

Notat

17.02.2023

Projekt nr.: 1020364
+45 3373 7119
cc@moe.dk

Projekt:	Trafikanalyse Valhøj Erhvervs kvarter	
Emne:	Trafikanalyse	
Notat nr.:	1	
Rev.:	1	
Fordeling:	Hans Georg Hybschmann	Rødovre Kommune

1 Indledning

I forbindelse med omdannelse af en del af Valhøj Erhvervs kvarter til boliger ønsker Rødovre Kommune en analyse af den fremtidige trafikbelastning på vejnettet omkring udviklingsområdet og, hvilken påvirkning dette har på det omkringliggende vejnet.

For at vurdere de trafikale konsekvenser af en omdannelse af Valhøj Erhvervs kvarter er Rødovre Kommunes trafikmodel (Rambøll, juni 2017) anvendt. Trafikmodellen er udarbejdet i modelleringssprogrammet PTV Visum med 2024 som scenarieår. Ud over den generelle trafikvækst, er der i modellen også indarbejdet igangværende udbygning af byudviklingsområder. Disse udviklingsområder omhandler Irmabyen (Rambøll, juni 2017), Valhøj Skole (MOE, april 2020), Bykernen (MOE, august 2020) og Rødovre Port (MOE, januar 2022). I Visum-modellen er der modeller for både døgn og spidstimer – morgen og eftermiddag.

I afsnit 2 beskrives de ændringer der er foretaget i trafikmodellen. Derudover er der foretaget en kalibrering af modellen, hvilket også gennemgås i afsnit 2. Beskrivelse af og resultater for de enkelte scenarier præsenteres i afsnit 3.

2 Modelændringer og kalibrering

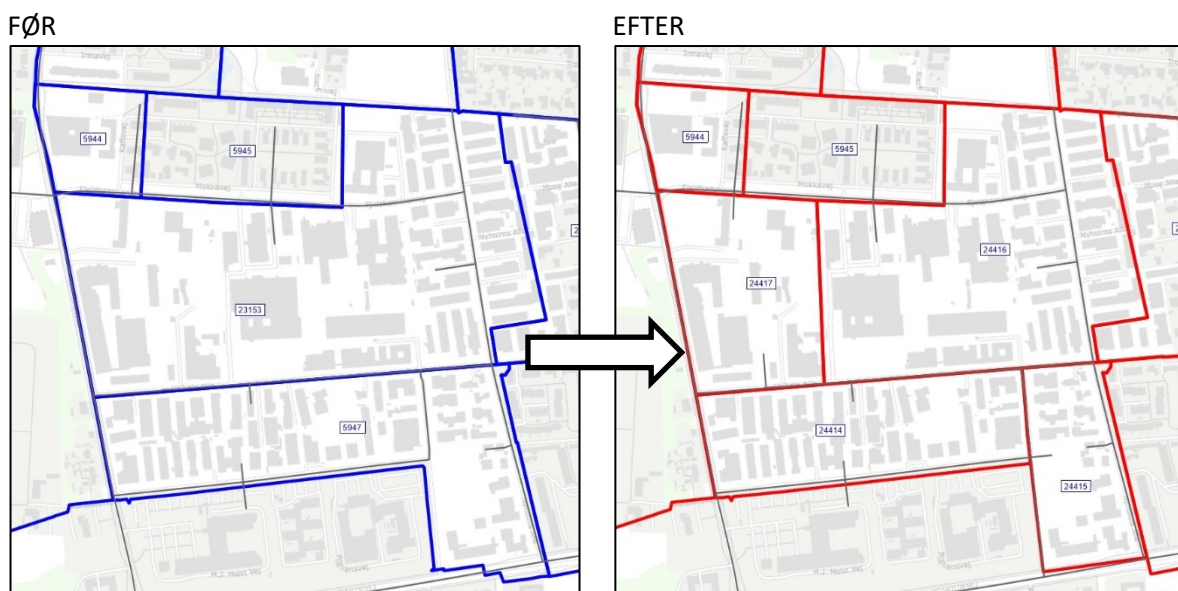
Der er foretaget enkelte ændringer i basismodellen for Rødovre kommune for at kunne afspejle de aktuelle trafikforhold og for at kunne lægge data for byudvikling korrekt ind i modellen for scenarierne.

2.1 Zoneændringer

For at sikre, at byudvikling i Valhøj Erhvervsquarter indarbejdes korrekt i trafikmodellen, er der foretaget nogle ændringer i zonerne for Valhøj Erhvervsquarter. Figur 1 viser zonesystemet for Valhøj Erhvervsquarter før og efter ændringerne.

Zone 23153 var før en stor zone, som både indeholdt genbrugspladsen samt en stor del af erhvervsquarteret. Denne zone opdeles i to nye zoner: 24416 og 24417. Dette gøres, således at det nye boligområde kan få sin egen zone; 24417.

Ligeledes opdeles zone 5947 i to nye zoner: 24414 og 24415. Dette gøres tilsvarende, så det nye boligområde i den nye zone 24415 ligger i en zone for sig selv.



Figur 1 Opdeling af zoner (venstre: før, højre: efter)

Vejnettet i trafikmodellen er ligeledes gennemgået og revideret med et særligt fokus på vejnettet omkring Valhøj Erhvervsquarter for at sikre, at alt stemmer overens med eksisterende forhold, som de ser ud i dag.

2.2 Kalibrering af trafikmodellen

For at sikre, at trafikmodellen stemmer afspejler de nuværende forhold så godt som muligt, er der foretaget en kalibrering af modellen i området omkring Valhøj Erhvervsquarter. Der er foretaget en sammenligning mellem tællinger i området, hentet fra Mastra, og de beregnede trafikmængder i modellen. Kalibreringen er foretaget på døgnniveau for hverdagsdøgnstrafik (HDT).

Figur 2 viser en sammenligning af hverdagsdøgntrafikken mellem Rødovre Trafikmodel og trafiktællinger fra 2021 og 2022.

På Fjeldhammervej ses en meget stor overberegning i trafikmodellen for Rødovre Kommune sammenlignet med tællingerne fra 2021/2022. Dette kan til dels forklares ved, at tællingen ligger lige imellem de to udkørsler fra Mokkavej, hvor der i trafikmodellen kun er en enkelt udkørsel fra boligområde ved Mokkavej og Kaffevej. Der er derfor en del mere trafik på den ene udkørsel fra området i trafikmodellen, end de faktiske forhold som vejnettet ser ud i dag, hvor trafikken fordeler sig mellem flere udkørsler.

Samlet ser rammer trafikmodellen et fornuftigt niveau med en mindre overberegning på 6 % i området omkring Valhøj erhvervskvarter.

Vejnavn	Tælling (HDT)	Model (HDT)	Differens (HDT)	Differens %
Roskildevej	36.365	34.522	-1.843	-5 %
Fjeldhammervej	1.931	3.589	1.658	86 %
Korsdalsvej	7.801	8.278	477	6 %
Nyholms Allé	4.037	5.086	1.049	26 %
Valhøjs Allé	2.244	2.499	255	11 %
Valhøjs Allé	2.999	3.591	592	20 %
Rødovre Parkvej	7.779	9.295	1.516	19 %
Tårnvej	22.199	23.723	1.524	7 %
Rødager Alle	2.269	2.615	346	15 %
Samlet	87.624	93.198	5.574	6 %

Figur 2 Sammenligning af døgntrafik mellem Rødovre Trafikmodel og trafiktællinger fra 2021-2022

2.3 Trafikgenerering fra de nye boligområder

I de to nye boligområder i zone 24415 (ml. Nyholms Alle og Prøvensvej) og zone 24417 (øst for Korsdalsvej) er indlagt følgende antal boliger:

Zone 24415:

60 boliger af typen tæt-lav

Zone 24417:

500 boliger, hvoraf 250 er tæt-lav og 250 er etageboliger.

Der etableres to parkeringshuse, hvor det antages at tilstrømningen fordeles med 50 % af hver type bolig for hvert parkeringshus.

Antallet af ture til og fra de to boligområder er beregnet på baggrund af officielle turrater¹. De anvendte turrater pr. enhed (bolig) er præsenteret i Figur 3.

¹ Katalog: Turrater – Anlæg og Planlægning, Vejdirektoratet, 2020

Boligtype	Turrate	Enhed
Tæt-lav	4,2	Pr. bolig
Etage	3,4	Pr. bolig

Figur 3 Oversigt over anvendte turrater

Trafik i spidstimerperioderne er antaget at være 8 % af døgnetrafikken for morgenspidstimen og 12 % for eftermiddagsspidstimen. For de nye zoner er det yderligere antaget at fordelingen af ind/udkørende trafik er skæv, således at der kører mere trafik ud af områderne i morgenspidstimen og mere trafik ind i området i eftermiddagsspidstimen. Dette er fordelt med 90 % ud og 10 % ind i morgenspidstimen og 70 % ind og 30 % ud i eftermiddagsspidstimen.

Samlet set genereres 2.152 ture pr. hverdagsdøgn til de to nye områder tilsammen. I Figur 4 ses en oversigt over fordelingen af ture for henholdsvis døgn, Morgenspidstime og eftermiddagsspidstime.

Zone	HDT	Morgen	Eftermiddag
24415	252	20	30
24417	1900	152	228

Figur 4 Oversigt over antal ture for de to nye zoner

Det antages at det antal ture, der allerede lå i modellen til og fra de to zoner vil bortfalde idet området får ny funktion og de gamle funktioner nedlægges. Eksisterende ture til og fra de to zoner er derfor fjernet fra modellen, således at det kun er de ture der er genereret på baggrund af de nye boliger, som ligger i modellen for de to zoner.

3 Trafikmodelberegninger

I forbindelse med udviklingen af Valhøj erhvervsquarter er der opstillet nogle scenarier med ændringer i det omkringliggende vejnet. Med trafikmodellen er det undersøgt, hvilke konsekvenser scenarierne vil have for trafikafviklingen. Der er opsat følgende scenarier, hvor forskellige muligheder for vejlukninger i området er indarbejdet:

Basis 2024

- Vejnet som i dag
- Nuværende trafikniveau kalibreret i henhold til tællinger fra 2021/2022

Scenarie 1 2024

- Vejnet som i dag
- Der er indlagt fremtidig trafik i zonerne 24415 og 24417 som beskrevet i afsnit 2.3

Scenarie 2 2024

- Fjeldhammervej **lukkes** for gennemkørsel øst for Risterivej
- Der er indlagt fremtidig trafik i zonerne 24415 og 24417 som beskrevet i afsnit 2.3

Scenarie 3 2024

- Fjeldhammervej **lukkes** for gennemkørsel øst for Risterivej
- Røddager Allé **lukkes** for gennemkørsel øst for Mose Alle og **åbnes** for gennemkørende trafik ved Nyholms Alle
- Valhøjs Alle **lukkes** for gennemkørsel øst for Mose Alle og **åbnes** for gennemkørende trafik ved Nyholms Alle
- Der er indlagt fremtidig trafik i zonerne 24415 og 24417 som beskrevet i afsnit 2.3

3.1 Resultater af trafikmodelberegninger

Figur 9 til og med Figur 12 viser hverdagsdøgntrafikken (HDT) for basis samt de tre scenarier for 2024. Figur 13 viser ændringen i trafikken for scenarie 1 set i forhold til basis. Dette differenskort giver en indikation af konsekvenserne for trafikken ved udbygning af de to boligområder i Valhøj erhvervs-kvarter.

Figur 14 og Figur 15 viser ændringen i trafikken for scenarie 2 og 3 set i forhold til scenarie 1. Grunden til, at der ses på ændringen i de to scenarier i forhold til scenarie 1 er, at scenarie 1 er eksisterende vejnet, hvor den fremtidige trafik er lagt ind for de to boligområder. Scenarie 1 kan derfor ses som en fremtidig basis. Differenskortet giver derfor et helt tydeligt billede af, hvad vejlukningerne isoleret set har af konsekvens for omfordeling af trafikken.

3.1.1 Scenarie 1

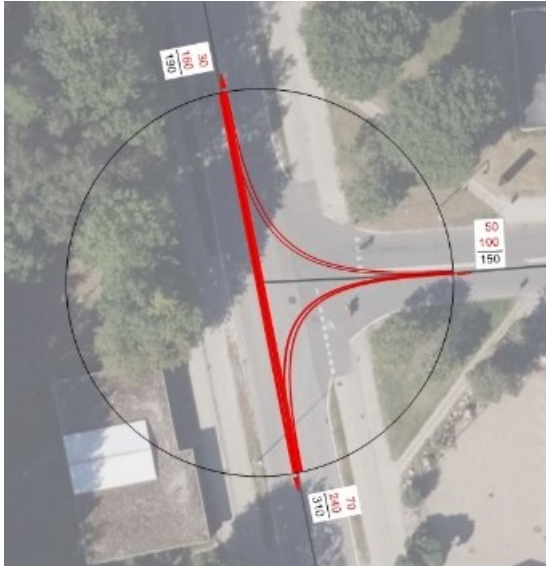
Overordnet set giver boligudbygningen en stigning i antallet af ture til og fra de to zoner. Der beregnes derfor en stigning på Fjeldhammervej på op imod 200 køretøjer pr. hverdagsdøgn og på Valhøj Alle på 500-600 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Faldet på Korsdalsvej kan forklares ved, at der er etableret to udgange fra zone 24417, hvor der kun var en udgang i basis. I modellen vil det derfor være dem der skal mod nord, som benytter sig af udkørslen på Fjeldhammervej og dem der skal mod syd, der benytter sig af udkørslen ved Valhøj Alle. Det medfører et fald på Korsdalsvej mellem de to sideveje, da denne før blev benyttet af trafikanter, som skulle mod nord på stykket mellem Valhøj Alle og Fjeldhammervej.

Derudover beregnes en mindre stigning i trafikken på Røddovre Parkvej som følge af den stigende trafik fra især boligområdet ved Fjeldhammervej.

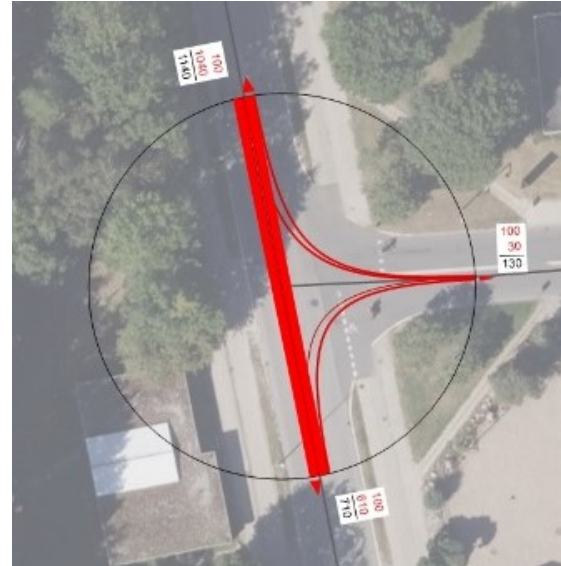
For at sikre, at de to kryds Korsdalsvej/Fjeldhammervej og Korsdalsvej/Valhøj Allé kan håndtere den øgede mængde af trafik ses på svingbelastningerne i de to kryds for morgenspidstimen og eftermiddagsspidstimen. For scenarie 1 er svingbelastningerne vist i Figur 5 og Figur 6.

For eftermiddagsspidstimen i krydset Korsdalsvej/Fjeldhammervej ses at der er 380 højresvingende fra Korsdalsvej ind på Fjeldhammervej. De resterende svingbevægelser er forholdsvis lave og holder sig under 200 biler pr. spidstime. Dette med undtagelse af den ligeud kørende trafik på Korsdalsvej som kommer op omkring 1.000 køretøjer i eftermiddagsspidstimen.

Morgen

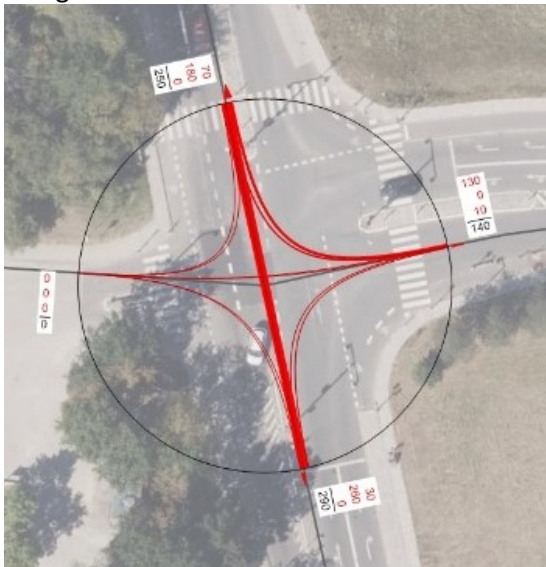


Eftermiddag

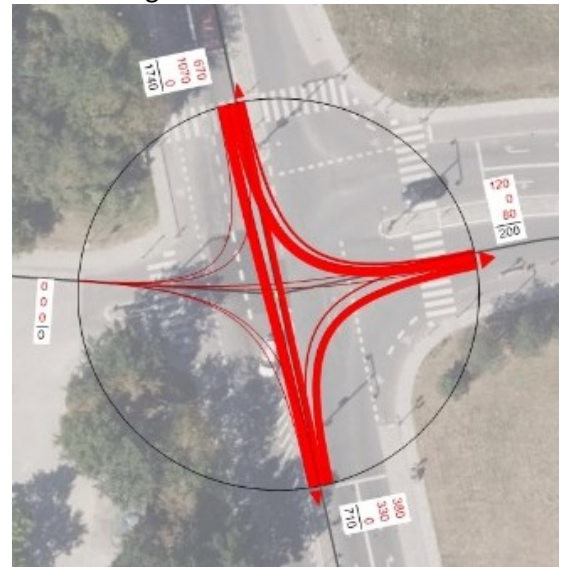


Figur 5 Svingbelastninger for krydset Korsdalsvej/Valhøj Alle for morgenspidstimen og eftermiddagsspidstimen for scenarie 1

Morgen



Eftermiddag



Figur 6 Svingbelastninger for krydset Korsdalsvej/Fjeldhammervej for morgenspidstimen og eftermiddagsspidstimen for scenarie 1

3.1.2 Scenarie 2

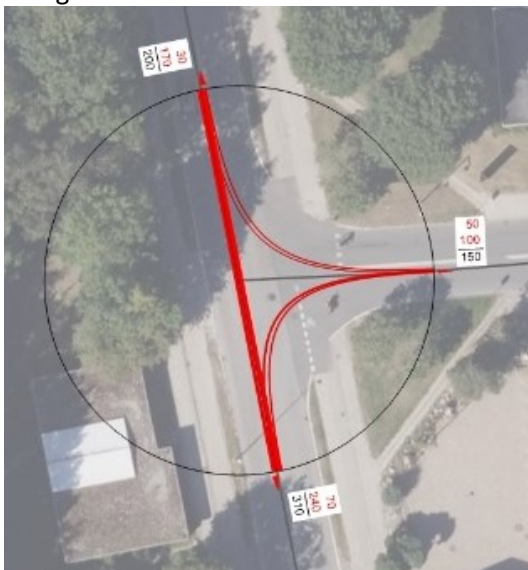
Ved en lukning af Fjeldhammervej for gennemkørende trafik (Figur 14) vil det hovedsageligt have konsekvenser for mængden af trafik på Korsdalsvej og Valhøj Alle. Derudover beregnes en stigning i trafikken på Roskildevej mellem Korsdalsvej og Nyholms Alle, idet alt trafikken nu kommer ud på Korsdalsvej, hvor den før var fordelt mellem Korsdalsvej og Nyholm Alle. Trafikken på Nyholms Alle falder som følge af lukningen. På Korsdalsvej stiger trafikken mellem Fjeldhammervej og Valhøj Allé med op

imod 1.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Her er det især strømmen fra Fjeldhammervej mod syd ad Korsdalsvej samt samme strøm i modsat retning der stiger.

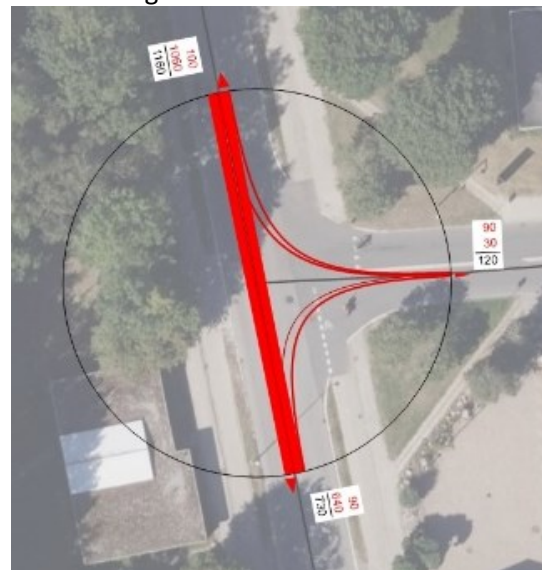
Fordi netop denne strøm i krydset Korsdalsvej/Fjeldhammervej stiger markant som følge af at Fjeldhammervej lukkes for gennemkørende trafik, er der set nærmere på svingtrafik i morgen- og eftermiddagsspiddstimerne. Disse fremgår af Figur 8. For morgenspiddstimen er mængden stadig lav og det vurderes at trafikken fint kan afvikles i det nuværende kryds på trods af en øget trafikmængde. For Eftermiddagsspiddstimen stiger antallet af højresvingende fra Korsdalsvej ind på Fjeldhammervej til 409 køretøjer. Dette er 29 biler mere end i Scenarie 1. For at kunne afvikle disse vil det kræve der i gennemsnit afvikles 9 biler pr. omløb. Det vurderes fortsat at kunne lade sig gøre. I modsat retning, venstresvingende fra Fjeldhammervej, stiger trafikken til 109 køretøjer, hvilket betyder der i gennemsnit skal afvikles 2-3 køretøjer pr. omløb. Dette vurderes ligeledes fortsat at kunne lade sig gøre.

Der er ligeledes kigget ind i svingbelastningerne for krydset Korsdalsvej/Valhøj Alle for morgen- og eftermiddagsspiddstimen. Disse belastninger fremgår af Figur 7. Her er svingbelastningerne stadig forholdsvis lave. I forhold til scenarie 1 ses kun meget små stigninger.

Morgen

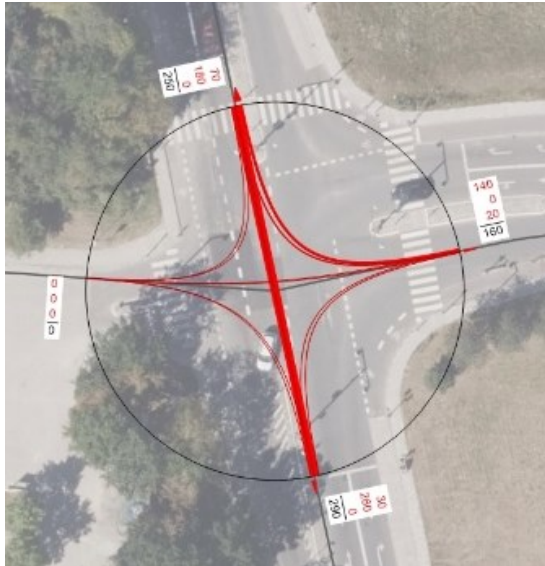


Eftermiddag

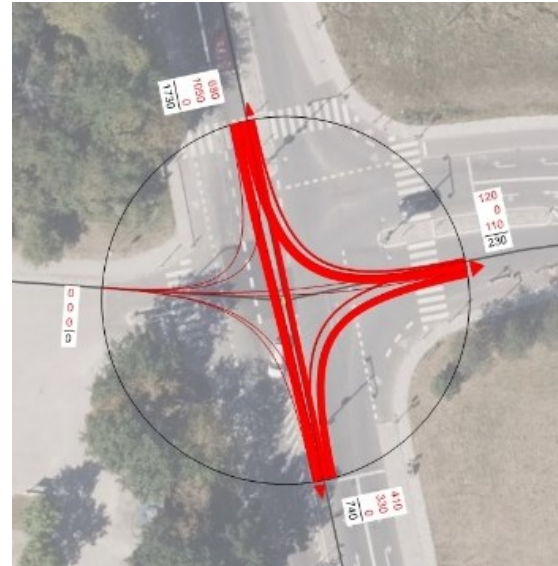


Figur 7 Svingbelastninger for krydset Korsdalsvej/Valhøj Alle for morgenspiddstimen og eftermiddagsspiddstimen for scenarie 2

Morgen



Eftermiddag



Figur 8 Svingbelastninger for krydset Korsdalsvej/Fjeldhammervej for morgenspidstimen og eftermiddagsspidstimen for scenarie 2

3.1.3 Scenarie 3

Konsekvenserne af yderligere at lukke Rødager Alle og Valhøj Alle øst for Mosevej, hvor der samtidig åbnes op for gennemkørende trafik på begge veje ved Nyholmvej, fremgår af Figur 15. Her ses, som forventet, at trafikken øst for Mosevej falder på både Rødager Alle og Valhøj Alle samtidig med at trafikken stiger mod vest og på Nyholms Alle. Der ses et fald i mængden af trafik midt på Nyholms Alle mellem Fjeldhammervej og Valhøj alle. Dette skyldes at faldet grundet lukningen på Fjeldhammervej er større end den mertrafik, der genereres fra Rødager Alle.

Der er ikke udtrukket illustrationer af svingbevægelser i krydsene ved Korsdalsvej for dette scenarie, da der kun er tale om små ændringer i forhold til scenarie 2. Så konklusionerne fra dette scenarie gælder også for scenarie 3.

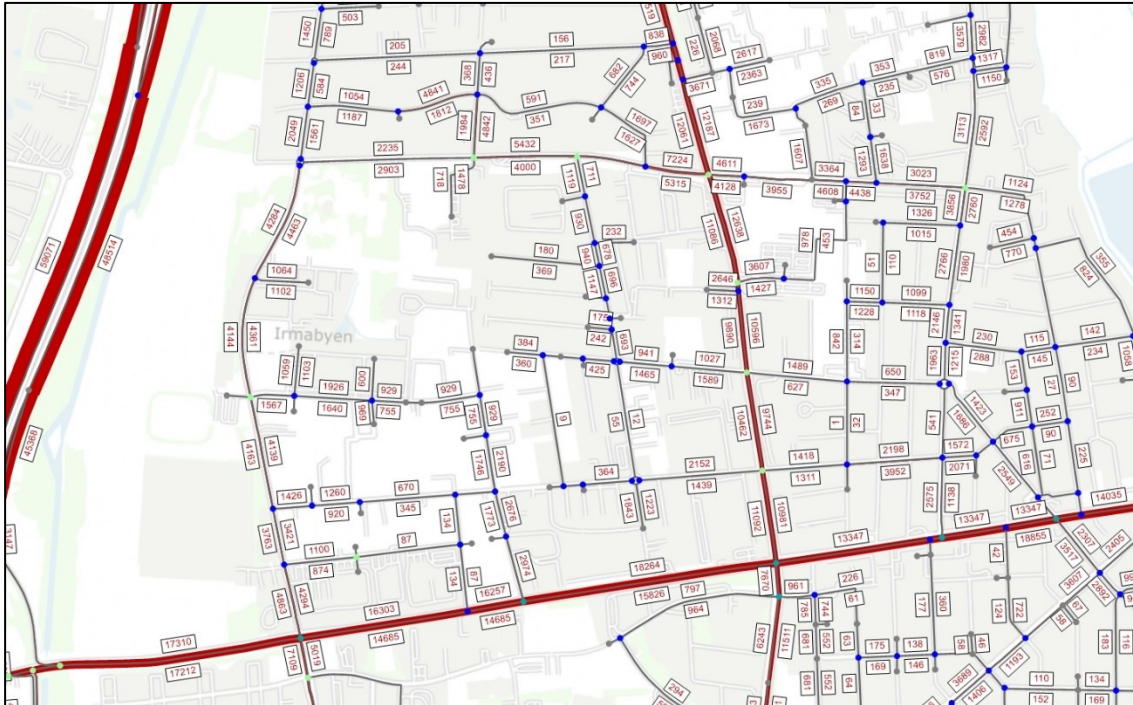
3.2 Anbefaling

Begge scenarier har afgrænsede konsekvenser for trafikafviklingen i Rødovre. Ændringerne er koncentreret omkring de veje hvor der foretages indgreb i form af vejlukninger.

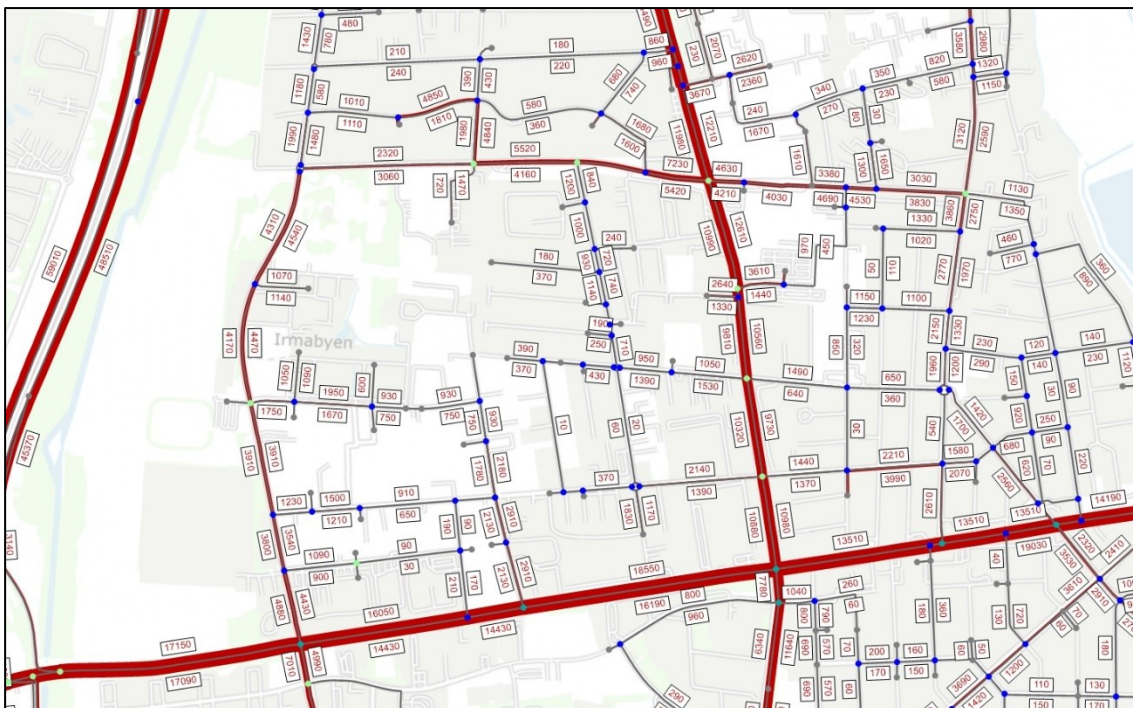
Begge scenarier vurderes realistiske at gennemføre.

Scenarie 3 giver en lidt større belastning af Valhøjvej end scenarie 2, men til gengæld reduceres trafikken på Rødager Allé og den østlige del af Valhøj Allé. Dette betyder en aflastning af boligområderne øst for Mose Allé, hvilket vurderes positivt.

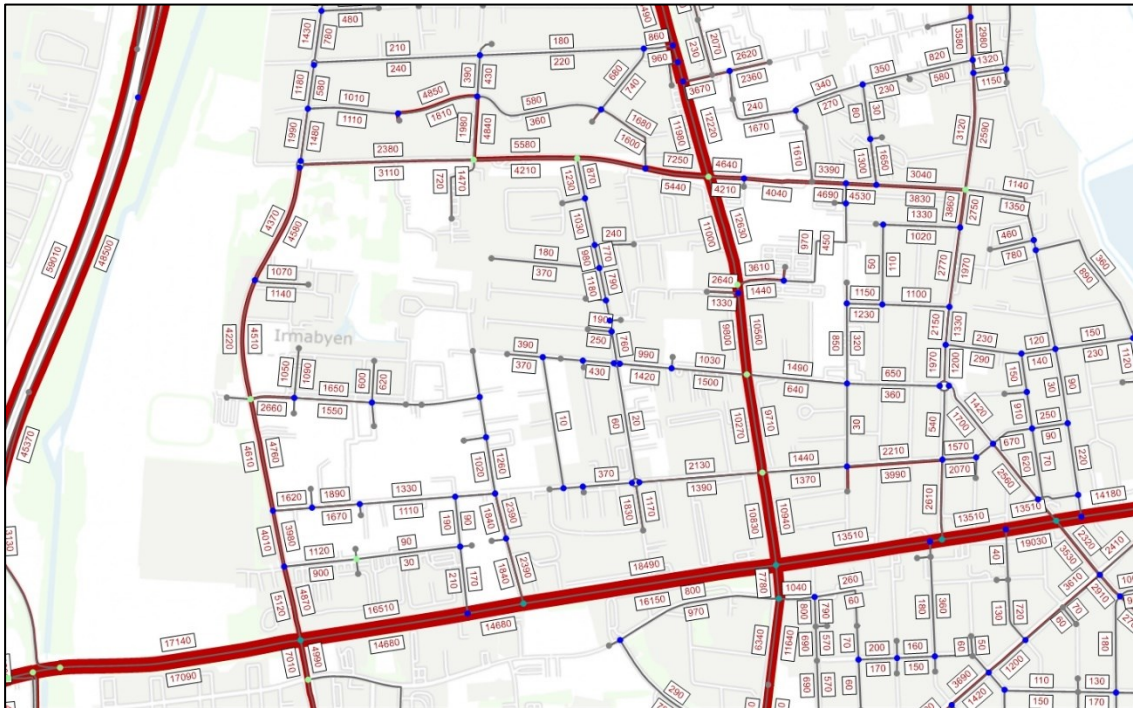
Nyholms Allé får i dette scenarie en styrket funktion som nord-syd gående fordelingsvej i erhvervsområdet og leder bl.a mere trafik ud til Roskildevej, hvilket også vurderes positivt.



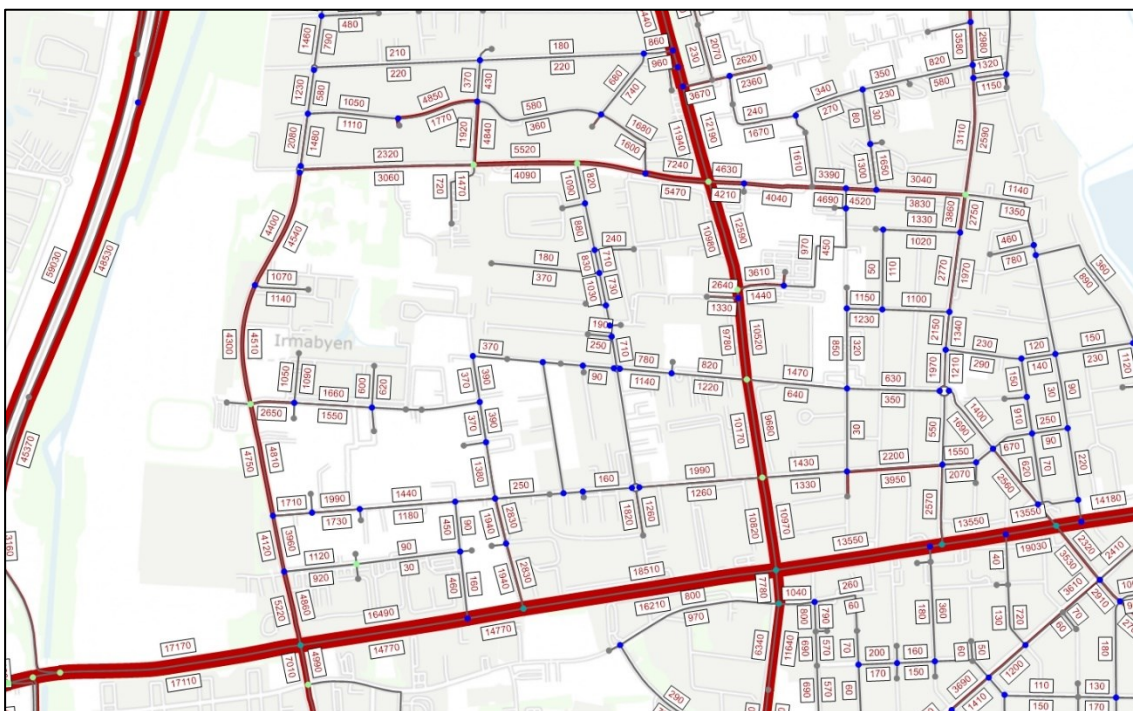
Figur 9 Hverdagsdøgnetrafik (HDT) på vejnettet omkring Valhøj Erhvervscenter for Basis 2024



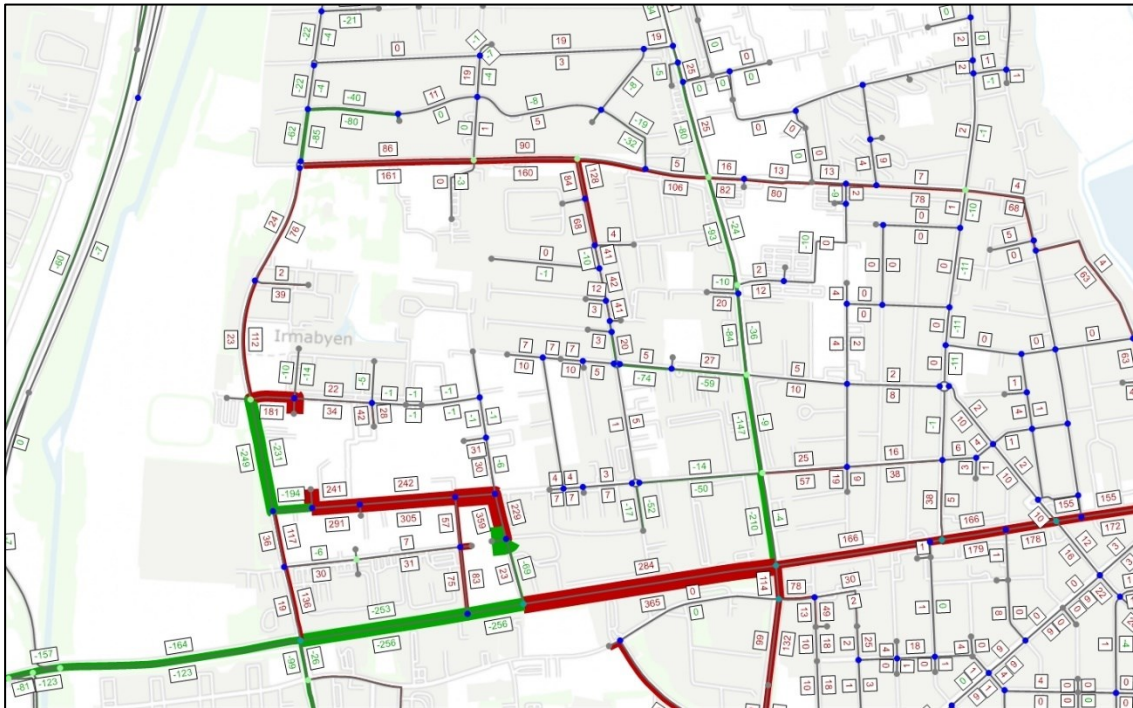
Figur 10 Hverdagsdøgnetrafik (HDT) på vejnettet omkring Valhøj Erhvervscenter for Scenarie 1, 2024



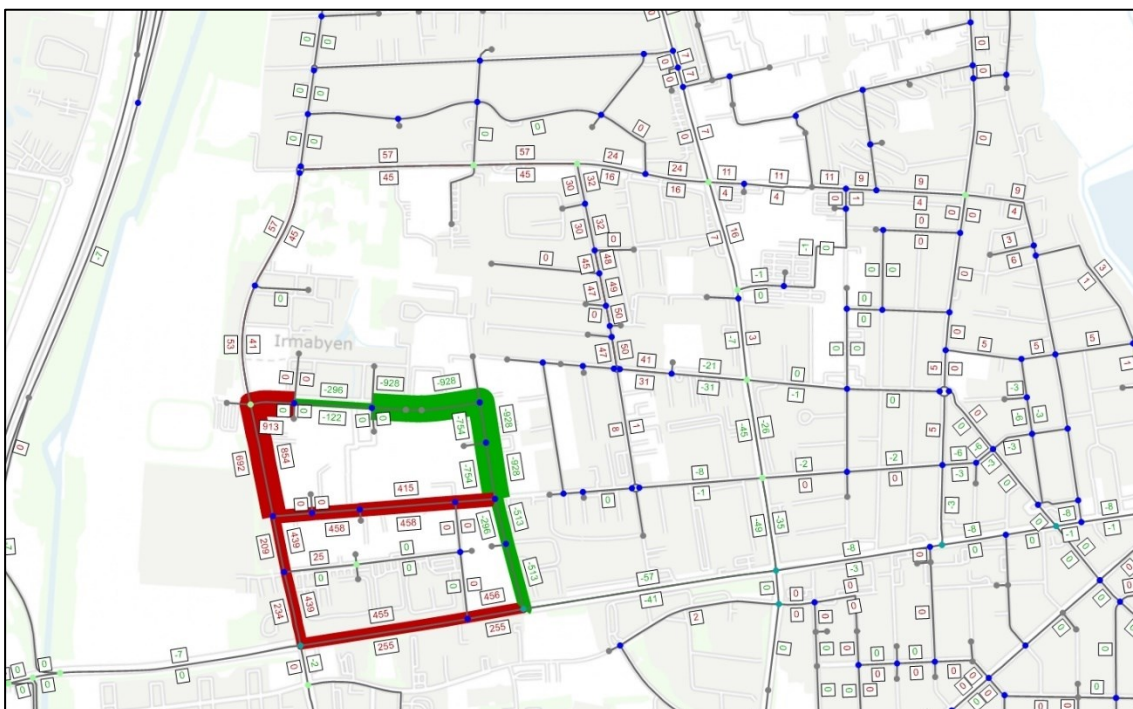
Figur 11 Hverdagsdøgnstrafik (HDT) på vejnettet omkring Valhøj Erhvervscenter for Scenarie 2, 2024



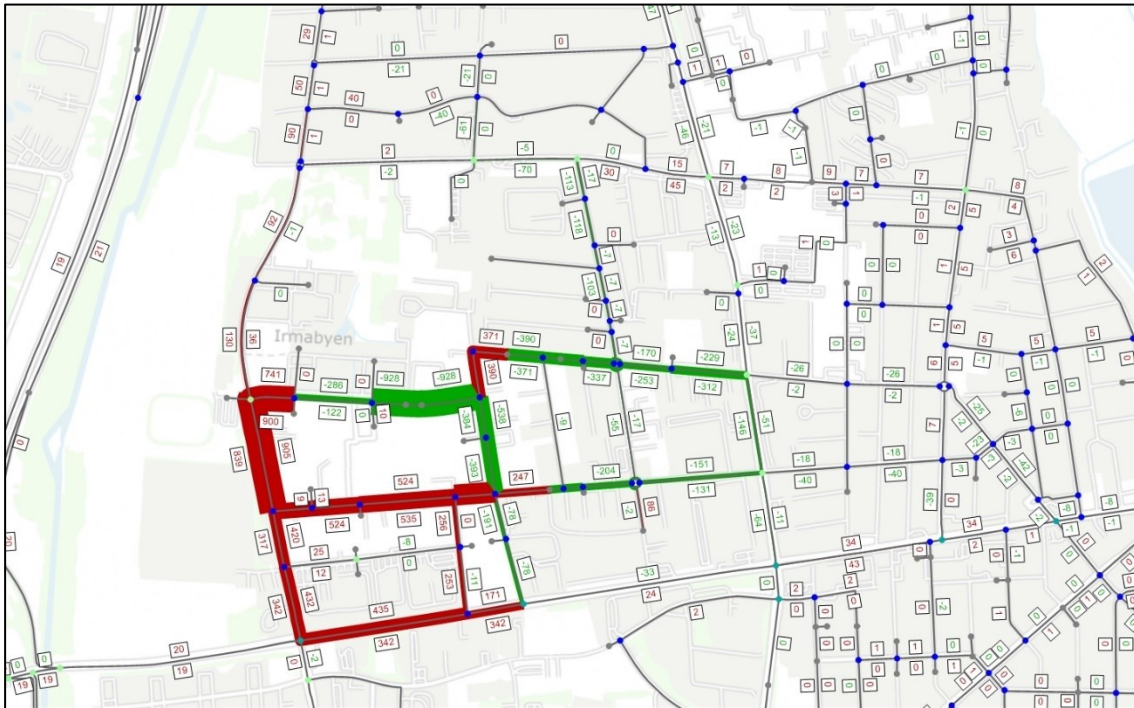
Figur 12 Hverdagsdøgnstrafik (HDT) på vejnettet omkring Valhøj Erhvervscenter for Scenarie 3, 2024



Figur 13 Differenskort for Scenarie 1 i fht. Basis. Hverdagsdøgn (HDT) i 2024



Figur 14 Differenskort for Scenarie 2 i fht. Scenarie 1. Hverdagsdøgn (HDT) i 2024



Figur 15 Differenskort for Scenarie 3 i fht. Scenarie 1. Hverdagsdøgn (HDT) i 2024