samt enkelte kryds med asfalt alene. I et cykelstiprojekt bør der etableres gennemført cykelsti og fortov med kantsten og lysning på tværs af sidevejen.

Vej- og stistruktur

Alle tre undersøgte vejstrækninger giver forbindelse til Islev Skole og Islevbadet. Det medfører en del fodgængere, som går på tværs af cyklisternes rute, samt en del parkering tæt ved Islevbadet. Disse forhold gør det uoverskueligt for cyklister langs den sydlige del af Nørrevangen, idet cyklister skal manøvrere uden om parkerede biler, samtidig med at de skal holde øje med krydsende fodgængere.

Vejene giver også forbindelse til Islev Torv, hvor der er en række butikker. Desuden ligger vejene i tilknytning til tværgående stiforbindelser, hvilket øger potentialet for øget cykeltrafik på vejene. Blandt andet ligger Viemosevej og Nørrevangen i direkte tilknytning til Harrestrup Å Stien, som fx giver forbindelse videre til stien langs Vestvolden, som er National Cykelrute nr. 9.

Viemosevej og Sommerfuglevej skaber forbindelse mod nord til BIG Shopping Center samt Herlev S-togstation og kommende letbanestation. Vejene giver også den korteste rute mod cykelstierne langs Ring 3 i nordgående retning.

2.1 Samlet vurdering af behov for cykelstier

En række strækninger – herunder Viemosevej og Sommerfuglevej – er tidligere screenet ("Kortlægning af behov for cykelstier – Screening og forslag til tiltag", dateret 05.04.2018). Her 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 er fx veje med tæt trafik og veje, som ikke er udformet efter best practice for trafikikkerhed.
- **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.
- **C: Forbedring af øvrige veje – i takt med områdets øvrige udvikling**
Heri indgår øvrige strækninger, hvor der på længere sigt er kan opstå et behov for cykelstier.

På baggrund af analysen er der lagt op til følgende kategorier for de tre strækninger. Kategoriseringen af veje i den tidligere screening er vist i Bilag 2.

Vej	Delstrækning	Breder ved separat cykelsti og fortov	Kategori
Viemosevej	Islebrovej – kommunegrænsen	Cykelsti: 1,8 m Fortov: 1,4 m + 0,3 m udligningszone	B
Sommerfuglevej	Slotsherrensvej – Islebrovej	Cykelsti: 1,8 m Fortov: 1,4 m + 0,3 m udligningszone	B
Nørrevangen	Harrestrup Å Stien – Islebrovej	Cykelsti: 1,8 m Fortov: 1,4 m + 0,3 m udligningszone	B/C

Oplæg til kategorisering af de tre analyserede veje. Oplægget skal ses som en supplerende af en tidligere kategorisering fra 2018. De viste mål kræver kørebaner på i alt 5,5 m. Senere i notatet er mulige tiltag på hver strækning beskrevet.

Ingen af de tre strækninger er vurderet til at være i A-kategorien, da det er vurderet, at de trafikikkerhedsmæssige udfordringer ikke berettiger dertil. Til sammenligning er fx Randrupvej i A-kategorien, idet der er tale om en trafikvej med over 5.000 biler i døgnet, ligesom vejen er meget bred og kan virke uoverskuelig.

Oplæg til indbyrdes rækkefølge for de tre analyserede veje

På baggrund af analysen er det vurderet at være mere hensigtsmæssigt at etablere cykelstier på Viemosevej og Sommerfuglevej end på Nørrevangen. Det skyldes, at både bil- og cykeltrafik er størst på de to veje, ligesom oplandet i forhold til den overordnede stistruktur er større her. I øvrigt giver antallet af parkerede biler på Nørrevangen en del udfordringer i forhold til cykelstier her.

På grund af det store antal skolecyklister er det vurderet, at cykelstier på Viemosevej er lidt mere hensigtsmæssige end på Sommerfuglevej. Hvis der er behov for etapedeling, er det foreslået at etablere cykelsti på den sydlige del af Viemosevej først, da der er flest cyklister her, ligesom biltrafikken er højere. En første etape kan fx gå mellem Islebrovej og Ved Harrestrup Å.

3 Principper for forbedringer på vejene

Kantstensbegrænsede cykelstier giver en større effekt end cykelbaner

Da afmærkede cykelbaner som udgangspunkt er billigere end kantstensbegrænsede stier, er det naturligt at overveje cykelbaner. Cykelstier giver imidlertid 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 cyklisterens 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 cyklisterens areal mere synligt end en afmærket bane.
- **Cykelstier giver mere tryghed end cykelbaner**
Det skyldes blandt andet, at bilparkering på cykelstier stort set undgås. 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.
- **Cykelstier giver flere cyklister**
Der foreligger flere erfaringer, der viser, at nye cykelstier giver flere cyklister. Samme effekt kan ikke konkluderes for cykelbaner.

God bredde giver bedre fremkommelighed for cyklister

Kapaciteten på cykelstier er generelt langt over 1.000 cyklister pr time. På de undersøgte veje forekommer en sådan trafikmængde end ikke på døgnniveau. Fremkommeligheden vil således generelt være god.

For at opnå plads til overhaling skal cykelstien helst være 1,8 m bred – eller 1,9 m, hvis der er parkerede biler langs cykelstien. En undersøgelse i København har vist, at cykelstier til nød kan fungere som 2-sporede, hvis de er 1,65 m, og hvis der ikke er parkerede biler langs cykelstien. Desuden bør der kun være meget få ladcykler og andre brede cykler.

Det taler for at forsøge at opnå 1,8 m brede cykelstier samt – så vidt muligt – forhindre parkerede biler langs vejen.

Fliser, bredde og ledelinje giver tilgængelighed for alle på fortovet

Vejreglerne anbefaler fortove på mindst 1,5 m. I forhold til tilgængelighed bør gangarealet være mindst 1,3 m. Det giver mulighed for, at brugere af kørestol og barnevogn kan passere hinanden. Det er en fordel, at fodgængere og cyklister bliver adskilt med en fysisk kant, så svagtseende kan mærke, hvor gangarealet er. Derfor er det en fordel at lægge fliser og en kant i chaussésten, frem for asfalt, hvor fodgængere og cyklister blot er adskilt af en hvid linje.

Bustrafik stiller krav til bredden af kørebaner

Vejreglerne anbefaler generelt kørebaner på 6,5-7 m, når der er buskørsel. Det giver god mulighed for, at store køretøjer kan passere hinanden. På Viemosevej og

Sommerfuglevej kører en rutebus hvert 30. minut. Bussen vender på Viemosevej og kører retur. Det vil sige, at bussen ikke skal passere andre rutebusser. Hvis der fremadrettet kører flere busser på strækningen, eller hvis ruten bliver ændret, vil risikoen for mødesituationer med to busser være større.

Der er i 2019 målt ca. 350 lastbiler i begge retninger til sammen på Viemosevej og Sommerfuglevej. Denne tælling kan have været påvirket af vejarbejder i Herlev Kommune, Musikkvarteret, umiddelbart nord for Viemosevej. En måling på Viemosevej fra 2016 viser ca. 270 lastbiler. Hvis dette tal fremskrives i forhold til den generelle trafikudvikling på Viemosevej, er tallet ca. 300 lastbiler.

På Sommerfuglevej er der i 2012 målt ca. 370 lastbiler. Tallene indikerer, at den nye måling på Sommerfuglevej er nogenlunde retvisende, og at den nye måling på Viemosevej er lidt for høj.

Lastbiler har – ligesom busser – behov for ekstra bredde for at passere hinanden. Med udgangspunkt i antallet af lastbiler på Viemosevej og Sommerfuglevej er det vurderet, at mødesituationer med store køretøjer vil forekomme dagligt.

På Fortvej, hvor der også er bustrafik, er kørebanerne flere steder blot 5,5 m i alt. Det betyder, at store køretøjer skal passere hinanden med meget lav fart. På Fortvej er der målt ca. 170 lastbiler i begge retninger til sammen – det vil sige omkring halvdelen af den tunge trafik på Viemosevej og Sommerfuglevej.

3.1 Samlet oplæg til kompromis og løsning

Der er behov for i alt 13,7-14,2 m i bredden, hvis de nævnte mål i dette afsnit skal opnås. På alle tre veje er der generelt ca. 12,5 m mellem skel.

Etablering af cykelsti og fortov med indbyrdes niveauforskel inden for vejskel kræver et kompromis. Nedenfor er opstillet de principielle mål samt et forslag til kompromis, hvis ønsket om separat cykelsti og fortov skal opnås.

Element	Principielt (ønskeligt) mål	Forslag til kompromis
Udligningszone	0,3 m	0,3 m
Fortov	1,5 m	1,4 m*
Cykelsti	1,8 m	1,8 m
Kørebaner	6,5-7,0 m	5,5 m*
Cykelsti	1,8 m	1,8 m
Fortov	1,5 m	1,4 m*
Udligningszone	0,3 m	0,3 m
I alt	13,7-14,2 m	12,5 m

Principielle mindstemål samt forslag til kompromis. * Mindre end vejreglernes anbefaling.

På Viemosevej og Sommerfuglevej skal de meget smalle kørebaner blandt andet drøftes med Movia. På Nørrevangen skal det overvejes at indføre 40 km/t, da

kørebaner på 5,5 m svarer til denne hastighedsbegrænsning. På alle tre veje bør parkering begrænses mest muligt.

Alternativ med bredere kørebaner: Delte stier

Hvis det er nødvendigt at opnå bredere kørebaner, kan der etableres delte stier, som kan være smallere end fortov og cykelsti. På delte stier er cyklister og fodgængere adskilt, men der er ikke niveauforskel mellem dem. Adskillelsen kan fx bestå af en hvid linje eller en langsgående kantsten eller chaussésten. Fortovsdelen kan udføres i asfalt eller med fliser.

Når en delt sti udføres med asfalt på fodgængerdelen, er der risiko for, at cyklister trækker ind over fortovsdelen – fx i forbindelse med overhaling. Det kan skabe utryghed blandt fodgængerne. Omvendt kan den manglende niveauforskel også skabe utryghed blandt cyklisterne, fordi nogle fodgængere kan have en tendens til at træde ud på cykelstien.

I forhold til tilgængelighed for alle bør fortovsdelen udføres med fliser og en langsgående kantsten eller chaussésten. Dermed får svagtseende en ledelinje. Et separat fortov med kantstensopspring giver dog bedre tilgængelighed for svagtseende.

Delte stier er nævnt som alternativ mulighed i de følgende forslag.

4 Viemosevej – forslag

Eksisterende fysiske forhold (opmålt punktvist)

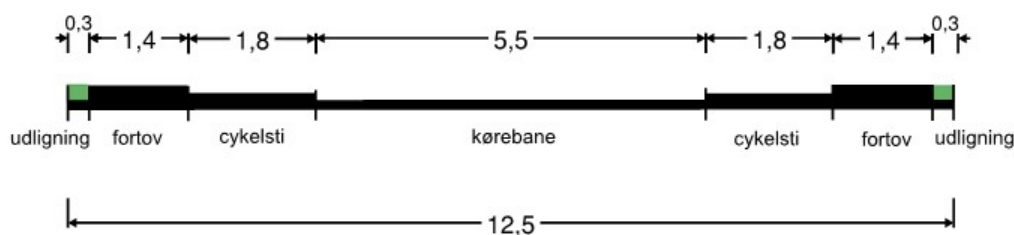
Bredde mellem skønnet skel: 12,5 m. Eksisterende kørebaner er tilsammen ca. 8,5 m.

Særlige opmærksomhedspunkter:

- Busstoppestedet ved Viemosebro
- Krydsningspunkt Ved Sportspladsen

Forslag til tværsnit med separat cykelsti

Hvis der ønskes separate cykelstier og fortov inden for nuværende vejskel, er relativt smalle kørebaner nødvendige. Nedenfor er vist et tværsnit med kørebaner på 5,5 m i alt samt separat cykelsti og fortov.



Tværsnit med separat cykelsti på Viemosevej.

Cykelstiens bredde svarer til vejreglernes anbefalede minimum og giver mulighed for overhaling. Fortovets bredde er lidt smallere end vejreglernes anbefalede minimum (1,5 m), men det er vurderet at være acceptabelt, da udligningszonen med slotsgrus i nogen grad kan benyttes af fodgængere.

Kørebanerne er smalle, og det er vanskeligt for store køretøjer at passere hinanden. Desuden vil især store køretøjer have svært ved at passere, hvis der er parkerede biler skiftevis i hver side af vejen. Parkering i mindst én vejside bør derfor forbydes.

Det bør overvejes meget nøje, inden et tværsnit med kørebaner på 5,5 m bliver besluttet. Det bør blandt andet sikres, at Movia accepterer fortsat buskørsel på vejene med denne bredde, ligesom det skal undersøges nærmere, om der kan tilvejebringes ekstra bredde i kurverne, så store køretøjer også kan passere hinanden her.

I den videre skitsering bør det undersøges, om kørebanerne kan gøres lidt bredere. Eksempelvis kan det overvejes at etablere fortovet med en bredde på 1,3 m, ligesom det kan undersøges, om udligningszonen kan gøres lidt smallere i den østlige vejside, hvor der ikke er meget vejudstyr.

Det er generelt skønnet, at de private matrikler generelt ligger i nogenlunde samme niveau som fortovet. Derfor skal udligningsarealet primært bruges til teknisk udstyr (lysmaster, elskabe osv.) samt udligning af eventuelle små niveauforskelle.

Alternativ med delte stier

Med henblik på at opnå en kørebane på mindst 6 m er det foreslået at undersøge delte stier nærmere. Delte stier består af adskilt cykelsti og fortov i samme niveau. Adskillelsen kan være en hvid linje eller en række chaussésten. Vejreglernes vejledende minimumsbredde for delte stier er 2,5 m, og normalbredde er 3,0 m.

Hvis der arbejdes videre med delte stier, kunne en mulighed være at etablere delte stier med en bredde på 2,7 m. Stien kan opdeles i 1,5 m til cyklister og 1,2 m til fodgængere. Dette giver mulighed for at etablere kørebaner på i alt 6,5 m. Det kan også overvejes at etablere kørebanerne på i alt 6,0 m, hvilket giver delte stier på næsten 3,0 m.

Et sådant alternativ med delte stier tilgodeser biltrafik på bekostning af stitrafikanterne. Således vil cyklister have svært ved at overhale, og tilgængeligheden vil være nedsat for nogle typer fodgængere – men til gengæld vil store køretøjers mulighed for passage være god.

Særlige opmærksomhedspunkter

Ved sideveje og større overkørsler er det foreslået at etablere gennemført cykelsti og fortov med kantsten på tværs af sidevejen. Kantstenen etableres med en lille lysning, som skærper bilisternes opmærksomhed og dæmper farten ved sving til og fra sidevejen. Desuden er der foreslået cykelsymboler ved sideveje og større overkørsler.

Busstoppestedet ved Viemosebro medfører, at bussen i dag skal krydse cyklisternes rute to gange for at komme til og fra stoppestedet. Samtidig skal bussen køre ind over sidevejen Ved Harrestrup Å. Disse forhold forringer trafikssikkerheden.

I en projektering skal det undersøges nærmere, om en cykelsti kan føres med bagom busstoppestedet. Dermed krydser bussen ikke cyklisternes rute. Til gengæld får bilister på Ved Harrestrup Å to steder, hvor de har ubetinget vigepligt for cyklister langs Viemosevej. Det bemærkes i øvrigt, at en sådan løsning skal tilpasses krydset med Slåvang Allé.

En mere simpel løsning vil være at etablere gennemført cykelsti og fortov med kantsten på tværs af Ved Harrestrup Å. Dermed får bilister fra sidevejene kun ét sted med ubetinget vigepligt (som i dag). Til gengæld skal bussen stadig krydse cyklisternes rute to steder. I forhold til i dag vil begge steder dog være mere trafikssikre, hvis der etableres gennemført cykelsti og fortov.

Det vil være en fordel, hvis busstoppestedet kan nedlægges, og bussen i stedet kan holde på selve kørebanen i nærheden. Det er dog formentligt ikke muligt, da bussen skal kunne vende på Viemosevej.

Ved Sportspladsen er der behov for at kunne krydse Viemosevej. Det er foreslået, at en hævet flade – eventuelt udført som i dag – bliver indarbejdet i et cykelprojekt.

Potentiale for mere cykeltrafik: 20-25%

Viemosevej giver adgang til mange funktioner i og uden for kommunegrænsen – herunder kollektiv trafik og indkøbsmuligheder samt Islev Skole og Islevbadet. Samtidig er der en del cyklister på strækningen i dag.

Da bedre forhold for cyklister således ikke blot vil komme beboere i lokalområdet til gode, er det vurderet, at potentialet for flere cyklister er relativt stort. Det er skønnet, at potentialet vil ligge i den høje ende af erfaringerne fra andre projekter og måske endda være lidt højere end de generelle erfaringer. På denne baggrund er det skønnet, at antallet af cyklister vil kunne øges med 20-25%, hvis der etableres delte stier med en fornuftig bredde for cykeldelen.

Groft skønnet anlægsoverslag:

15,8 mio. kr. ekskl. moms baseret på tværsnittet, som er vist i dette afsnit.

5 Sommerfuglevej – forslag

Eksisterende fysiske forhold (opmålt punktvist)

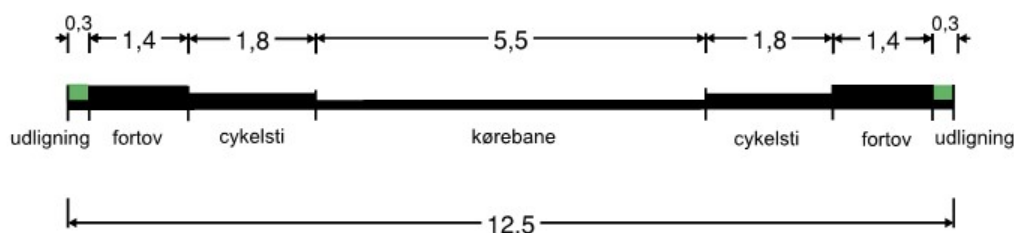
Bredde mellem skønnet skel: 12,5 m. Eksisterende kørebaner er tilsammen ca. 8,5 m.

Særlige opmærksomhedspunkter:

- Signalet ved Slotsherrensvej
- Signalet ved Islevbrovej

Forslag til tværsnit med separat cykelsti

Hvis der ønskes separate cykelstier og fortov inden for nuværende vejskel, er relativt smalle kørebaner nødvendige. Nedenfor er vist et tværsnit med kørebaner på 5,5 m i alt samt separat cykelsti og fortov.



Tværsnit med separat cykelsti på Sommerfuglevej.

Cykelstiens bredde svarer til vejreglernes anbefalede minimum og giver mulighed for overhaling. Fortovets bredde er lidt smallere end vejreglernes anbefalede minimum (1,5 m), men det er vurderet at være acceptabelt, da udligningszonen med slotsgrus i nogen grad kan benyttes af fodgængere.

Kørebanerne er smalle, og det er vanskeligt for store køretøjer at passere hinanden. Desuden vil især store køretøjer have svært ved at passere, hvis der er parkerede biler skiftevis i hver side af vejen. Parkering i mindst én vejside bør derfor forbydes.

Det bør overvejes meget nøje, inden et tværsnit med kørebaner på 5,5 m bliver besluttet. Det bør blandt andet sikres, at Movia accepterer fortsat buskørsel på vejene med denne bredde, ligesom det skal undersøges nærmere, om der kan tilvejebringes ekstra bredde i kurverne, så store køretøjer også kan passere hinanden her.

I den videre skitsering bør det undersøges, om kørebanerne kan gøres lidt bredere. Eksempelvis kan det overvejes at etablere fortovet med en bredde på 1,3 m, ligesom det kan undersøges, om udligningszonen kan gøres lidt smallere i den østlige vejside, hvor der ikke er meget vejudstyr.

Det er generelt skønnet, at de private matrikler generelt ligger i nogenlunde samme niveau som fortovet. Derfor skal udligningsarealet primært bruges til teknisk udstyr (lysmaster, elskabe osv.) samt udligning af eventuelle små niveauforskelle.

Alternativ med delte stier

Med henblik på at opnå en kørebane på mindst 6 m er det foreslået at undersøge delte stier nærmere. Delte stier består af adskilt cykelsti og fortov i samme niveau. Adskillelsen kan være en hvid linje eller en række chaussésten. Vejreglernes vejledende minimumsbredde for delte stier er 2,5 m, og normalbredde er 3,0 m.

Hvis der arbejdes videre med delte stier, kunne en mulighed være at etablere delte stier med en bredde på 2,7 m. Stien kan opdeles i 1,5 m til cyklister og 1,2 m til fodgængere. Dette giver mulighed for at etablere kørebaner på i alt 6,5 m. Det kan også overvejes at etablere kørebanerne på i alt 6,0 m, hvilket giver delte stier på næsten 3,0 m.

Et sådant alternativ med delte stier tilgodeser biltrafik på bekostning af stitrafikanterne. Således vil cyklister have svært ved at overhale, og tilgængeligheden vil være nedsat for nogle typer fodgængere – men til gengæld vil store køretøjers mulighed for passage være god.

Særlige opmærksomhedspunkter

Ved sideveje og større overkørsler er det foreslået at etablere gennemført cykelsti og fortov med kantsten på tværs af sidevejen. Kantstenen etableres med en lille lysning, som skærper bilisternes opmærksomhed og dæmper farten ved sving til og fra sidevejen. Desuden er der foreslået cykelsymboler ved sideveje og større overkørsler.

I signalet ved Slotsherrensvej synes der at være plads til to svingbaner og en kort cykelbane/-sti frem mod signalet. Det kræver, at fortovet bliver lagt helt ind til skel.

I signalet ved Islevbrovej synes det vanskeligt at få plads til cykelstier i begge sider. En mulighed er derfor at flytte de to busstoppesteder, som ligger i umiddelbar tilknytning til signalanlægget. Busserne kan eventuelt holde på kørebanen lidt længere fra krydset.

Potentiale for mere cykeltrafik: 20%

Sommerfuglevej giver adgang til mange funktioner i og uden for kommunegrænsen – herunder kollektiv trafik og indkøbsmuligheder samt Islev Skole og Islevbadet. Samtidig er der en del cyklister på strækningen i dag.

Da bedre forhold for cyklister således ikke blot vil komme beboere i lokalområdet til gode, er det vurderet, at potentialet for flere cyklister er relativt stort. Det er skønnet, at potentialet vil ligge i den høje ende af erfaringerne fra andre projekter. På denne baggrund er det skønnet, at antallet af cyklister vil kunne øges med ca. 20%, hvis der etableres delte stier med en fornuftig bredde for cykeldelen.

Det er vurderet, at potentialet er lidt lavere end på Viemosevej, idet Viemosevej udgør en del af en rute mellem øst og nord via tunnelen under motorvejen.

Groft skønnet anlægsoverslag:

4,55 mio. kr. ekskl. moms baseret på tværsnittet, som er vist i dette afsnit.

6 Nørrevangen – forslag

Eksisterende fysiske forhold (opmålt punktvist)

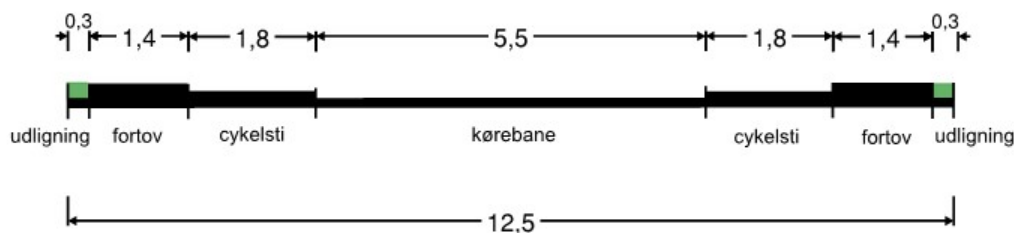
Bredde mellem skønnet skel: 12,5 m. Eksisterende kørebaner er tilsammen ca. 8 m.

Særlige opmærksomhedspunkter:

- Mange fodgængere og parkerede biler ved Islevbadet

Forslag til tværsnit med separat cykelsti

Hvis der ønskes separate cykelstier og fortov inden for nuværende vejskel, er relativt smalle kørebaner nødvendige. Nedenfor er vist et tværsnit med kørebaner på 5,5 m i alt samt separat cykelsti og fortov.



Tværsnit med separat cykelsti på Nørrevangen.

Cykelstiens bredde svarer til vejreglernes anbefalede minimum og giver mulighed for overhaling. Fortovets bredde er lidt smallere end vejreglernes anbefalede minimum (1,5 m), men det er vurderet at være acceptabelt, da udligningszonen med slotsgrus i nogen grad kan benyttes af fodgængere.

Kørebanerne er smalle, og det er vanskeligt for store køretøjer at passere hinanden. Der er dog ikke buskørsel på Nørrevangen, og antallet af store køretøjer er lavere end på Viemosevej og Sommerfuglevej.

Store køretøjer vil især have svært ved at passere, hvis der er parkerede biler skiftevis i hver side af vejen. Parkering i mindst én vejside bør derfor forbydes.

Kørebaner på i alt 5,5 m svarer til en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Det bør derfor overvejes at indføre 40 km/t på Nørrevangen. For at sikre, at vejen er indrettet til 40 km/t kan der etableres 2-3 bump på strækningen.

Det er generelt skønnet, at de private matrikler generelt ligger i nogenlunde samme niveau som fortovet. Derfor skal udligningsarealet primært bruges til teknisk udstyr (lysmaster, elskabe osv.) samt udligning af eventuelle små niveauforskelle.

Alternativ med bredt fortov øst for vejen

Da størstedelen af fodgængerne langs Nørrevangen ser ud til at færdes øst for vejen – hvor skolen og Islevbadet ligger – kan det overvejes at etablere et bredere fortov her. Det kunne fx være et fortov, som er mindst 2 m bredt.

For at opnå plads til dette kan fortovet i den vestlige side af vejen udelades. I stedet etableres der her en fællessti, hvor fodgængere og cyklister deler stien uden adskillelse. I praksis vil næsten alle fodgængere søge over på det brede fortov øst for vejen, og fællesstien vest for vejen vil næsten udelukkende blive benyttet af cyklister.

En sådan løsning giver mulighed for en relativt bred sti vest for vejen (som stort set kun benyttes af cyklister) samt en god cykelsti og et bredt fortov øst for vejen.

Særlige opmærksomhedspunkter

Ved sideveje og større overkørsler er det foreslået at etablere gennemført cykelsti og fortov med kantsten på tværs af sidevejen. Kantstenen etableres med en lille lysning, som skærper bilisternes opmærksomhed og dæmper farten ved sving til og fra sidevejen. Desuden er der foreslået cykelsymboler ved sideveje og større overkørsler.

Gennemført cykelsti og fortov er især vigtigt i krydset med Åmosevej. Dette kryds er meget stort, og det bør undersøges, hvordan krydset kan gøres mindre. Et mindre kryds vil i øvrigt medføre, at bilister fra Åmosevej svinger ud på Nørrevangen med lavere fart. Da det desuden er skønnet, at der er relativt få fodgængere på tværs af Nørrevangen, virker det hensigtsmæssigt at nedlægge fodgængerfeltet. Det vil gøre krydset mere overskueligt og blandt andet rette fokus på cyklister langs Nørrevangen.

Ved Islevbadet bør en eventuel sti etableres med mest mulig bredde, så der bliver taget hensyn til både cyklister og fodgængere. En øget bredde vil samtidig mindske risikoen for, at cyklister bliver ramt af åbne bildøre. Under alle omstændigheder bør det sikres, at parkering kun foregår i én vejside.

Ud for de vinkelrette parkeringsbåse er det formentligt nødvendigt at bearbejde en del af skolens matrikel. Således ser det ud til, at fortovet ligger på skolens matrikel.

Potentiale for mere cykeltrafik: 5-10%

Nørrevangen giver primært adgang til indkøbsmuligheder samt Islev Skole og Islevbadet. Der er relativt få cyklister på strækningen i dag.

På denne baggrund er det vurderet, at bedre forhold for cyklister hovedsageligt vil komme beboere i lokalområdet – herunder skolebørn – til gode. Herudfra er det skønnet, at antallet af cyklister vil kunne øges med 5-10%, hvis der etableres delte stier med en fornuftig bredde for cykeldelen.

Groft skønnet anlægsoverslag:

5,3 mio. kr. ekskl. moms baseret på tværsnittet, som er vist i dette afsnit.

Bilag 1: Sammenligning af de tre veje

Nedenfor er de indsamlede data og skøn opstillet.

Vej	Potentiale for flere cyklister	Biltrafik ÅDT	Bilernes fart 85%-fraktil	Cykeltrafik ÅDT	Pendlere/elever/andre	Fodgængere	Parkerede biler	Plads mellem skel (m)
Viemosevej	+20-25%	1.900 3.500	49 47,8	160 300	45%-45%-10%	Moderat	Ca. 10	12,5
Sommerfuglevej	+20%	3.700	40,8	220	45%-45%-10%	Moderat	0-2	12,5
Nørrevangen	+5-10%	900	44,3	60	33%-33%-33%	Mange	25-30	12,5

Data og skøn, som er anvendt i nærværende notat. Det bemærkes, at tællingerne er udført, mens der var 50 km/t på Viemosevej.

Bilag 2: Kategorisering af veje i tidligere screening

Nedenfor er vist et forslag til cykelstier samt oplæg til kategorisering af en række undersøgte strækninger som udgangspunkt for en nærmere politisk prioritering. Forslaget er gengivet fra den tidligere screening ”Kortlægning af behov for cykelstier – Screening og forslag til tiltag”, dateret 05.04.2018.

I forhold til den tidligere screening er Nørrevangen tilføjet i skemaet nedenfor.

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
Nørrevangen	Åmosevej – Islevbrovej	Cykelsti	B/C

Oplæg til kategorisering af strækninger i screening fra 2018. Nørrevangen indgik ikke i den tidligere screening, men er tilføjet skemaet på baggrund af vurderingen i nærværende notat.