

Udvidelse af Valhøj Skole

Trafikanalyse

2020



Udarbejdet af: Ida Marie Østergaard, Magnus Duus Hedengran, Jakob Høj
Kontrolleret af: Lene Hansen, Jakob Høj
Godkendt af: Lene Hansen
Dato: 24.04.2020
Version: 3
Projekt nr.: 1013013

Indholdsfortegnelse

1	Baggrund og formål.....	4
2	Eksisterende forhold	5
2.1	Adgange til skolen	5
2.2	Vejstruktur	6
2.3	Parkerings- og afsætningsforhold	7
2.4	Trafikmængder	10
2.5	Uheldsbilledet	12
2.5.1	Brandholms Allé	12
2.5.2	Rødager Allé	12
2.5.3	Rudebækvej	12
2.5.4	Valhøjs Allé	12
2.5.5	Krydset Rødovre Parkvej / Brandholms Allé	13
2.5.6	Krydset Tårnvej / Rødager Allé.....	13
2.5.7	Krydset Tårnvej / Roskildevej	13
2.5.8	Krydset Roskildevej / Korsdalsvej.....	13
2.5.9	Rundkørslen Korsdalsvej / Rødovre Parkvej	13
3	Skolevejsanalyse fra 2014.....	14
3.1.1	Transportmiddelvalg	14
3.1.2	Utrygge steder.....	14
4	Observationer	15
4.1.1	Afsætning/kortidsparkering	15
4.1.2	Cyklister og fodgængere	17
4.1.3	Rundkørslen	18
4.1.4	Tilbagestuvninger på Rødager Allé.....	20
5	Fremtidige forhold.....	21
6	Løsningsforslag	23
7	Anbefalinger.....	32
8	Bilagsoversigt	33

1 Baggrund og formål

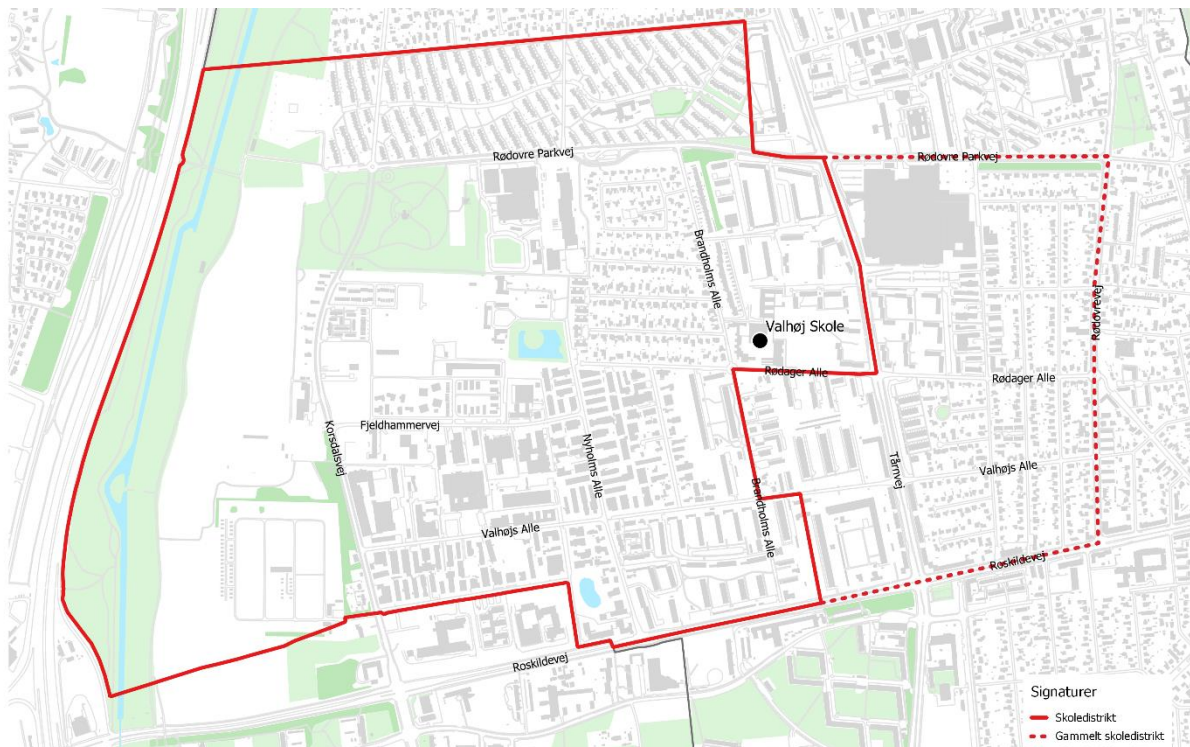
I forbindelse med den øgede befolkningstilvækst i Rødovre Kommune er der behov for at udvide Valhøj Skole, så der er plads til ca. 350 nye elever svarende til et sted mellem 13-15 klasser. I den forbindelse er der behov for en vurdering af de eksisterende trafik- og adgangsforhold til skolen herunder parkering og afsætningsforhold og trafikbelastning, samt hvorledes en udbygning af skolen vil påvirke det omkringliggende vejnet.

Denne rapport vil fremlægge de eksisterende og fremtidige trafikale forhold, og fremlægge en række forslag til trafikale foranstaltninger til sikring af trafikafvikling, trafiksikkerhed og tryghed omkring skolen.

Analysen omfatter skoledistriktet for Valhøj Skole samt en del af tidligere skoledistrikt mod øst afgrænset af Rødovre Parkvej, Rødovrevej og Roskildevej.

2 Eksisterende forhold

Valhøj Skole er placeret i den sydlige del af Rødovre Kommune. Skoledistriktet for Valhøj Skole dækker særligt den sydvestlige del af Rødovre. Dvs. at hovedparten af skolens elever ankommer fra Irmabyen samt øvrige boligområder omkranset af Korsdalsvej, Roskildevej / H.J. Holst Vej, Lucernevej og Tårnvej / Brandholms Allé. Skoledistriktet er afbilledet visuelt på figur 1.



Figur 1: Skoledistrikt for Valhøj Skole. Det stiplede område viser skolens gamle distriktsområde.

Skolen er placeret på hjørnet mellem Rødager Allé og Brandholms Allé (se figur 1). Umiddelbart øst for skolen er der et større grønt areal, der benyttes som idræts- og fodboldbane. Skolen samt idrætsbanen er afgrænset af beplantning eller hegn ud mod de trafikale veje.

I skolens nordvestlige hjørne ud mod Brandholms Allé (Brandholms Allé 40) ligger Friluftsbørnehaven Valhøj, som er en institutionen med 38 børn og 7 ansatte. Der er planer om, at denne på sigt skal flytte til Børneinstitution Skanderup, som ligger med gangafgang til Skanderupvej - ca. 250 m nord for skolen (Rødovre Parkvej 337).

Sydvest for skolen, på den anden side af rundkørslen ml. Rødager Allé og Brandholms Allé, ligger Børneinstitutionen Æblehaven. Ca. 1 km fra Valhøj Skole ligger Rødovre Centrum.

2.1 Adgange til skolen

Adgangsvejene til skolen fremgår af figur 2. Her er de primære adgange A, C og D, mens adgang B ikke giver direkte adgang til skolens lokaler men til skolegården og adgang E er til skolens festsal. Figuren viser desuden skolens cykelparkeringspladser og parkeringspladser til biler (inden for skolens areal). Disse er vist med hhv. gule og lilla bokse.

Friluftsbørnehaven Valhøj deler i dag adgangsvej med skolen via sidevejen til Brandholms Allé, der fører ind til hhv. adgang A og B. Selve indgangen til friluftsbørnehaven er vist med en grøn pil på nedenstående figur.



Figur 2: Skolens indgange (markeret med røde pile), cykelparkeringspladser (gule bokse) og bilparkeringspladser indenfor skolens areal (markeret med lilla bokse)

2.2 Vejstruktur

I dag er der adgang til Valhøj Skole fra Brandholms Allé og Røddager Allé. Der er dog forbud mod indkørsel fra Brandholms Allé i tidsrummet ml. 07:30 og 08:15 med undtagelse af personalekørsel og varelevering (se figur 3). Adgangen fra Røddager Allé er spærret af chikaner og kan derfor kun benyttes af gående/cyklende (eller afsætning fra bil). Denne adgang kan ses på figur 4.



Figur 3: Indkørselsforbud til Valhøj Skole fra Brandholms Allé



Figur 4: Adgang for gående fra Røddager Allé

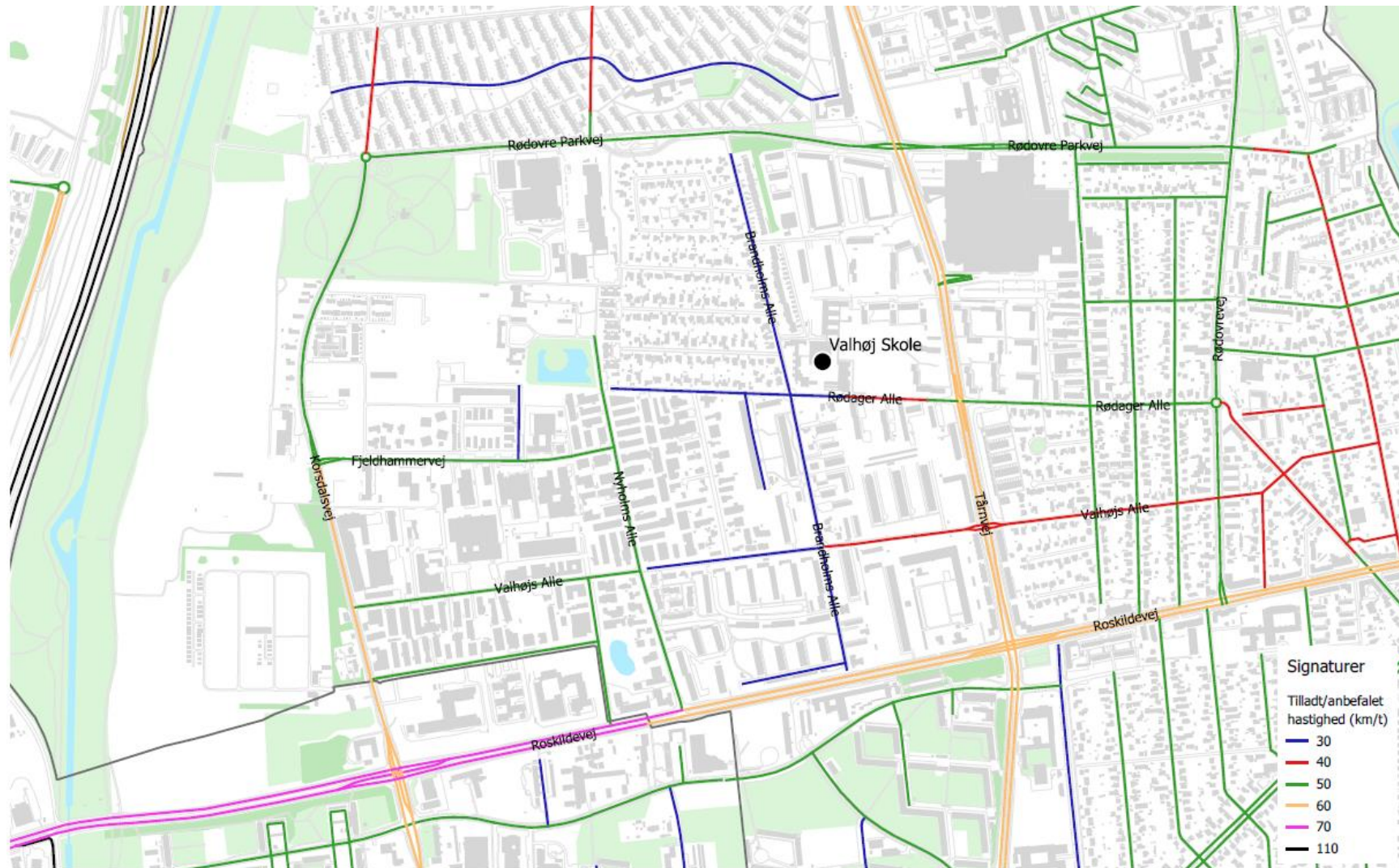
Brandholms Allé og Røddager Allé er begge offentlige lokale fordelingsveje jf. Trafikplan 2016. Den tilladte hastighed på disse veje er 50 km/t. Der er dog etableret en 30 km/t anbefalet hastighedszone omkring skolen på hhv. Brandholms Allé (hele strækningen), Røddager Allé ca. 200 meter vest for Tårnvej og Valhøjs Allé på strækningen mellem Brandholms Allé og Nyholms Allé. På vejene Valhøjs Allé øst for Brandholms Allé og Røddager Allé mellem Brandholms Allé og Tårnvej er der etableret 40 km/t anbefalet hastighedszone. De skiltede hastigheder (inkl. de anbefalede hastighedszoner) fremgår af figur 5.

2.3 Parkerings- og afsætningsforhold

På Røddager Allé og på Brandsholm Allé er der etableret standsningsforbud på strækningerne omkring Valhøj Skole. På den vestlige del af Brandholms Allé, nord for Røddager Allé, er der dog en kort strækning hvor der ikke er opsat skilte med standsningsforbud. På den hævdede flade på Brandholms Allé ud for adgangsvejen til den nordlige del af skolen, gælder standsningsforbuddet desuden kun i perioden 07:45 – 08:15.

På boligvejene langs Brandholms Allé, findes der ingen parkerings- eller standsningsrestriktioner. Der har været særligt fokus på afsætnings- og trafikikkerhedsforhold i den afholdte besigtigelse af trafikafviklingen ved Valhøj Skole. Her blev det bl.a. observeret, at de mindre boligveje blev anvendt til parkering og standsning af mange forældre som afleverede deres børn. Det gælder særlig Troldkærvej. Se mere om den observerede trafikafvikling i afsnit 3.

Parkeringsrestriktionerne omkring skolen fremgår af figur 6



Figur 5: Hastighedsgrænser på de vejene omkring Valhøj Skole (30 km/t og 40 km/t zonerne er anbefalet hastigheder).



Figur 6: Strækninger med parkeringsforbud /parkerings- og standsningsforbud

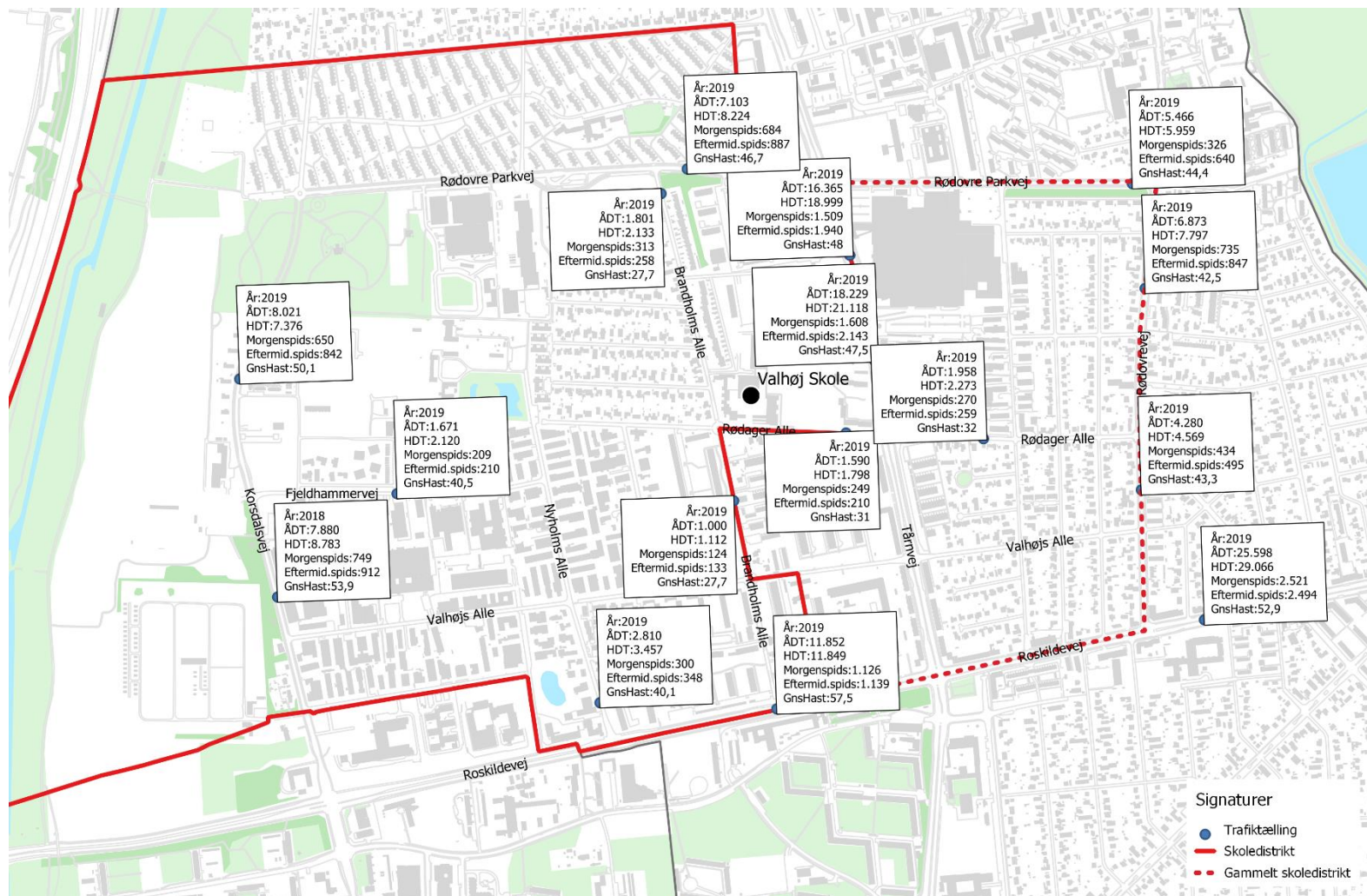
2.4 Trafikmængder

I 2019 er der gennemført en række trafiktællinger i Rødovre Kommune. Årsdøgntrafikken fra 2019 for vejene i området omkring skolen kan ses af figur 7. Heraf fremgår det, at de overordnede 4-sporede veje, Roskildevej og Tårnvej, er præget af gennemkørende trafik. På Roskildevej er ÅDT ca. 24.000-25.000, mens den på Tårnvej er 16.000-18.000.

Korsdalsvej og Rødovre Parkvej kan betegnes som mindre trafikveje, der fører trafik fra de større trafikveje til lokalveje i området. På Korsdalsvej og Rødovre Parkvej kører der hhv. 8.000 og 7.000 køretøjer (ÅDT).

På mange af lokalvejene falder trafikmængden markant. De fleste elever på Valhøj Skole ankommer fra Brandholms Allé og Rødager Allé. På Brandholms Allé ved Valhøj Skole (nord for Rødager Allé) er målt en ÅDT ca. 1.800. Her er der desuden en forholdsvis høj trafikmængde i morgenspidstimen på 313 køretøjer i gennemsnit. I morgenspidstimen (07:15 – 08:15) er 55 % af trafikken sydgående på Brandholms Allé.

På Rødager Allé er der målt en ÅDT på ca. 1.600 køretøjer. I morgenspidstimen (07:15 – 08:15) kører der gennemsnitligt 249 køretøjer på vejen. Her er ca. 47 % vestgående. Dette tyder på, at en del af den trafik der kommer fra Brandholms Allé og afsætter elever ved skolen, kører ud af området gennem Rødager Allé. Observationer viser også, at mange af de biler der kører til skolen ad Rødager Allé fra Tårnvej for at afsætte elever langs Rødager Allé foretager U-vending enten i rundkørslen eller vha. p-lommen umiddelbart øst for rundkørslen, for dermed at forlade området igen via Rødager Allé.



Figur 7: Trafiktal omkring Valhøj Skole. Tællepunkterne angiver hhv. årstal for tælling, ÅDT, HDT, trafik i hhv. morgen- og eftermiddagsspids-timen samt gennemsnitshastigheden

2.5 Uhedsbilledet

Der er foretaget en overordnet analyse af uheldene i området for en 5-årig periode fra jan. 2014 til jan. 2019. Uhedsoplysningerne er indhentet fra Vejman, og omfatter således alle registrerede uheld fra politiet i perioden. Der kan været sket yderligere uheld i området, som ikke er politiregisteret, og som derfor ikke indgår i analysen.

Der er ikke registreret nogle skolevejsuheld i perioden, og der er generelt kun registeret få uheld på de lokale veje nær skolen. I området er der dog generelt mange ulykker der relaterer sig til flugtbilisme, alkoholkørsel e.l. hasarderet adfærd. Disse er ikke nærmere beskrevet i rapporten.

Nedenfor er de generelle tendenser for uheldene på de omkringliggende veje og uheldene i de adgangsgivende kryds til skolen beskrevet.

2.5.1 Brandholms Allé

Der er i perioden sket 3 uheld på Brandholms Allé, hvoraf to uheld er relateret til uhensigtsmæssig adfærd (flugtbilisme og skyderi), hvor flugtforsøget medførte skader på parkerede biler. Ingen af uheldene foregik ud for skolen. Uheldet i forbindelse med skyderiet foregik om natten, mens flugtforsøget foregik midt på dagen.

Det sidste uheld foregik i rundkørslen mellem Brandholms Allé/Valhøj Allé, hvor en motorcyklist mistede herredømmet og vælter i svinget (solouheld).

2.5.2 Rødager Allé

Der er stedfæstet to uheld på Rødager Allé, begge er helt eller delvist relateret til hasarderet kørsel. Det drejer sig hhv. om et flugtforsøg med påkørsel af parkeret bil, og påkørsel af blomsterbed ved vejlukningen mod vest i et anmeldt køretøj med stjålne plader.

2.5.3 Rudebækvej

En hverdagsmorgen kl. 07:55 påkørte en personbil en anden personbil på Rudebækvej, der var parkeret helt ude mod Brandholms Allé. Dette kan være relateret til afsætning af skoleelever, da afsætning ofte foregår på sideveje til Brandholms Allé.

2.5.4 Valhøjs Allé

Der er foregået 4 uheld på strækningen, hvoraf den ene er i forbindelse med et flugtforsøg, der resulterer i påkørsel af et hegn (foregik om natten). Derudover er der foregået to uheld ud for sidevejen til Bybjerget. Det ene uheld er en svingulykke, hvor en bilist skal svinge fra sidevejen og ud på Valhøjs Allé og i den forbindelse påkører ligeudkørende cyklist på Valhøjs Allé. Den anden ulykke omfatter en bakkende bil, der påkører spirituspåvirket fodgænger, der krydser Valhøjs Allé.

Endelig er der foregået en ulykke hvor en bilist fra Valhøjs Allé vest kører ind i rundkørslen ved Brandholms Allé / Valhøjs Allé og påkører en cyklist i rundkørslen, der befinder sig i cykelfeltet.

2.5.5 Krydset Rødovre Parkvej / Brandholms Allé

Der er sket 3 uheld i krydset Rødovre Parkvej / Brandholms Allé i perioden. Det ene uheld foregik i forbindelse med et flugtforsøg, hvor en cyklist blev påkørt af en bil i høj fart, der svingede ud på Rødovre Parkvej fra Brandholms Allé. Derudover er en cyklist, der kørte ad Rødovre Parkvej, blevet påkørt af venstresvingende bilist der svingede ind på Brandholms Allé. Endelig har der være en bagendekollision på Rødovre Parkvej op mod krydset, der involverede tre personbiler.

2.5.6 Krydset Tårnvej / Rødager Allé

Der er i alt sket 10 ulykker i krydset i perioden. Heraf omfatter fire ulykker bagendekollisioner mellem to eller flere køretøjer op til krydset, to ulykker er i forbindelse med hasarderet kørsel (hhv. flugtforsøg og spiritusbilist), og to højresvingsulykker mellem bil/lastbil og cyklist/knallert. Derudover er der sket en ulykke hvor to venstresvingende køretøjer fra hhv. Rødager Allé og Tårnvej påkørte hinanden midt i krydset, da bilen fra Tårnvej kører ud i krydset for rødt. Endelig er der en sket et uheld hvor en venstresvingende bil fra Rødager Allé i vestlig retning påkører krydsende fodgænger på Tårnvej.

2.5.7 Krydset Tårnvej / Roskildevej

Der er i perioden sket i alt 21 uheld i krydset. Kun ganske få af disse ulykker involverer cyklister eller andre bløde trafikanter. Mange af ulykkerne omfatter bagendekollisioner eller ulykker forår-saget af forskellige udrykningskøretøjer. Dette kan enten være udrykningskøretøjer, som kører overfor rødt og bliver overset af øvrige trafikanter, eller øvrige trafikanter, som har holdt stille i krydset, mens udrykningskøretøjet har passeret, og som derefter kolliderer med nye trafikanter, der kører ind i krydset inden køretøjerne, der allerede er i krydset, har forladt det.

2.5.8 Krydset Roskildevej / Korsdalsvej

I perioden er der registreret 16 ulykker i krydset. 5 af disse involverer cyklister/knallerter, enkelte ulykker er bagendekollisioner og derudover involverer enkelte ulykker biliser der har påkørt en mast.

2.5.9 Rundkørslen Korsdalsvej / Rødovre Parkvej

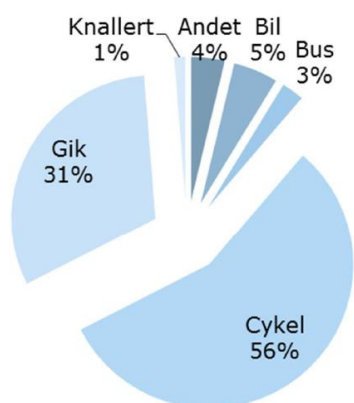
Der har i perioden været 12 ulykker, alle involverer hhv. en personbil og cyklist. Krydset er under ombygning på nuværende tidspunkt til et signalreguleret kryds.

3 Skolevejsanalyse fra 2014

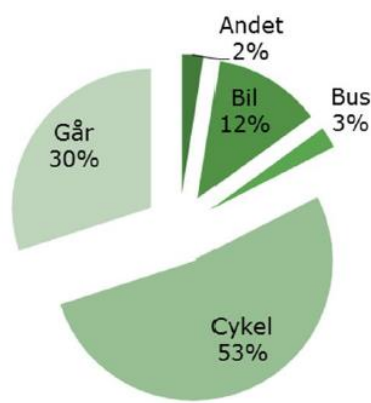
Rødovre Kommune har i efteråret 2014 gennemført en skolevejsanalyse for kommunens 6 folkeskoler, heriblandt Valhøj Skole. I denne undersøgelse deltog 80 elever fra Valhøj skolen, hvilket svarer til en svarprocent på 15 %. Det er dog vigtigt at bemærke, at denne undersøgelse ikke nødvendigvis er repræsentativ, og der bør derfor tages forbehold for resultaterne.

3.1.1 Transportmiddelvalg

Undersøgelsen viste bl.a. hvilket transportmiddel eleverne anvendte til og fra skole, se figur 8 og figur 9 for transportmiddelvalg hhv. til og fra skole. Heraf fremgår det, at størstedelen af eleverne enten går eller cykler til skole. En mindre del bliver kørt i bil. Ifølge undersøgelsen er det kun 5% af eleverne der bliver kørt i skole, og 12% der bliver hentet fra skole/SFO. Undersøgelsen viste desuden, at 70-75 % af eleverne havde følgeskab af en voksen til skole.



Figur 8: Elevernes primære transportmiddel til skole



Figur 9: Elevernes primære transportmiddel fra skole eller SFO

Af de elever der blev kørt til skole, tilkendegav 50 %, at de har en køretid på mellem 5-10 min i bil til skolen, mens 50% har mindre end 5 min i bil til skole. 50% af respondenterne, der anvender bil som primære transportmiddel, vælger bilen fordi, de synes at turen er for farlig, mens 50% vælger bilen fordi de synes, der var for langt.

3.1.2 Utrygge steder

Elever og forældre har i undersøgelsen angivet de strækninger og punkter i vej- og stinettet som de finder utrygge. Ved Valhøj Skole har mange elever og forældre angivet, at de føler sig utrygge i rundkørslen mellem Rødgager Allé og Brandholms Allé samt på Brandholms Allé på strækningen ud for skolen – herunder særligt ved den røde hævede flade. Derudover føler flere elever sig utrygge på sidevejen ind til skolen, der fører ind til indgang A og parkeringsareal 1 (se figur 2). Figur 10 viser de steder og strækninger hvor, elever til Valhøj Skole følte sig utrygge.



Figur 10: Udpegede utrygge steder tæt på Valhøj Skole af elever.

4 Observationer

Den 6/2-2020 kl. 7.30-8.10 er der foretaget en besigtigelse af Rødager Allé og Brandholms Allé ved skolen. Det var en overskyet men tør morgen, hvor temperaturen var ca. 6 grader. Derudover er der foretaget en droneoptagelse d. 27/2-2020 kl. 7:30-8.15. Denne morgen var klar med temperaturer omkring frysepunktet.

Begge morgener var skolepatruljen til stedet ved fodgængerfeltet på tværs af den hævede flade på Rødager Allé ud for skolen i tidsrummet 07:50-08:00.

Et kort med stedangivelse af de enkelte observationer er vedlagt i Bilag A.

4.1.1 Afsætning/korttidsparkering

Den primære afsætning/korttidsparkering af elever foregik på hhv. Troldkærvej, Brandholms Allé og Rødager Allé. Derudover valgte nogle at foretage afsætning/korttidsparkering på parkeringsareal 1 (se placering på figur 2), på trods af, at dette ikke er tilladt.

På Troldkærvej, der er en lukket villavej, blev der d. 6/2-2020 observeret op til 15 parkerede biler på samme tid. De fleste parkerede i den nordlige side af vejen, men efterhånden som rækken af parkerede biler i denne side af vejen blev for lang (10 parkerede biler), begyndte forældrene også at parkere i den sydlige vejside halvt oppe på fortovet. Se figur 11 og figur 12. Det betød, at det var svært for indkørende og udkørende biler at passere hinanden, og vanskeligt for nye bilister at komme ind på vejen. Dette skabte i korte situationer afventende biler på Brandholms Allé, der også ønskede at dreje ind ad vejen. Desuden betød det, at mange gående elever ønskede at krydse Brandholms Allé ud for Troldkærvej.



Figur 11: Parkerede biler på Troldkærvej i forbindelse med afsætning/korttidsparkering. Billede d. 6/2-2020 kl. 07:55.



Figur 12: Parkerede biler på Troldkærvej i forbindelse med afsætning/korttidsparkering. Billede d. 6/2-2020 kl. 07:55.

På Brandholms Allé, umiddelbart nord for rundkørslen, blev mange elever sat af i vejens vestlige side, da der på denne strækning ikke er nogle parkerings- eller standsningsrestriktioner. Mange biler parke-rede også her i kortere tid mens eleverne blev fulgt ind. I den forbindelse blev der observeret flere bi-ler, der valgte at foretage en 3-punkts vending netop her efter afsætning/korttidsparkering. Dette er en farlig manøvre på en smal vej med mange cyklister. Se eksempel på figur 13. Andre valgte at fore-tage U-vending i rundkørslen.



Figur 13: Bilist foretager 3 punkts vending på Brandholms Allé efter afsætning. Billede d. 6/2-2020 kl 08:00.

På trods af parkerings- og standsningsforbuddet ved den røde hævede flade på Brandholms Allé, valgte et par forældre at standse her for at foretage afsætning. Der var dog ingen der parkerede her i længere tid.

Indkørselsforbuddet til p-plads bag skolen (p-areal 1 med indkørsel fra Brandholms Allé) for forældre, der ønsker at sætte børn af i tidsrummet kl. 07:30 og 08:15, afholdte ikke alle forældre fra at køre derind og afsætte/korttidsparkere. D. 27/2-2020 blev der observeret 8 biler der kørte derind, og som kørte ud igen inden for perioden hvor optagelsen foregik.

På Rødager Allé blev der observeret afsætning i p-lommen umiddelbart øst for rundkørslen, samt i p-arealet syd for idrætsanlægget med 18 skråparkeringspladser. Enkelte afsætninger foregik i cykelbanen ud for skolen (ved cykelparkeringspladserne og den hævede flade på Rødager Allé) og i rundkørselens cirkulationsareal. P-arealet syd for idrætsanlægget blev primært anvendt til korttidsparkering (ca. 10-15 min), mens forældre fulgte elever ind i skole.

Parkeringsarealet mod syd på Rødager Allé vurderes ikke at blive anvendt til afsætning/korttidsparkering.

4.1.2 Cyklister og fodgængere

Der blev observeret mange gående og cyklende elever til skolen. Eleverne ankom til skolen fra alle retninger, men særligt mange kom fra Brandholms Allé nord, og lidt færre ankom fra Brandholms Allé syd og Rødager Allé øst. Færrest gående og cyklende elever blev observeret fra Rødager Allé vest, dog var der stadig mange elever, der kom ad denne vej.

Brandholms Allé

Det blev observeret at den røde, hævede flade på Brandholms Allé ud for sidevejen, der går ind til skolens nordlige del (herunder indgang A og p-areal 1), er et særligt knudepunkt for gående og cyklende elever til skolen. Det skyldes, at de mange gående og cyklende elever fra Brandholms Allé nord vælger at tilgå skolens areal fra denne sidevej, samt at mange af de elever, der bliver sat af på Troldkærvej, vælger denne vej ind til skolen. Se figur 14. Derudover ligger der en børnehaven, Friluftsbørnehaven Valhøj, netop på dette hjørne, som også tiltrækker mange gående og cyklende børn og forældre. Der blev ikke observeret konflikter i forbindelse med krydsningen af gående og cyklende elever, men det blev bemærket, at særligt de biler der kørte ind og ud ad sidevejen skabte utryghed. Det skyldes primært det smalle profil for sidevejen, som således både skulle afvikle mange gående og cyklende børn og forældre samt biler der kørte til og fra p-areal 1.



Figur 14: Mange cyklister og gående der ønsker at krydset Brandholms Allé ved den røde, hævede flade. Billede d. 6/2-2020 kl 07:50.

Andre elever fra Brandholms Allé nord fortsatte mod syd for derefter at tilgå skolen ved indgang C. I den forbindelse opstod der flere gange potentielle konflikter mellem de parkerede biler og de cyklende skoleelever fra Brandholms Allé nord. De mange parkerede biler skjulte delvist cyklisterne, der ønskede at krydse vejen, samtidig med, at de åbnende og lukkende bildøre kan skabe farlige situationer. Se situationen på figur 15. Andre cyklende elever fra Brandholm Allé nord valgte derimod at krydse Brandholm Allé ved den røde, hævede flade for dermed at køre det sidste stykke vej på det østlige fortov. Enkelte elever fortsatte ad fortovet ned til rundkørslen og rundt om hjørnet for dermed at tilgå cykelparkeringen ved Rødager Allé.



Figur 15: Cyklister ønsker at krydse Brandholms Allé der, hvor der også foretages afsætning. Billede d. 6/2-2020 kl 07:51.

Rødager Allé

Ca. 10 min inden ringetid står skolepatruljen ved den hævede flade med fodgængerovergang ud for skolen på Rødager Allé, for at hjælpe fodgængere trygt over vejen. Observationer viste dog, at det primært var de større elever, der ankom til skolen via Rødager Allé, og der generelt ikke var ret mange elever, der anvendte overgangen. En stor del af eleverne på Rødager Allé ankom fra øst og benyttede således ikke overgangen. Det var primært elever fra Brandholms Allé syd der brugte overgangen, men mange valgte allerede at krydse Rødager Allé ved rundkørslen.

Der blev generelt observeret flest fodgængere på det nordlige fortov langs Rødager Allé.

4.1.3 Rundkørslen

Vha. droneoptagelsen er det observeret, at mange cyklister ikke anvender de afmærkede cykelbaner, men i stedet kører på tværs af rundkørslen på kørebanearealet. Det gælder både voksne og børn. Figur 16 og figur 17 viser bare to eksempler på dette. I første eksempel, figur 16, er en cyklist kørt ind i rundkørslen fra Rødager Allé øst. En bilist fra Brandholms Allé syd observerer at cyklisten kører ind i rundkørslen, og da bilen skal forlade rundkørslen ved Brandholms Allé nord, holder den og afventer at cyklisten skal passere i cykelbanen. Cyklisten kommer dog aldrig, for i stedet for at køre i cykelbanen, kører han bag om bilen og fortsætter tværs over rundkørslen.



Figur 16: Cyklist kører lige gennem rundkørsel, men bil forventer at han er i cykelbane og holder stille for at afvente at cyklen har passeret. Den gule linje viser cyklistens bevægelse i rundkørslen. Observeret via drone d. 27/2-2020 kl. 07:34.

Figur 17 viser et eksempel på en voksen med et barn der ligeledes kører tværs gennem rundkørslen. Der er lignende eksempler på børn og forældre, der kører på denne måde.



Figur 17: Voksen med barn kører lige gennem rundkørslen. Den gule linje viser de to cyklistens bevægelse i rundkørslen. Observeret via drone d. 27/2-2020 kl. 07:47.

Derudover blev der observeret flere cyklister, der kørte mod færdselsretningen i rundkørslen hvis, de skulle foretage venstresving. Det gælder både for cyklister der kom fra Rødager Allé øst og skulle mod Brandholms Allé syd, og cyklister fra Brandholms Allé nord der skulle mod Rødager Allé øst. Sidstnævnte var skoleelever.

Endelig blev der observeret et par potentielle konflikter mellem fodgængere og cyklister ved rundkørselens nordlige ben. Mange fodgængere fra Rødager Allé vest ønskede at krydse Brandholms Allé her, og flere gange var de tæt på at blive påkørt af cyklister fra Brandholms Allé nord, der var på vej ind i rundkørslen, og som ikke havde set fodgængerne. Det skyldes muligvis, at fodgængerne var skjult af parkerede biler langs Brandholms Allé og beplantningen op mod fodgængerarealet (se de ringe oversigtsforhold af figur 18), og samtidigt var det svært for fodgængerne at orientere sig om trafikken på Brandholms Allé nord. Af figur 19 fremgår et eksempel på en potentiel konflikt.



Figur 18: Parkerede biler på Brandholms Allé skjuler fodgængere der ønsker at krydse det nordlige ben af rundkørslen. Billede fra Google Maps.



Figur 19: Voksen og barn krydser rundkørselens nordlige ben, og cyklist fra Brandholms Allé opdager først fodgængerne, da han er helt fremme ved rundkørslen. Observeret via drone d. 27/2-2020 kl. 07:52.

4.1.4 Tilbagestuvninger på Rødager Allé

På Rødager Allé mellem Brandholms Allé og Tårnvej er der tre indsnævring af vejen, der kun muliggør passage af én bil ad gangen. Én af disse er i forbindelse med den hævede flade med fodgængerovergang, der styres af skolepatruljen om morgen.

Der blev særligt d. 6/2 observeret tilbagestuvninger i forbindelse med indsnævringerne i hver enden af Rødager Allé, dvs. indsnævringen ved skolepatruljen og indsnævringen tættest på Tårnvej. Den pågældende morgen var der ikke tilbagestuvning helt ned til krydset ved Tårnvej eller rundkørslen ved Brandholms Allé, men det var tæt på begge steder. Det vurderes, at der i forbindelse med øget trafik på Rødager Allé er risiko for tilbagestuvning til hhv. rundkørslen og krydset ved Tårnvej.

5 Fremtidige forhold

For at vurdere de fremtidige trafikale forhold omkring skolen, er den eksisterende trafikmodel for Rødovre Kommune benyttet. Trafikmodellen er udarbejdet i modelleringsprogrammet PTV Visum med 2014 og 2024 som scenarieår. Ud over den generelle trafikvækst frem mod 2024, kan der indlægges forudsætninger om yderligere trafik, som genereres af udbygningen i Irmabyen og udvidelsen af Valhøj Skole.

Til brug for det aktuelle projekt er der foretaget enkelte tilpasninger i trafikmodellen:

- Valhøj Skole har fået sin egen zone med en mindre andel af de ture, der kører til nærliggende zoner (i alt ca. 600-700 ture i basisscenariet).
- Den eksisterende zone, som omfatter området syd for Irmabyen omkring Fjeldhammervej, Nyholm Allé og Mose Allé, er opdelt, så der er etableret en zone omkring Mose Allé med ophæng til Røddager Allé (60 %) og Valhøj Allé (40 %). Den resterende del af den opdeltte zone har fortsat ophæng til Fjeldhammervej og Nyholms Allé.
- For udvidelsen af skolen er der lagt ca. 500 nye ture til/fra zonen for Valhøj Skole ind i trafikmatricerne i modellen (se antagelser nedenfor).

Tilvæksten af bilture til/fra Valhøj Skole er beregnet ud fra en række antagelser omkring elevtal, antal lærere og fordeling af ture på transportmidler. Disse antagelser gennemgås nedenfor.

Befolkningstilvæksten i Rødovre Kommune medfører, at der er behov for at udvide Valhøj Skole, så der skabes plads til ca. 350 nye elever svarende til 13-15 klasser. Skolen har i dag ca. 700 elever fordelt på 0.-10. klassestrin. Stigningen svarer således til 50 % af skolens nuværende elevantal.

Det antages, at alle disse nye elever vil være bosat i Irmabyen eller i et nyt boligområde mellem Valhøjs Allé og Fjeldhammervej. 80 % af de 350 nye skoleelever er tilknyttet de tre zoner, som omfatter Irmabyen. De resterende 20% forventes at komme fra området syd for Fjeldhammervej.

I forbindelse med kørsel til og fra Valhøj Skole forudsættes det, at 50% af eleverne vil cykle/gå til skole og 50% vil blive kørt i bil. I praksis vil det nok være færre elever der vil blive kørt til skole, jf. skoleanalysen i 2014, hvor kun mellem 5-12% blev kørt til/fra skole. Vurderingen er sat højt for ikke at undervurdere turtilvæksten.

Beregningerne forudsætter desuden, at Friluftsbørnehaven Valhøj fortsat ligger på Brandholms Allé 40, og således indeholder modellen de 38 børn og 7 ansatte der foretager rejser til og fra friluftsbørnehaven. Denne funktion forventes dog forflyttet til andet sted i fremtiden, og kan derfor på sigt forventes udgået, hvilket vil reducere den lokale trafikpåvirkningen ved udvidelsen af skolen. En bevarelse af institutionen på den nuværende placering gør, at vurderingen af turtilvæksten er minimalt forhøjet, hvilket medvirker til, at turtilvæksten ikke undervurderes.

Derudover antages det, at antallet af lærer og øvrige ansatte på skolen øges i takt med udbygningen af skolen. I den forbindelse antages det, at antallet af ansatte, der kører til skolen svarer til antallet af p-pladser på det trekantede p-areal nord for skolen. Denne antagelse er baseret på en observation d. 4/2-2020, der viste, at parkeringsarealet var næsten fuldt belagt kl. 10:00. Det formodes da, at alle biler, der var parkeret på dette tidspunkt på p-arealet tilhørte skolens ansatte.

Der er i alt 21 p-pladser, og dermed i alt ca. 21 ansatte, der kører til skolen i dag. I den fremtidige situation forudsættes, at i alt 42 ansatte, vil vælge at køre i bil til Valhøj skole. Dette er baseret på en forventning om at en stor del af de nyansatte vil komme fra et større regionalt opland og dermed have længere pendlingsafstand til skolen, end de nuværende ansatte.

Der er desuden indlagt en turvækst på ca. 50 øvrige ture til/fra skolen. Dette dækker over varelevering, gæster og andre besøgende, som hverken er elever eller lærere.

I alt er der indlagt 458 ture til/fra skolen i tillægsmatricen på en hverdag, 229 ture til skolen og 229 ture fra skolen

Disse forudsætninger er indlagt i trafikmodellen og der er beregnet et basisscenarie 2024, hvor den generelle trafikvækst til 2024 samt væksten fra den fulde udbygning af Irmabyen er indregnet og, hvor der ikke er forudsat ændringer i vejnettet:

- Basisscenarie 2024: Trafik i 2024, hvis skolen udvides uden ændringer i vejnettet

For at illustrere det typiske rutevalg for trafik mellem zonerne i og omkring Irmabyen og Valhøj Skole er det på figur 20 vist, hvordan den nye trafik som følge af udvidelsen af Valhøj Skole, fordeler sig på vejnettet i trafikmodellen.



Figur 20: Forskel i hverdagsdøgntrafik i 2024 med og uden den ny generere trafik til Valhøj Skole

Som det ses af figur 20 fordeler den nye trafik til skolens udvidelse sig sådan, at ca. 73% ankommer via Brandholms Allé og ca. 27% via Rødager Allé. Det indikerer, at størstedelen af trafikken fra Irmabyen vælger en rute via Korsdalsvej -> Rødovre Parkvej -> Brandholms Allé og en mindre del via Korsdalsvej -> Roskildevej -> Tårnvej - Rødager Allé.

6 Løsningsforslag

Der er opstillet forskellige løsningsforslag, der kan imødekomme nogle af de trafikale problematikker, der dels er observeret i forbindelse med de eksisterende forhold og dels kan forventes i forbindelse med udvidelsen af skolen, som ligger til grund for basissceneriet, se figur 20. To af løsningsforslagene indebærer en ensretning af Brandholms Allé ml. Skanderupvej og rundkørslen ved Rødager Allé. Ensretningen har til formål at reducere trafikmængden på Brandholms Allé og skabe færre konflikter i forbindelse med parkering og afsætning af elever. Der er for disse to løsningsforslag foretaget en beregning med trafikmodellen for 2024. Begge forslag indeholder den generelle trafikvækst til 2024 samt væksten fra den fulde udbygning af Irmabyen og udvidelsen af skolen:

- Forslag 1A: Brandholms Allé ensrettes i *nordgående* retning (ml. Skanderupvej og Rødager Allé)
- Forslag 1B: Brandholms Allé ensrettes i *sydgående* retning (ml. Skanderupvej og Rødager Allé)

I fortolkningen af resultaterne er det vigtigt at have in mente, at ensretningerne påvirker trafikstrømmene generelt i området og ikke kun trafikken til og fra skolen. Trafik til og fra boligområderne, som slutter til Brandholms Allé og Rødager Allé bliver væsentligt påvirket og må ændre rutevalg, når Brandholms Allé ensrettes.

Samtidig skal det bemærkes at trafikstigningen fra 2014 til 2024, som følge af udvidelsen af skolen, er en forudsætning i trafikberegningerne for begge løsningsforslag. Selvom en ensretningsløsning vil reducere trafikken på eksempelvis Brandholms Allé i 2024 i forhold til en basissituation, hvor der ikke ændres i vejnettet, kan der i forhold til dagens situation, hvor trafikken til skolen er en del lavere, samlet set være tale om en stigning. Det er derfor vigtigt, at løsningsforslagene sammenholdes med basissceneriet for 2024 (se figur 20) og *ikke* dagens situation.

Derudover er der opstillet en række andre løsningsforslag af mere geometrisk karakter:

- Forslag 2: Vejforbindelse med cykelsti til skolens nordlige del
- Forslag 3: Parkeringsareal ved Rødager Allé
- Forslag 4: Rundkørselsændringer
- Forslag 5: Bump på Rødager Allé

Til hvert løsningsforslag er der udarbejdet et anlægsoverslag baseret på erfaringspriser i 2020. Forslagene er beregnet ud fra, at de udføres som selvstændige entrepriser og der er indregnet ca. 15 % til arbejdsplads og afmærkning af vejarbejde samt ca. 30 % til uforudseelige udgifter. Der er ikke indregnet omkostninger til opmåling, projektering, tilsyn og matrikulære ændringer (forslag 2 og 3).

I forslag 2 indgår følgende i anlægsoverslaget:

Der er indregnet nyt slidlag på kørebane, cykelsti og areal ved cykelparkering samt supplerende afvandingsanlæg. Der er alene indregnet genopsætning af nedtagne belyningsmaster.

I forslag 3 indgår følgende i anlægsoverslaget:

Der er indregnet ca. 1 m udvidelse af eksisterende fortov mod nord og fjernelse af begrønning samt nyt 2,5 m bredt fortov omkring parkeringspladsen. Ved de to eksisterende overkørsler er der indregnet en fuld opbrydning inkl. fjernelse af betonplade under overkørslerne samt supplerende afvandingsanlæg. I anlægsoverslaget indgår omsætning af kantsten mod kørebane hvor der etableres en ny overkørsel og hvor eksisterende overkørsel nedlægges. Der er indregnet nyt slidlag på hele parkeringspladsen. Evt. ændring af belysning indgår ikke i anlægsoverslaget.

FORSLAG 1A: Ensretning af Brandholms Allé mod nord**Overordnet udformning**

Ensretning af Brandholms Allé mod nord mellem rundkørslen ved Rødager Allé og Skanderupvej.

Skolebørn der af- og påsættes

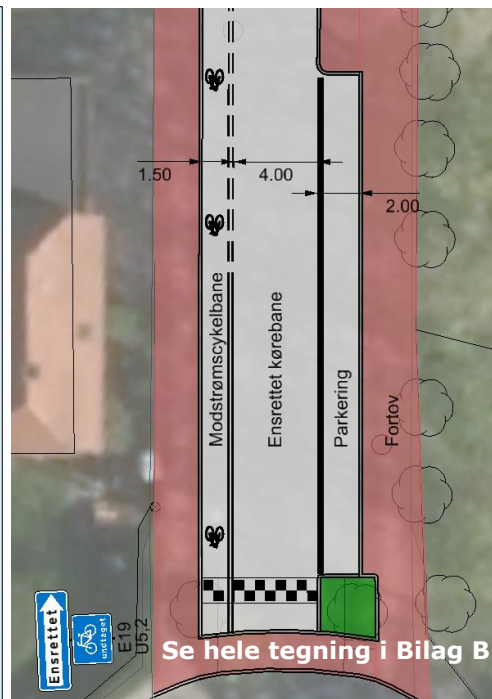
- Elever afsættes i den østlige side af vejen, hvorfor de derfor kan gå til skolen uden at skulle krydse vejen. Dette kan gøres i afmærkede parkeringsbaner.

Skolebørn: gående eller på cykel

- Etablering af modstrømscykelbaner på den aktuelle strækning, muliggør cykling i begge retninger
- Cyklister mod nord cykler på kørebane
- Fortovsudvidelse ved lågen til indskolingen sikrer oversigt og gør det lettere at krydse vejen.

Hastighedsdæmpende tiltag

- De eksisterende bump på vejen bevares
- Der afmærkes parkeringsbaner hvor det er muligt for at gøre vejen visuelt smallere.
- Løsningen bør kombineres med Forslag 5

**Trafikberegning i forhold til basisscenariet**

- På Brandholms Allé reduceres døgntrafikken med op til ca. 370 køretøjer ved skolen.
- På Rødager Allé beregnes en stigning på ca. 100 køretøjer i forhold til basisscenariet
- Overflytning af trafik til Tårnvej, hvor døgntrafikken stiger med over 1.100 køretøjer. En del af stigningen kan henføres til, at al trafikken mod skolen om morgenen er nødt til at vælge en rute, som i et vist omfang går via Tårnvej.
- Mindre stigning i trafikstrømmen via Nyholms Allé og Roskildevej.
- Stigning i trafikstrømmene mod syd ad Korsdalsvej og Nyholms Allé. Det indikerer, at skoletrafikken fra Irmabyen i højere grad vælger en rute via Roskildevej og Tårnvej. Andre vil dog fortsat benytte ruten via Korsdalsvej, Rødovre Parkvej og Tårnvej/Brandholms Allé.
- Trafikændringerne i morgenmyldretiden viser stort set det samme billede, som for døgnet, herunder, at ensretningen flytter et antal ture til skolen til en rute via Roskildevej og Tårnvej.
- Øget belastning i krydsene Rødovre Parkvej/Tårnvej og Rødager Allé/Tårnvej. På Rødovre Parkvej øges spidstimetrafikken fra 530 til 596 og på Rødager Allé fra 300 til 397. Det bør undersøges om dette giver kapacitetsproblemer.

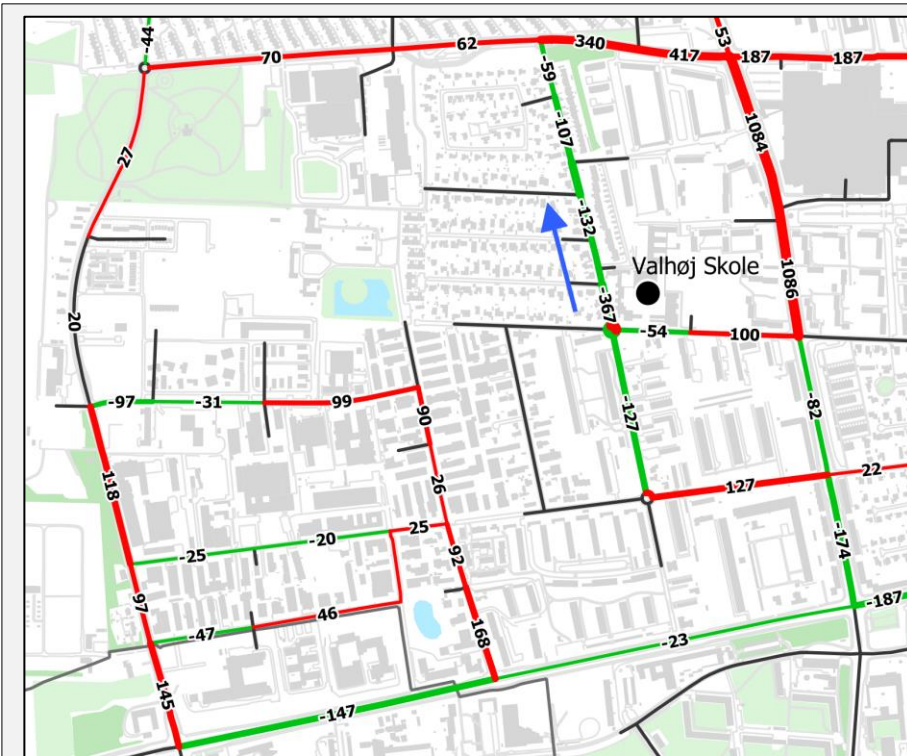
Fordele:

- Mindre attraktivt at køre i bil fra Irmabyen til skole, hvilket evt. medfører flere cyklende
- Mulighed for konfliktfri afsætning i østsiden af vejen
- Sikker krydsning af Brandholms Allé ved lågen til indskolingen.
- Generelt mindre trafik ved skolen, hvilket formentlig vil øge elevernes tryghed.

Ulemper:

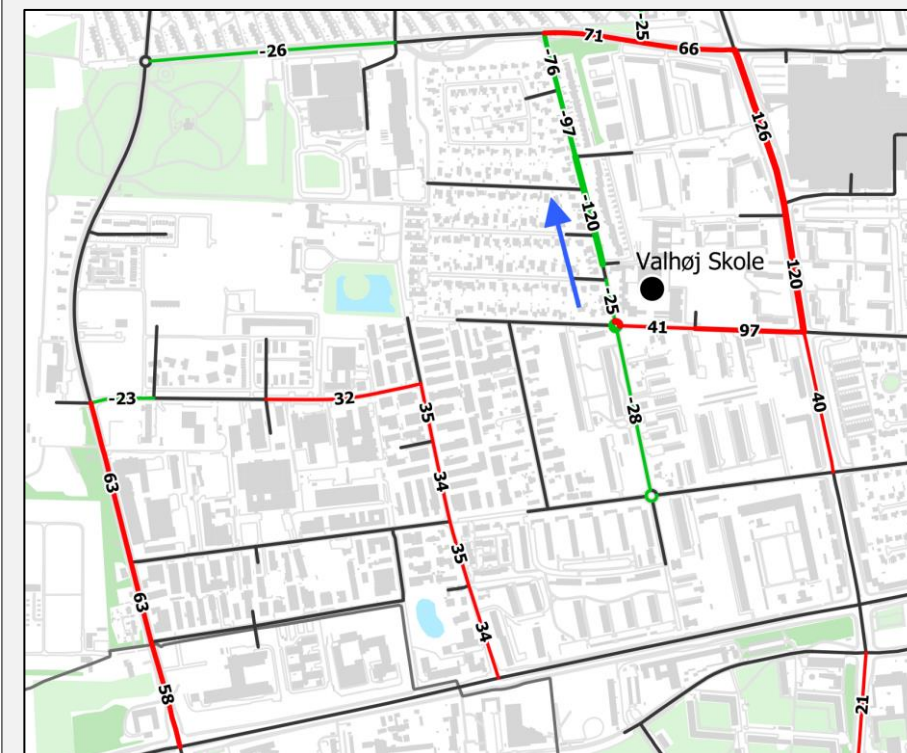
- Risiko for afsætning for enden af Skanderupvej, da der her er en stiforbindelse, der fører direkte til skolen
- Risiko for genvejstrafik mod syd ad parallelvej til Brandholms Allé, ved nr. 44A-78B.
- Markant trafikstigning på Tårnvej og flere svingende i krydsene med Rødovre Parkvej og Rødager Allé

Anlægsomkostninger: 225.000 kr. ekskl. moms (2020-prisniveau)



Forskell i døgntrafik mellem Forslag 1A, hvor Brandholms Allé ensrettes mod nord, og Basisscenariet 2024 (se figur 20). Hverdagsdøgntrafik 2024

Figuren viser forskellene i hverdagsdøgntrafik i 2024, hvis Brandholms Allé ensrettes mod nord ift. Basisscenariet 2024. De røde streger indikerer veje med trafikstigning, mens de grønne streger viser veje med reduceret trafik.



Forskell i morgenspidstimen mellem Forslag 1A, hvor Brandholms Allé ensrettes mod nord, og Basisscenariet 2024 (se figur 20). Timetrafik 2024.

Figuren viser trafiktal for morgenspidstimen, hvor trafikken til skolen ankommer. Disse giver et billede af, hvordan skoletrafikken påvirkes og om de trafikale ændringer giver anledning til kapacitetsmæssige problemer på vejnettet i området.

FORSLAG 1B: Ensretning af Brandholms Allé mod syd**Overordnet udformning**

Ensretning af Brandholms Allé mod syd mellem Skanderupvej og rundkørslen ved Rødager Allé

Skolebørn der af- og påsættes

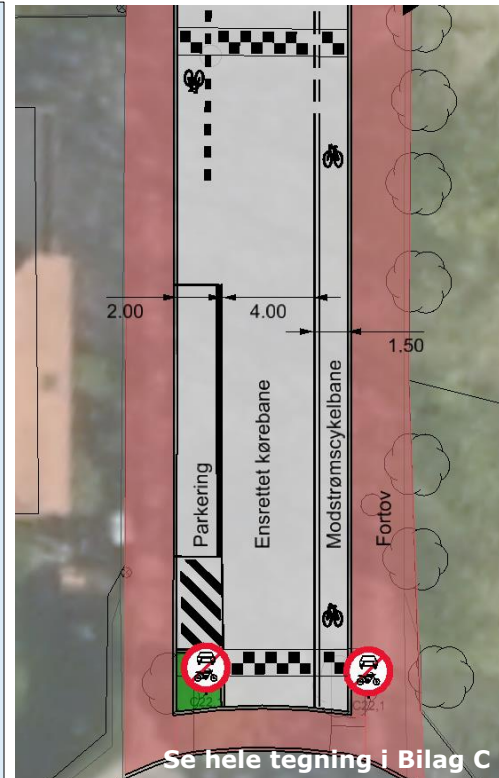
- Elever afsættes i den vestlige side af vejen i afmærkede p-baner. Der er ikke afmærket parkering ud for lågen til indskolingen af hensyn til at skabe en sikker krydsning af vejen netop her.

Skolebørn: gående eller på cykel

- Etablering af modstrømscykelbaner på den aktuelle strækning muliggør cykling i begge retninger
- Cyklister mod syd cykler på kørebanen
- Nyt bump ved lågen til indskolingen skal gøre det lettere at krydse vejen.

Hastighedsdæmpende tiltag

- De eksisterende bump bevares som udgangspunkt, men bumpet syd for Troldkærvej nedlægges og et nyt anlægges længere mod syd.
- Kun få parkeringsbaner langs vejen kan afmærkes
- Løsningen bør kombineres med Forslag 5

**Trafikberegning i forhold til basisscenariet**

- Overflytning af ca. 300 køretøjer i døgnet fra Brandholms Allé til Rødager Allé og Tårnvej.
- Fald i trafikken på Korsdalsvej og den vestlige del af Rødovre Parkvej på ca. 250-370 køretøjer i døgnet.
- Trafikstigning på Fjeldhammervej, Nyholms Allé og Roskildevej. Evt. fordi eftermiddagstrafikken mellem skolen og zonerne ved Irmabyen tvinges til et rutevalg uden om Brandholms Allé.
- I morgenmyldretiden sker der små ændringer omkring skolen sammenlignet med døgnetrafikken. Her er der generelt mindre trafik omkring skolen sammenlignet med basisscenariet, da trafikken flyttes fra Brandholms Allé til Tårnvej. Dette skyldes, at trafikken fra Irmabyen om morgenen fortsat kan køre via Rødovre Parkvej og Brandholms Allé frem til skolen. Det samme gælder for den del af skoletrafikken, som kommer via en rute ad Roskildevej. De kan fortsat komme frem til skolen via Rødager Allé, uden at komme i konflikt med ensretningen.
- I morgenspidstimen sker der ingen betydende forøgelse af belastningen af krydsene Rødovre Parkvej-Tårnvej og Rødager Allé-Tårnvej.

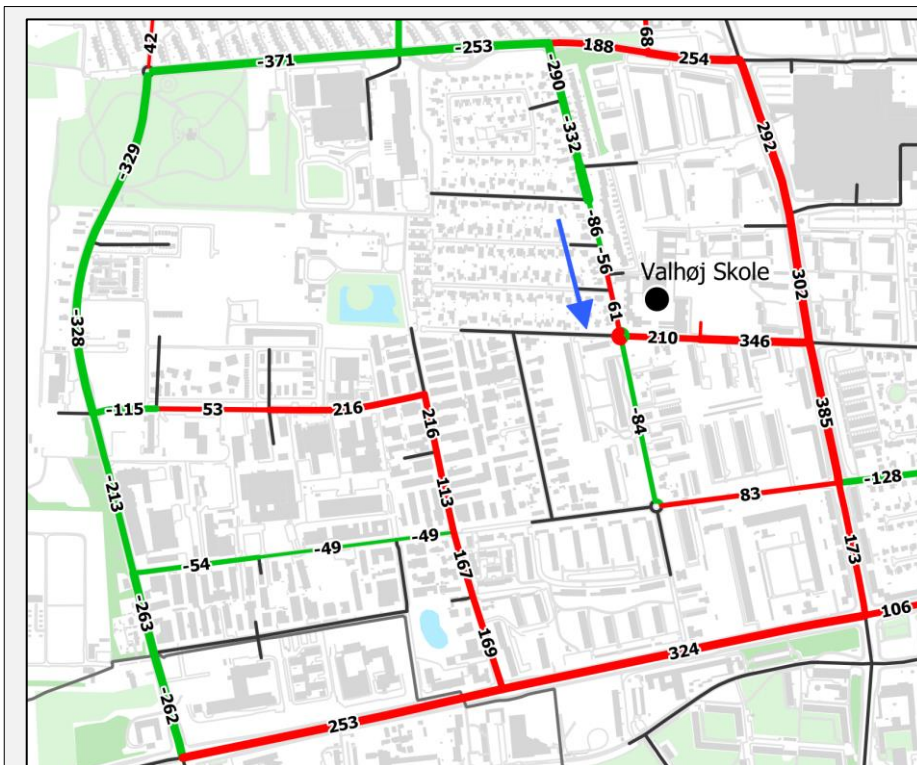
Fordele:

- Mindre attraktivt at køre i bil fra Irmabyen til skole, hvilket evt. medfører flere cyklende
- Bedre krydsning af Brandholms Allé ved lågen til indskolingen.
- Et lille fald i trafikken ved indskolingen i myldretiden.

Ulemper:

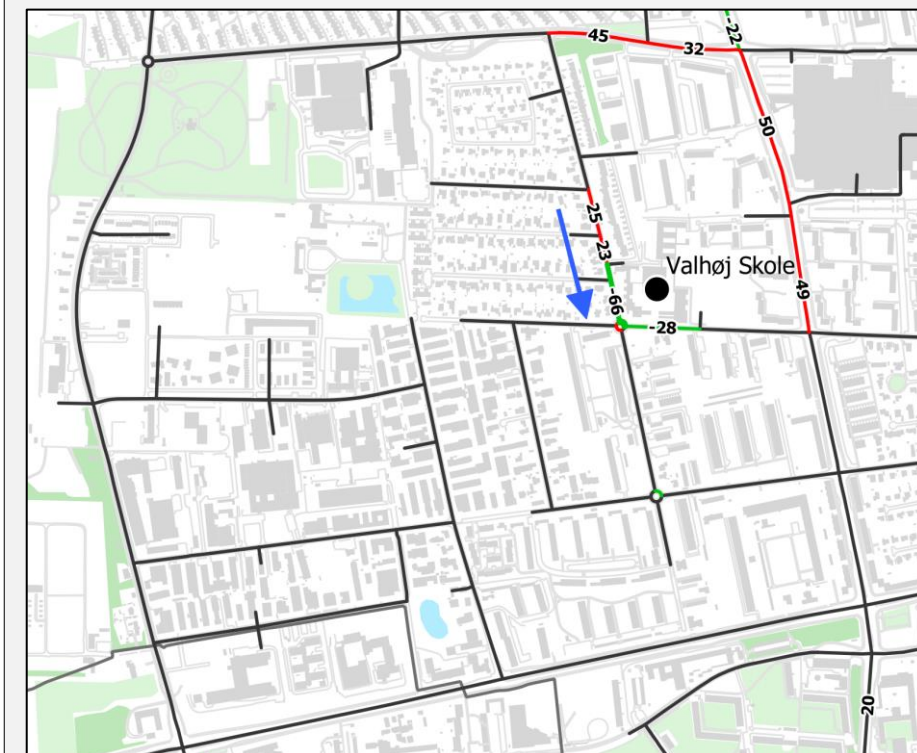
- Ikke mulighed for konfliktfri afsætning ved siden af skolen på Brandholms Allé
- Stigning i trafik på Rødager Allé og dele af Brandholms Allé på døgnniveau.

Anlægsomkostninger: 155.000 kr. ekskl. moms (2020-prisniveau)



Forskel i døgntrafik mellem Forslag 1B, hvor Brandholms Allé ensrettes mod syd, og Basisscena-riet 2024 (se figur 20). Hverdagsdøgntrafik 2024

Figuren viser forskellene i hverdagsdøgntrafik i 2024, hvis Brandholms Allé ensrettes mod syd ift. basisscena-riet 2024. De røde streger indikerer veje med trafikstigning, mens de grønne streger viser veje med reduceret trafik.



Forskel i morgen-spidsstimen mellem Forslag 1B, hvor Brandholms Allé ensrettes mod syd, og Basisscena-riet 2024 (se figur 20). Timetrafik 2024.

Figuren viser trafik-tal for morgenmyl-dretiden, hvor trafikken til skolen an- kommer. Disse giver et billede af, hvor- dan skoletrafikken påvirkes og om de trafikale ændringer giver anledning til kapacitetsmæssige problemer på vej- nettet i området.

FORSLAG 2: Vejforbindelse med cykelsti til skolens nordlige del**Overordnet udformning**

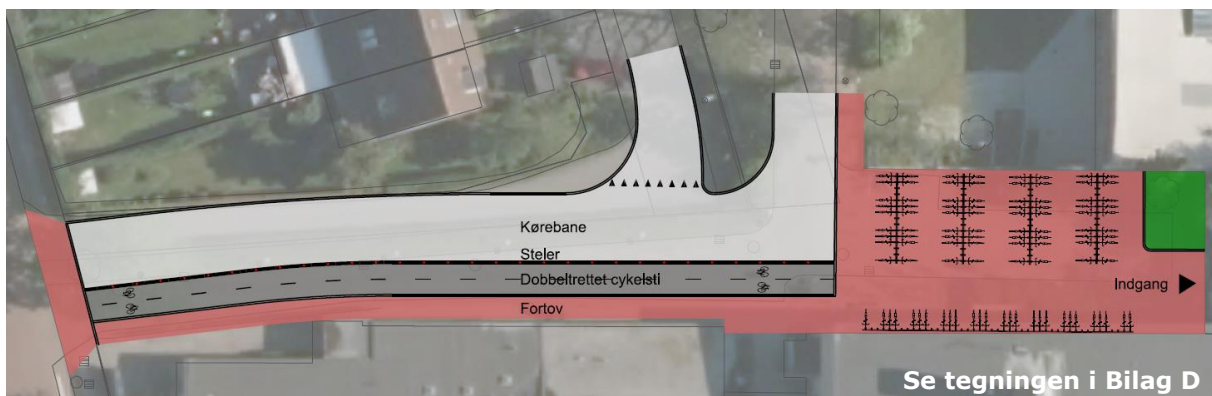
En fælles adgangsvej til Brandholms Allé 44A-78B og den nordlige del af skolen, herunder parkeringspladsen til lærer (p-areal 1) og indgang A. Kørebane er 5,5 m bred, og ved siden af er der en dobbeltrettet cykelsti på 2,5 m, som er adskilt af 0,3 m bred afmærkning med steler (på samme måde som ved Rødovrehallen). Det eksisterende fortov mod skolen er bevaret. Foran indgang A foreslås det at etablere cykelparkering.

Skolebørn der af- og påsættes

- Som udgangspunkt foreslås det ikke at ændre det nuværende forbud mod afsætning og korttidsparkering for forældre på parkeringsareal 1 om morgenen.

Skolebørn: gående eller på cykel

- Etablering af dobbeltrettet cykelsti der er adskilt med steler fra biltrafikken skal sikre en mere tryk adgang til skolen
- Gående elever kan anvende et 2 m bredt fortov

**Fordele:**

- Tryggere adgang til indgang A for cyklende og gående elever.
- Bedre udnyttelse af pladsen foran indgang A til cykelparkering

Ulemper:

- Risiko for at flere forældre vil benytte p-plads 1 til afsætning om morgenen på trods af forbud, fordi der vil være færre cykler på vejarealet
- Omlægning af privat areal til privat fællesvej

Anlægsomkostninger: 975.000 kr. ekskl. moms (2020-prisniveau)

FORSLAG 3: Parkeringsareal ved Rødager Allé**Overordnet udformning**

Udvidelse af parkeringsarealet på Rødager Allé mod nord, som er tæt på den forventede placering af skoleudvidelsen. P-arealet foreslås dels udvidet mod nord med 45 graders skråparkering i modsatte side af den eksisterende skråparkering, og dels mod vest med skråparkering i begge sider. De 18 eksisterende skråparkeringspladser kan således udvides til 52 p-pladser. Der etableres fortov omkring parkeringspladsen.

Skolebørn der af- og påsættes

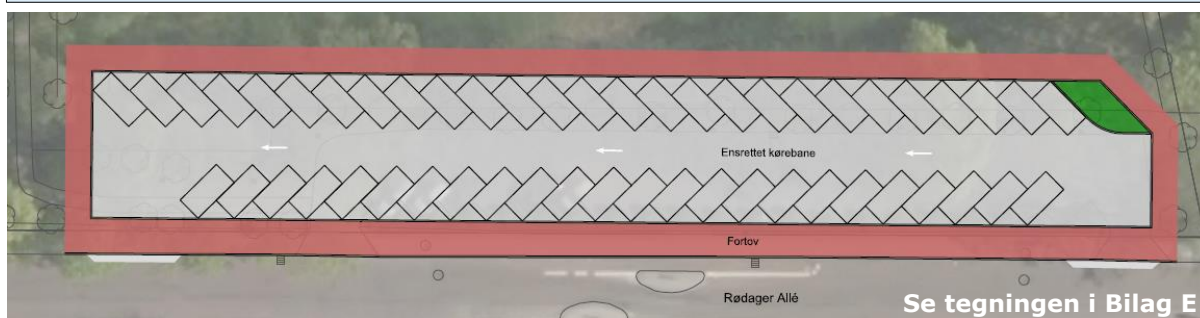
- Øget mulighed for afsætning og korttidsparkering tæt på skolen (dog langt fra den nuværende placering af indskoling)

Skolebørn: gående eller på cykel

- Elever kan gå direkte fra p-arealet og hen til skolen uden at krydse vejarealer.
- Der er direkte forbindelse fra p-arealet og ud på fortovene, hvilket minimerer behovet for at gå på selve parkeringsområdet.

Grønne områder

- Det anbefales at fjerne den grønne beplantning mellem fortovet og parkeringen, for dels at skabe bedre adgangsmuligheder fra p-arealet til fortovet, og for dels at optimere pladsforholdene, og endelig for at gøre p-arealet mere synligt, så anvendelsen af p-arealet øges.

**Fordele:**

- Flere parkeringspladser til afsætning, korttidsparkering og evt. lærerparkering
- Bedre adgang mellem p-arealet og fortovene, hvilket reducerer behovet for at gå på p-pladsen

Ulemper:

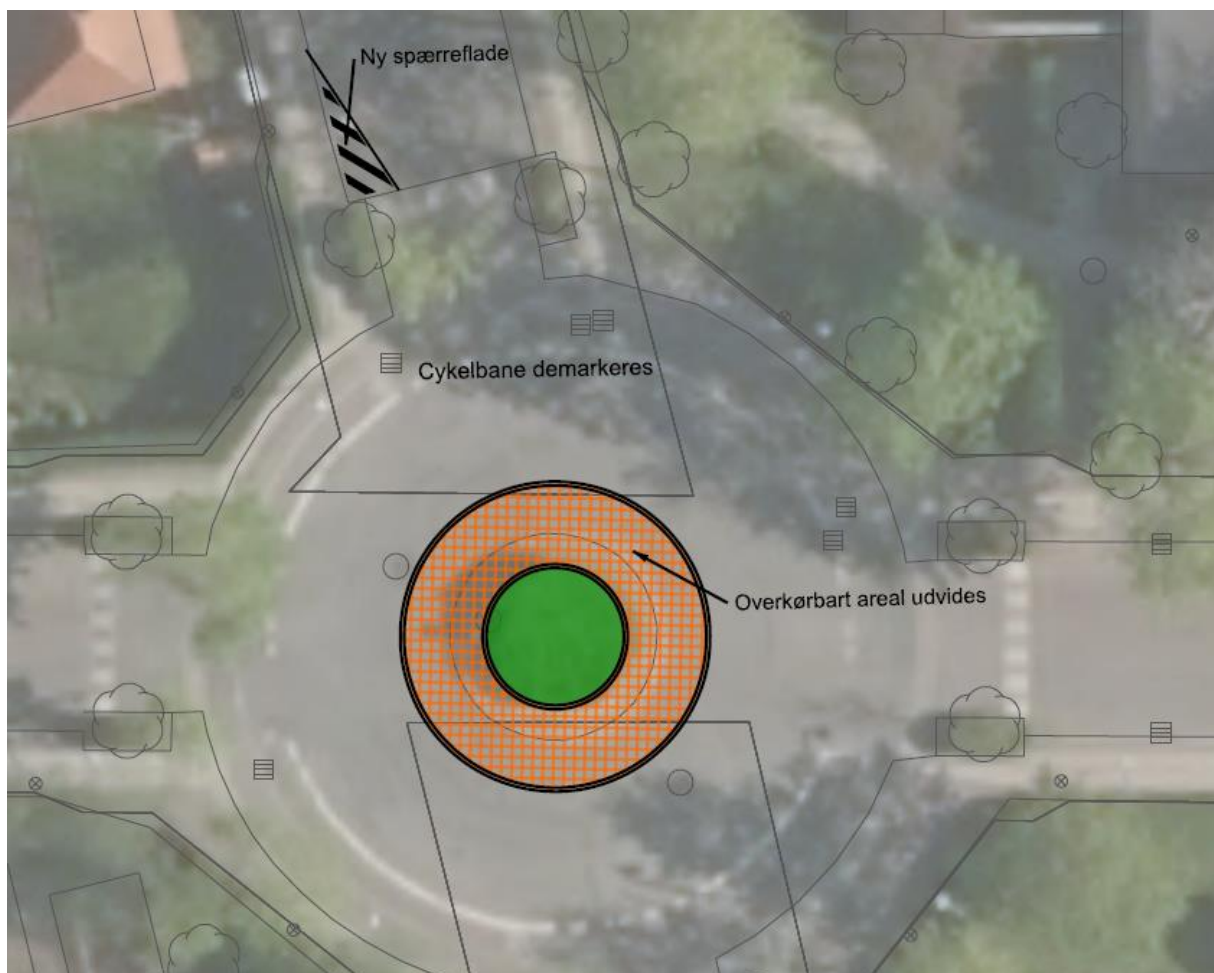
- Grønne områder forsvinder/reduceres
- En mindre del af boldbanen nedlægges

Anlægsomkostninger: 2.000.000 kr. ekskl. moms (2020-prisniveau)

FORSLAG 4: Rundkørselsændringer**Overordnet udformning**

Mange cyklister anvender ikke den eksisterende cykelbane i rundkørslen Rødager Allé/Brandholms Allé, men cykler på kørebanearealet. Nyere undersøgelser viser desuden, at cykelbaner i rundkørsler ikke fremmer sikkerheden for cyklister. Det anbefales derfor, at cykelbanen i rundkørslen demarkeres. I samme forbindelse bør det overkørbare areal udvides. Selve midterøen kan ikke udvides af hensyn til sættevognes manøvreareal.

Desuden anbefales det at etablere en spærrefalde på den vestlige side af Brandholms Allé frem mod rundkørslen for at øge synligheden til fodgængere der ønsker at krydse det nordlige ben af rundkørslen.

**Fordele:**

- Simpler rundkørsel hvor cyklisterne ikke oplever falsk tryghed i cykelbanerne
- Bedre oversigtsforhold til fodgængere der ønsker at krydse det nordlige ben

Ulemper:

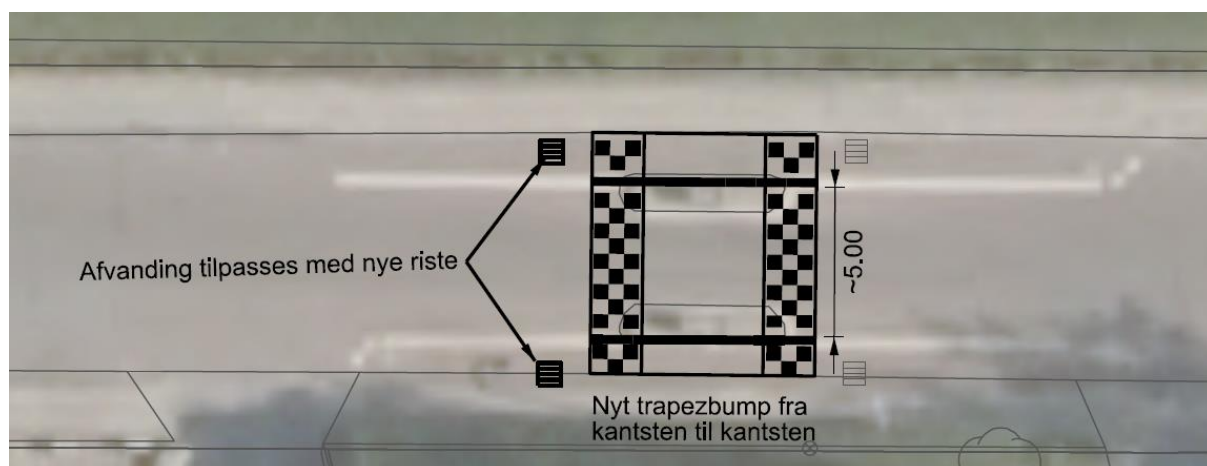
- Der forsvinder én parkeringsplads på Brandholms Allé

Anlægsomkostninger: 250.000 kr. ekskl. moms (2020-prisniveau)

FORSLAG 5: Bump på Rødager Allé**Overordnet udformning**

I myldretiden har observationer vist, at der i korte perioder næsten opstår tilbagestuvning til krydset Rødager Allé/Tårnvej forårsaget af den østligste indsnævring på Rødager Allé, hvor kun én bil kan passere ad gangen. Da skoleudvidelsen samt Forslag 1A og 1B medfører øget trafik på Rødager Allé, anbefales det, at indsnævringen nedlægges, og erstattes med et bump.

Det anbefales, at der etableres et trapezbump fra kantsten til kantsten. Trapezbump har, sammenlignet til andre bumptyper, en god hastighedsdæmpende effekt. Etablering af bump fra kantsten til kantsten er mest behageligt for cyklister. Afmærkningen til cykelbanerne føres på tværs af bumpet. Dette kræver dog tilpasning af afvandingen på vejen. Eksisterende zonetavler kan opsætte på høj stander i kanten af fortovet.

**Fordele:**

- Minimerer risiko for tilbagestuvning til krydset Rødager Allé/Tårnvej
- Hastighedsdæmpende effekt, også når der ikke er modkørende trafik

Ulemper:

- Cyklister skal også krydse bumpet

Anlægsomkostninger: 115.000 kr. ekskl. moms (2020-prisniveau)

7 Anbefalinger

Baseret på en kvalitativ vurdering, anbefales det, at en række af forslagene realiseres sideløbende. Det anbefales således dels at udvide parkeringsarealet på Rødager Allé (Forslag 3), fjerne cykelbanerne i rundkørslen (Forslag 4), og etablere en mere tryk adgangsvej til skolens nordlige del (og herunder etablere bedre cykelparkering ved indgang A) (Forslag 2). Det anbefales desuden at ensrette strækningen mellem rundkørslen og Skanderupvej.

En ensretning mod nord (Forslag 1A) resulterer i mindst trafik ved skolen og de sikreste afsætningsforhold på Brandholms Allé, da afsætningen her kan foregå i samme side af vejen som skolen ligger. Omvendt medfører denne ensretning en markant trafikstigning på Tårnvej, hvilket muligvis medføre kapacitetsproblemer i krydsene ved Rødovre Parkvej og Rødager Allé. Det bør undersøges nærmere, om den øgede trafik i myldretiden i disse kryds giver anledning til kapacitetsproblemer.

En ensretning mod syd (Forslag 1B) medfører en mindre trafikstigning på vejene omkring skolen på døgnniveau. Dette er dog ikke tilfældet i morgenmyldretiden. Omvendt medfører løsningen kun mindre forstyrrelser af det omkringliggende vejnet.

Såfremt kapaciteten er tilstede i krydsene ved Rødovre Parkvej og Rødager Allé, og således kan håndtere den øgede trafik i forbindelse med Forslag 1A, anbefales denne løsning i kombination med de øvrige forslag.

Desuden anbefales det, at der i forbindelse med en skoleudvidelse tages aktivt stilling til skolens indretning i sammenhold med de omkringliggende muligheder for parkering. Det gælder her særligt for placeringen af indskolingens arealer placeres tæt på arealer med gode muligheder for korttidsparkering.

8 Bilagsoversigt

Bilag A: Kortlægning af observationer

Bilag B: Skitse af Forslag 1A

Bilag C: Skitse af Forslag 1B

Bilag D: Skitse af Forslag 2

Bilag E: Skitse af Forslag 3