

Kvarteret omkring Randbølvej

Analyse af gennemkørende trafik i området

1

Resumé

Københavns Kommune ønsker at kende omfanget af gennemkørende trafik i kvarteret omkring Randbølvej. Der er foretaget en tilsvarende analyse i 2017 og nærværende analyse foretages primært for at undersøge, om der er sket ændringer siden.

I et afgrænset område omkring Randbølvej er der derfor gennemført en omfattende trafikregistrering i 18 snit, se Figur 1. For hvert snit er der registreret nummerplader i 12 timer på en hverdag i januar 2020 på de køretøjer, der passerer snittene. Hermed kan andelen af gennemkørende trafik beregnes ved at genfinde nummerpladerne på udvalgte ruter.

Det er særligt afgørende om andelen af gennemkørende trafik er større end 50% på private fællesveje, idet det forpligter kommunen til enten at foretage færdselsregulering på vejen for at nedbringe den gennemkørende trafik eller optage vejen som offentlig jf. Bekendtgørelse af lov om private fællesveje.

Delstrækningen på Ådalsvej mellem Vanløse Allé og Rebildvej har den højeste andel af gennemkørende trafik med 59% for begge retninger. Heraf udgør gennemkørende trafik mod syd 99%, ud for punkt 18 på se Figur 1.

Der er i alt tre delstrækninger, hvor trafikken er større end 50%. Udover Ådalsvej mellem Vanløse Allé og Rebildvej gør det sig også gældende på Bangsbovej mellem Vanløse Allé og Apollovej samt Ådalsvej mellem Sallingvej og Katrinedalsvej. Der er dog kun registreret 51% på Ådalsvej mellem Sallingvej og Katrinedalsvej. I lyset af den usikkerhed resultaterne er behæftet med, kan det derfor ikke afgøres om andelen af gennemkørende trafik reelt er over eller under 50%.

På de øvrige delstrækninger på Ådalsvej og Bangsbovej udgør andelen af gennemkørende trafik maksimalt 37%.

På Randbølvej er andelen af gennemkørende trafik maksimalt 40% fordelt over tre delstrækninger. Ligesom i 2017 åbner det muligheden for at ændre Randbølvej til privat fællesvej. Hvis det sker, ændrer det forudsætningerne for beregningen af gennemkørende trafik på de øvrige veje, eftersom det i beregningerne er forudsat, at Randbølvej er offentlig.

Den samlede registrerede trafikmængde fra kl. 7-19 ved nummerskrivningen er for de enkelte tællesnit sammenholdt med analysen fra 2017. Samlet set er trafikken faldet med 80 motorkøretøjer (1%).

Den største stigning er sket på midterste del af Ådalsvej mellem Katrinedalsvej og Vanløse Allé, hvor trafikken er steget med 60%. Omvendt er trafikken faldet 40% i den nordlige del af Ådalsvej mellem Sallingvej og Katrinedalsvej, hvilket kan tyde på at flere benytter sig af

Randbølge og den sydlige del af Ådalsvej via Katrinedalsvej. Dette stemmer også overens med stigningen på Katrinedalsvej.

Indhold

1	Resumé	1
2	Indledning	3
3	Metode	5
3.1	Forudsætninger	5
4	Analysen	6
4.1	Primære ruter	6
4.2	Opdeling af 9 delstrækninger	7
4.2.1	Andel gennemkørende trafik på Ådalsvej og Bangsbovej	7
4.2.2	Gennemkørende trafik på Randbølgevej	11
5	Trafikmængder og trafikens udvikling	14
6	Konklusioner og handlemuligheder	15
7	Bilag A: Bekendtgørelse af lov om private fællesveje	18

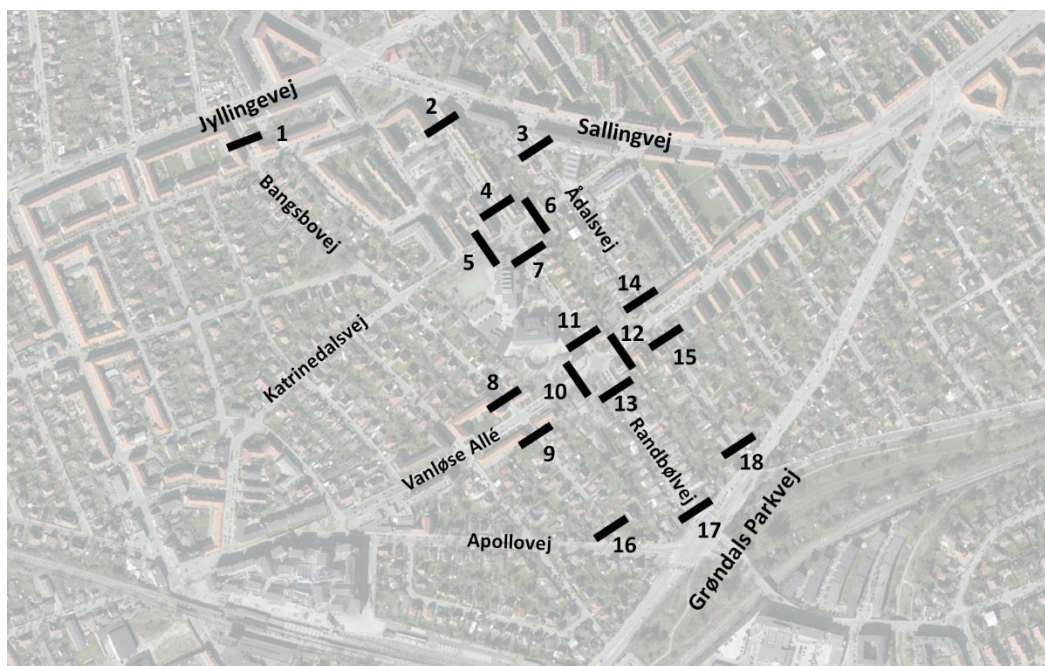
2

Indledning

Københavns Kommune har ved Sabina Zwergius Teilmann kontaktet Via Trafik for at få foretaget en ny nummerskrivningsanalyse i området ved Randbølvej. Analysen skal undersøge om mængden af gennemkørende trafik i området har ændret sig siden en tilsvarende analyse blev foretaget i 2017.

Analysen foretages med henblik på at kende trafikens udvikling og omfanget af gennemkørende trafik i området omkring Randbølvej. Dette gøres for at kunne vurdere Københavns Kommunes handlemuligheder i forhold til resultaterne af analysen, heriblandt muligheden for at dele af Bangsbovej og Ådalsvej skal overgå til offentlig vej, og/eller om dele af Randbølvej skal overgå til privat fællesvej.

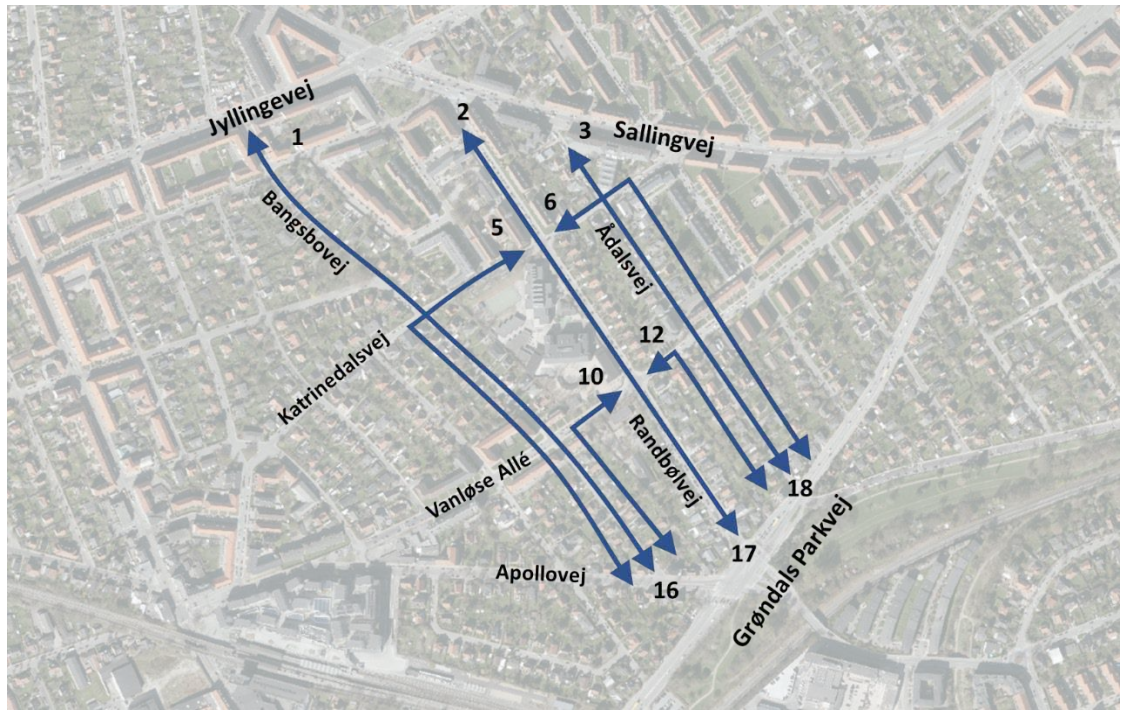
Andelen af gennemkørende trafik er bestemt ved en nummerskrivningsanalyse i 18 tællesnit, der fremgår af figur 1.



Figur 1: De 18 tællesnit som benyttes til nummerskrivningsanalysen.

På den sydlige delstrækning af Randbølvej mellem Vanløse Alle og Rebildvej (tællested 17) blev der i 2013 etableret udkørselsforbud i forbindelse med ombygning af signalkrydset Rebildvej / C. F. Richs Vej / Apollovej / Randbølvej. Udkørselsforbuddet har betydet, at den sydgående trafik på Randbølvej må benytte andre ruter.

Denne analyse har fokus på den nord-/sydgående gennemkørende trafik på vejene Randbølvej, Ådalsvej og Bangsbovej. De ruter der indgår i analysen, er vist på figur 2.



Figur 2: De primære ruter som indgår i analysen.

3

Metode

Nummerskrivningsanalyse foretages ved at registrere nummerplader på motorkøretøjer i to eller flere punkter, for derved at kunne sammenholde størrelsen af indkørende trafik med størrelsen af den trafik, der bliver genfundet i det andet punkt (og dermed er gennemkørende uden at være stoppet undervejs med et ærinde).

De tre veje, der vurderes (Randbøllevej, Bangsbovej og Ådalsvej), er tildelt registreringspunkter, så andelen af gennemkørende motortrafik kan bestemmes for hele vejen samt for delstrækninger på den tre veje. En oversigt over registreringspunkter er vist på figur 1. Af figuren fremgår det, at der er behov for 18 punkter. Hvert punkt bemannes med én registrant til registrering af nummerplader for begge retninger.

Registreringen er gennemført torsdag den 23. januar 2020 i tidsrummet kl. 7-19. Registrering i 12 timer sikrer, at den registrerede trafik kan sammenholdes med trafiktællingerne udført tidligere.

Databehandlingen foregår ved at sammenholde størrelsen af indkørende trafik med størrelsen af gennemkørende trafik, hvorved andelen af gennemkørende trafikanter kan beregnes.

3.1

Forudsætninger

Analysen tager udgangspunkt i gennemkørende trafik, hvilket kan defineres på forskellige måder. I denne analyse benyttes følgende forudsætninger:

- Gennemkørende trafik defineres i denne opgave som trafik der passerer mellem to poster inden for et tidsrum, der svarer til kørsel mellem posterne uden stop. Det er således de trafikanter, som ikke har ærinde til en ejendom på ruten, der medtages som gennemkørende.
- Gennemkørende trafik på de private fællesveje er defineret som trafik mellem offentlige veje via private fællesveje. Dvs. trafik, der kører helt eller delvist på private fællesveje mellem Jyllingevej & Sallingvej i nord, og Apollovej & Rebildvej i syd. En del af ruten kan således godt være via Randbøllevej
- Gennemkørende trafik på Randbøllevej er vurderet separat. Her er gennemkørende trafik defineret som trafik, der kører helt eller delvist ad Randbøllevej mellem Jyllingevej & Sallingvej i nord, og Apollovej & Rebildvej i syd
- Andelen af gennemkørende trafik fastlægges i snit ved at antallet af gennemkørende trafikanter ad udvalgte ruter sammenholdes med den samlede trafik i snittet

Trafikanter, der gør et kort ophold på ruten gennem kvarteret (som f.eks. hurtig afsætning af et barn ved skolen), vil gennemkøre kvarteret inden for den definerede tidsfrist, og vil dermed blive registreret som gennemkørende. Modsat kan enkelte trafikanter, der registreres som at have mål eller udgangspunkt i lokalområdet, reelt være gennemkørende ad andre mindre sandsynlige ruter end de primære ruter, der indgår i analysen.

De to usikkerheder udligner til dels hinanden, men resultaterne vil alligevel være forbundet med en mindre usikkerhed.

4

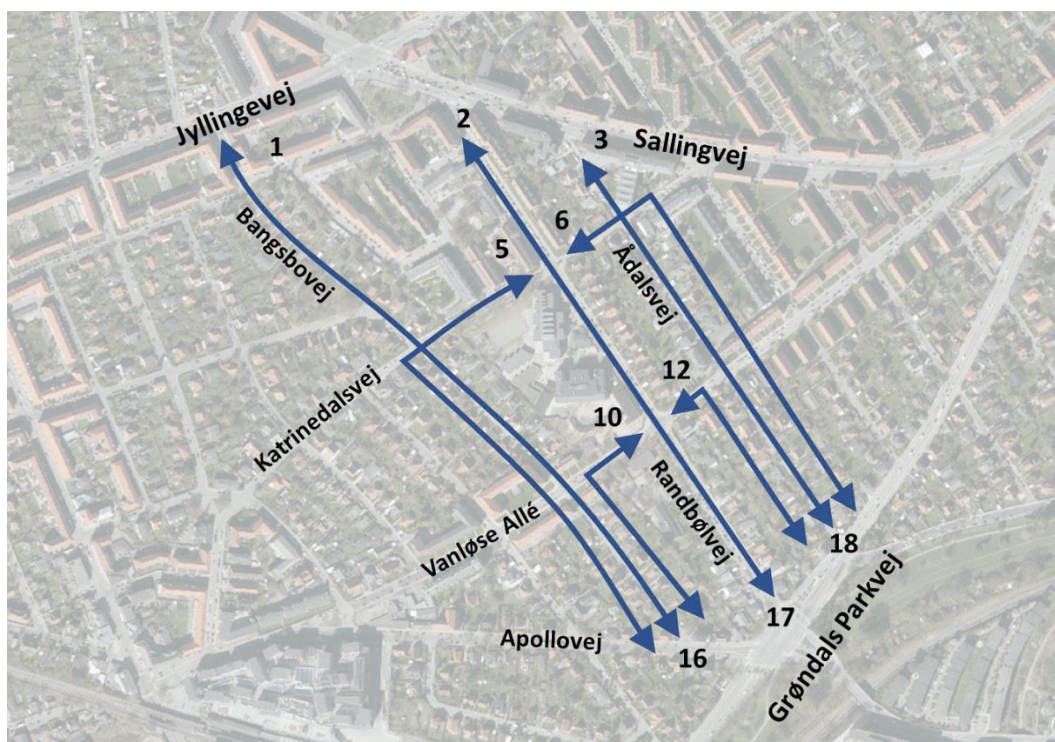
Analysen

Det er udført samme registreringer som for analysen i 2017. Dette er gjort for at kunne undersøge om det trafikale billede har ændret sig fra den forrige analyse.

4.1

Primære ruter

Af nedenstående figur fremgår en række primære ruter igennem områder, som tilbage i 2017 blev udvalgt i samarbejde med Københavns Kommune. Disse ruter er igen blevet undersøgt og antallet af gennemkørende fremgår af tabel 1.



Figur 3: Udvalgte ruter, som er analyseret i nummerskrivningsanalysen. Nummeret på tællesnittet angiver ruteender.

Rute	2017			2020		
	Mod Nord	Mod Syd	Sum	Mod Nord	Mod Syd	Sum
1-16	5	36	41	11	57	68
5-16	1	16	17	1	17	18
10-16	10	56	66	3	61	64
3-18	7	60	67	1	66	67
6-18	1	7	8	0	11	11
12-18	4	76	80	0	64	64
2-17	193	4	197	156	0	156
SUM	221	225	476	172	276	448

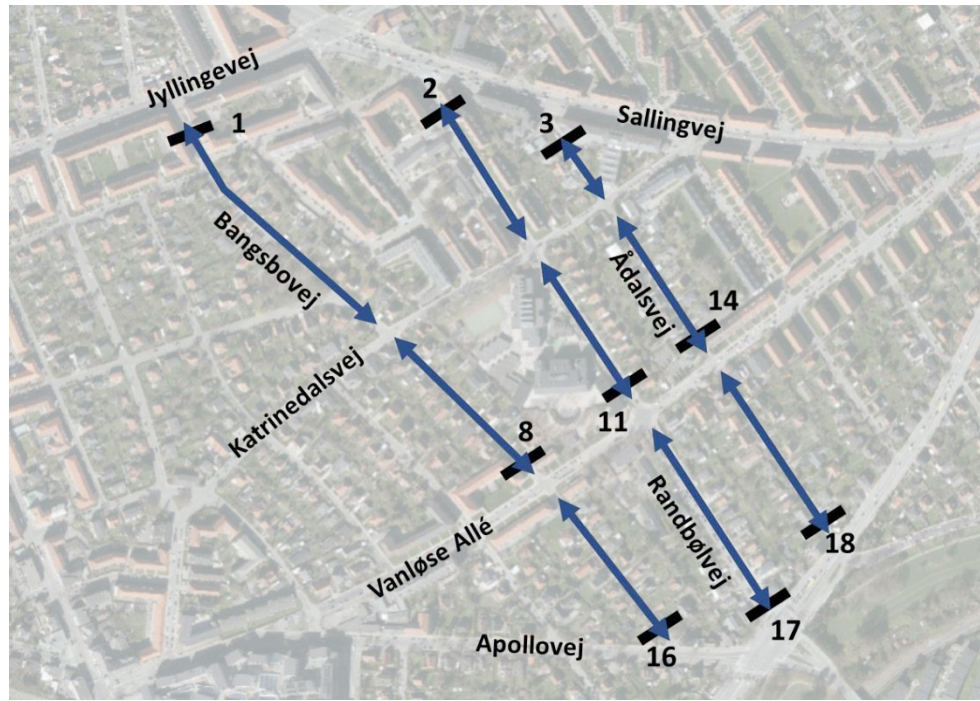
Tabel 1: Antallet af gennemkørende motortrafikanter registreret på de udvalgte ruter for både 2017 og 2020.

Af tabel 1 fremgår resultaterne fra den nye og tidligere analyse. Det fremgår at den samlede mængde gennemkørende trafik er faldet fra 476 til 448. Ved rute 2-17 er der 41 færre biler mod nord i forhold til 2017. Samtidig er trafikken også faldet ved rute 12-18 med 16 biler samlet set. Der er sket en stigning ved rute 1-16 i sydgående retning på 21 biler i forhold til 2017 analysen.

4.2

Opdeling af 9 delstrækninger

Bangsbovej, Randbølvej og Ådalsvej er ligesom i 2017 inddelt i tre delstrækninger hver, som angivet på Figur 4. For hver delstrækning beregnes andelen af gennemkørende trafik. Antallet af gennemkørende trafikanter på en delstrækning udgøres af summen af gennemkørende trafikanter på flere ruter. Andelen er herefter beregnet i forhold til den samlede trafik i hvert snit.



Figur 4: Opdeling af området i 9 delstrækninger på samme måde som i 2017.

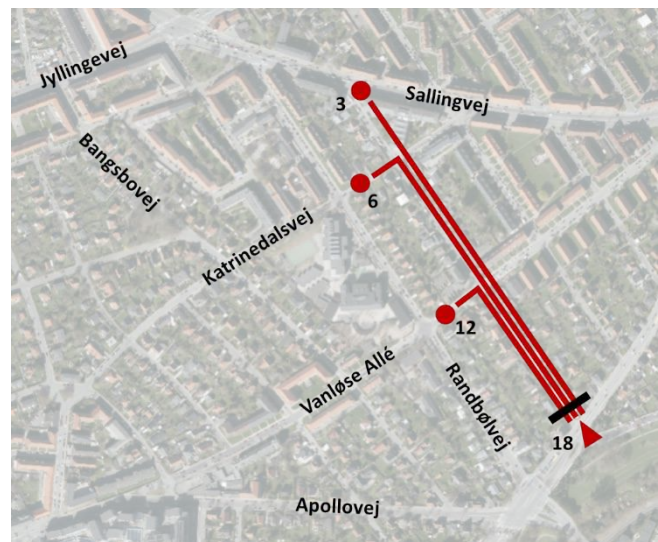
4.2.1

Andel gennemkørende trafik på Ådalsvej og Bangsbovej

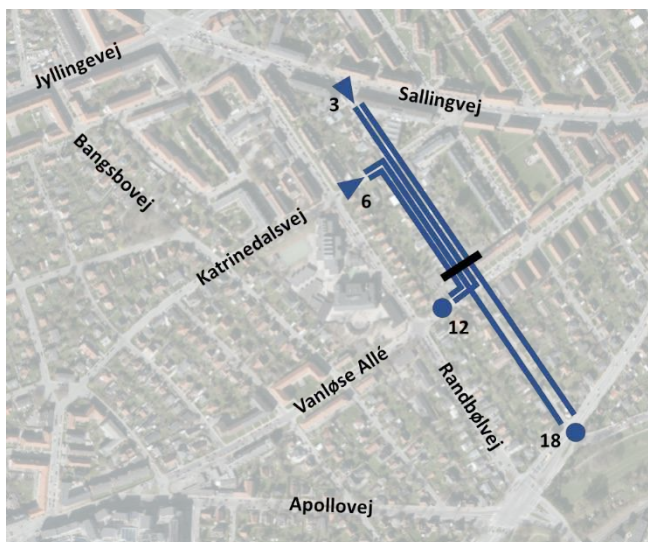
Ruter til beregninger af gennemkørende trafik på de 6 snit på Ådalsvej og Bangsbovej omfatter 12 rutebundter, der fremgår af figur 5 til figur 16. Resultaterne fremgår af Figur 17.



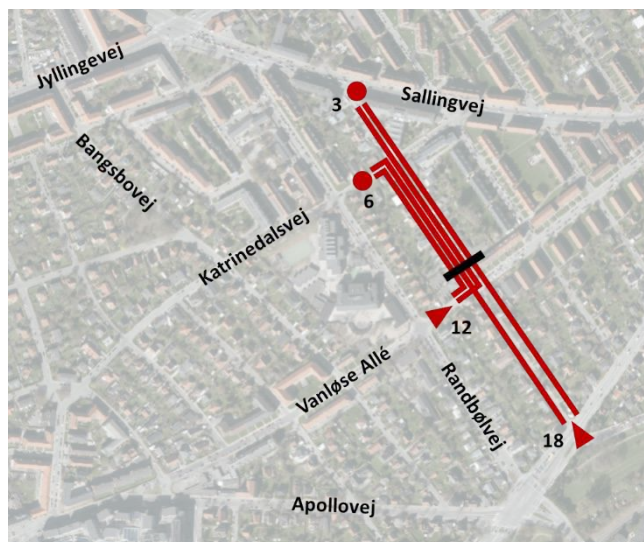
Figur 5: Rutebundter for gennemkørende trafik via Ådalsvej på delstrækningen mellem Vanløse Allé og Rebildvej mod syd.



Figur 6: Rutebundter for gennemkørende trafik via Ådalsvej på delstrækningen mellem Vanløse Allé og Rebildvej mod nord.



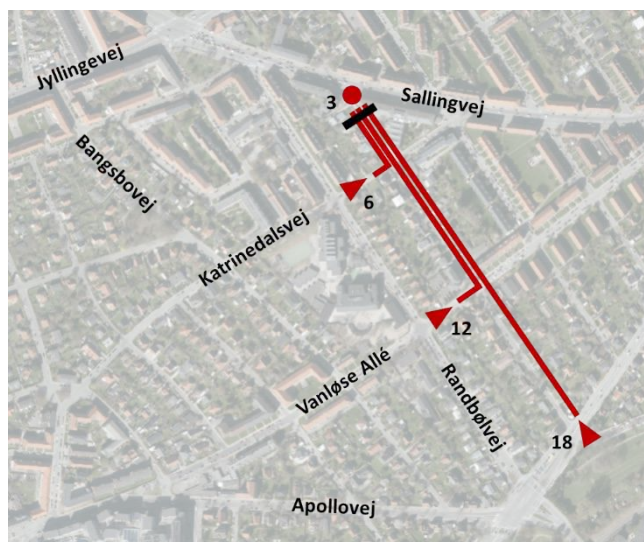
Figur 7: Rutebunder for gennemkørende trafik via Ådalsvej på delstrækningen mellem Katrinedalsvej og Vanløse Allé mod syd.



Figur 8: Rutebunder for gennemkørende trafik via Ådalsvej på delstrækningen mellem Katrinedalsvej og Vanløse Allé mod nord.



Figur 9: Rutebunder for gennemkørende trafik via Ådalsvej på delstrækningen mellem Sallingvej og Katrinedalsvej mod syd.



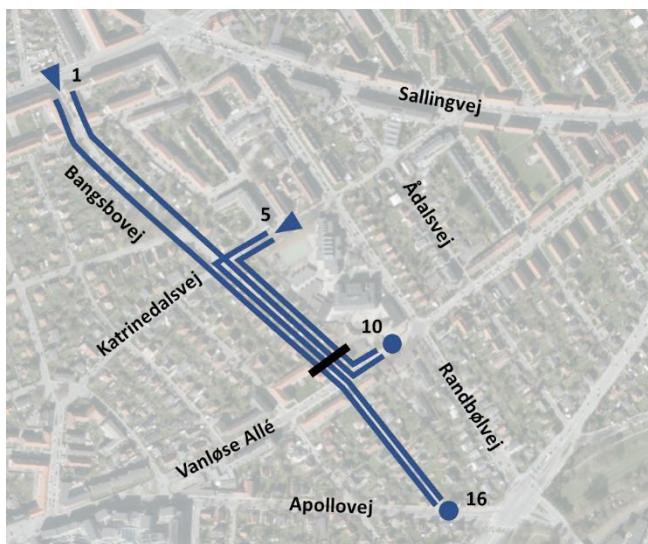
Figur 10: Rutebunder for gennemkørende trafik via Ådalsvej på delstrækningen mellem Sallingvej og Katrinedalsvej mod nord.



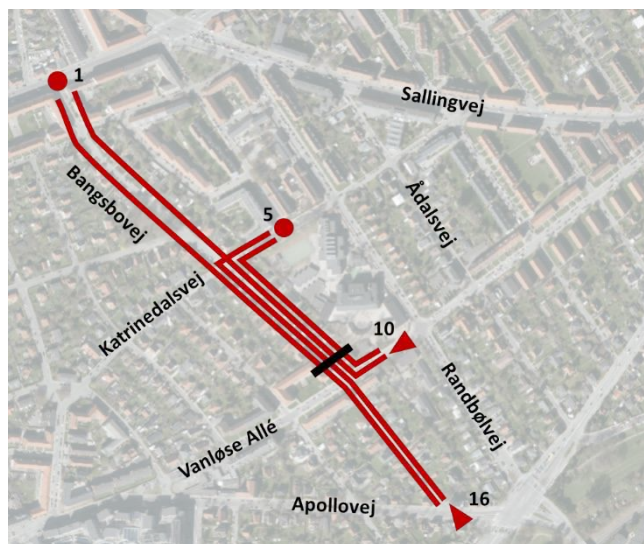
Figur 11: Rutebunder for gennemkørende trafik via Bangsbovej på delstrækning mellem Vanløse Allé og Apollovej mod syd.



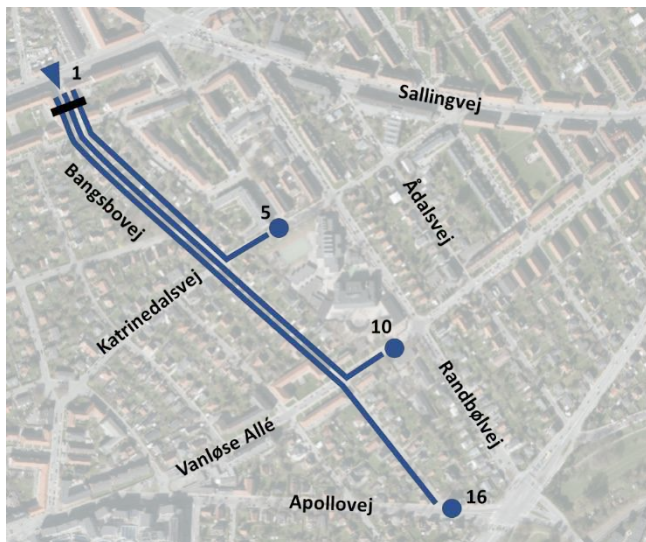
Figur 12: Rutebunder for gennemkørende trafik via Bangsbovej på delstrækning mellem Vanløse Allé og Apollovej mod nord.



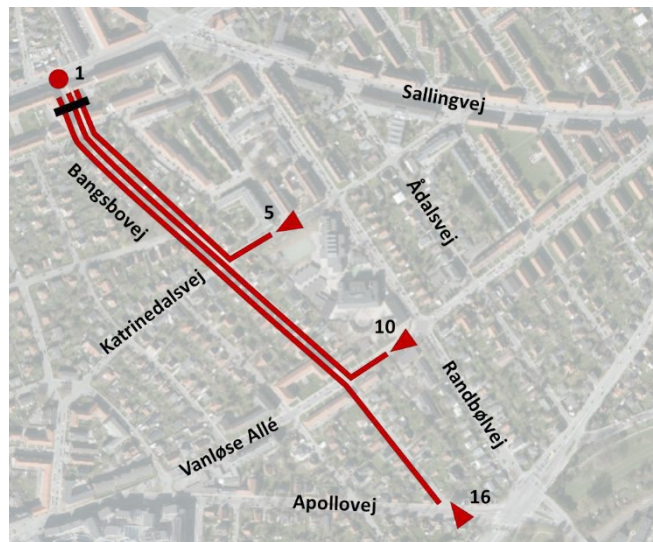
Figur 13: Rutebunder for gennemkørende trafik via Bangsbovej på delstrækning mellem Katrinedalsvej og Vanløse Allé mod syd.



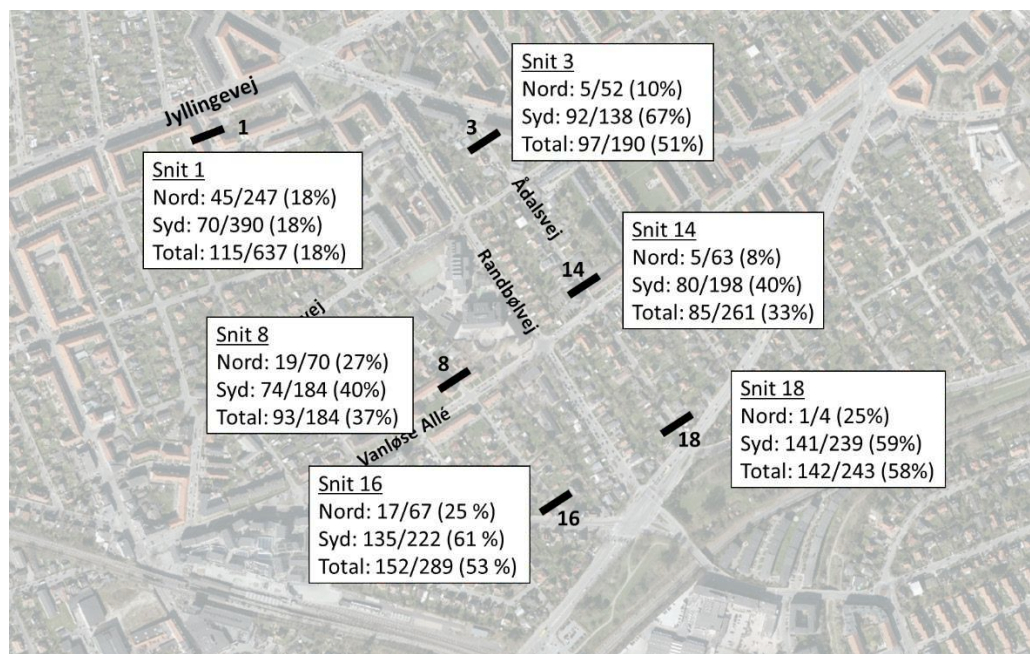
Figur 14: Rutebunder for gennemkørende trafik via Bangsbovej på delstrækning mellem Katrinedalsvej og Vanløse Allé mod nord.



Figur 15: Rutebundter for gennemkørende trafik via Bangsbovej på delstrækning mellem Jyllingevej og Katrinedalsvej mod syd.



Figur 16: Rutebundter for gennemkørende trafik via Bangsbovej på delstrækning mellem Jyllingevej og Katrinedalsvej mod nord.



Figur 17: Resultat af nummerskrivningsanalysen på Ådalsvej og Bangsbovej. I hvert snit er for hver retning angivet: Antal gennemkørende, antal biler i alt samt andel gennemkørende i parentes.

Af Figur 17 fremgår følgende:

- Andelen af gennemkørende trafik begge retninger tilsammen er mellem ca. 18 % og 58 %.
- Andelen af gennemkørende trafik på Bangsbovej og Ådalsvej er væsentlige højere mod syd end i retningen mod nord.
- Der er flere steder registreret gennemkørende trafik på over 50 % for begge retninger tilsammen. Det gør sig gældende for snit 3, snit 16 og snit 18, hvor der er registreret henholdsvis 51 %, 53 % og 58% gennemkørende trafik samlet i begge retninger.

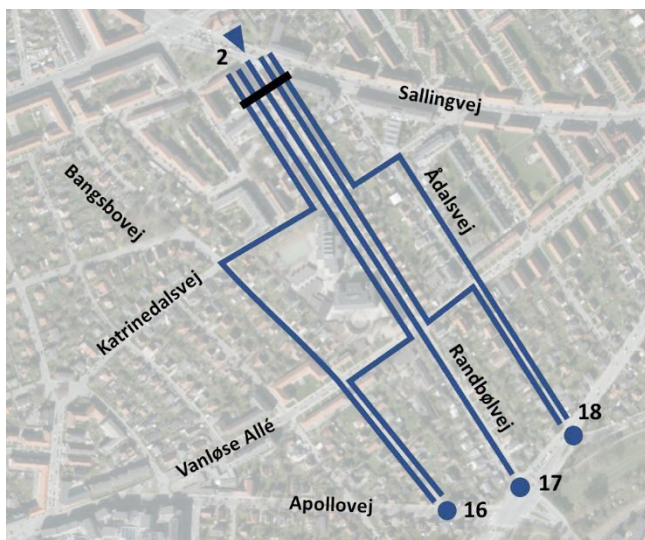
- Metoden som ligger til grund for nummerskrivningsanalysen har nogle usikkerheder. Da de tre førnævnte snit er meget tæt ved grænsen på 50 % kan det ikke entydigt konkluderes at om andelen er over eller under 50 %. Det gør sig specielt gældende for snit 3, hvor andelen af gennemkørende er 51 %.
- Ved de to snit med højeste andel af gennemkørende trafik, snit 16 og 18, er der henholdsvis 61 % og 59 % gennemkørende trafikanter mod syd, hvilket er væsentlig over grænsen. Figuren viser samtidig også at der for den nordlige retning er 25 % gennemkørende trafikanter for begge snit. I forhold til det tidligere etablerede udkørselsforbud virker det plausibelt, at den gennemkørende trafik er har flyttet sig fra Randbølvej ud på Ådalsvej og Bangsbovej.

4.2.2 Gennemkørende trafik på Randbølvej

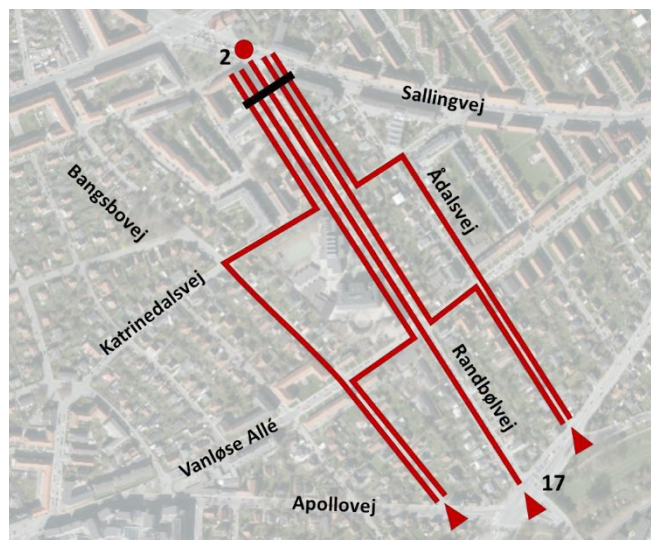
Den gennemkørende trafik er ligeledes undersøgt på Randbølvej, for at vurdere, om dele af Randbølvej kan overgå til privat fællesvej.

Gennemkørende ture på Randbølvej vil være trafik mellem Apollovej og Rebildvej i syd samt Sallingvej og Jyllingevej i nord. Andelen af gennemkørende trafik er beregnet i tre snit jf. Figur 4.

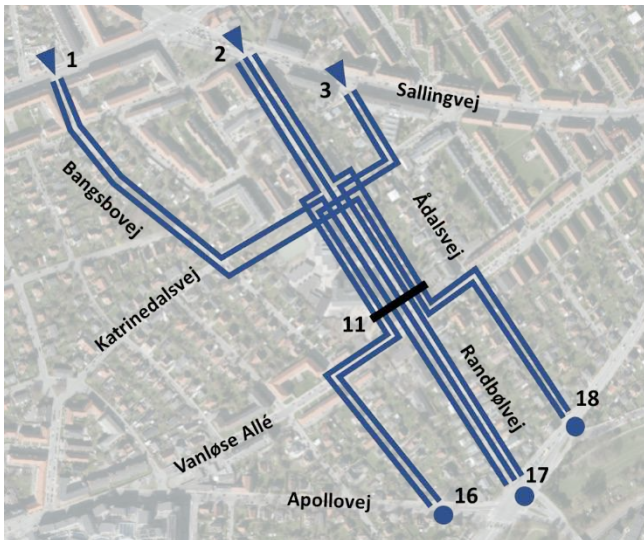
Rutebundterne for de tre snit fremgår af de følgende tre figurer. Resultaterne er efterfølgende vist på Figur 24.



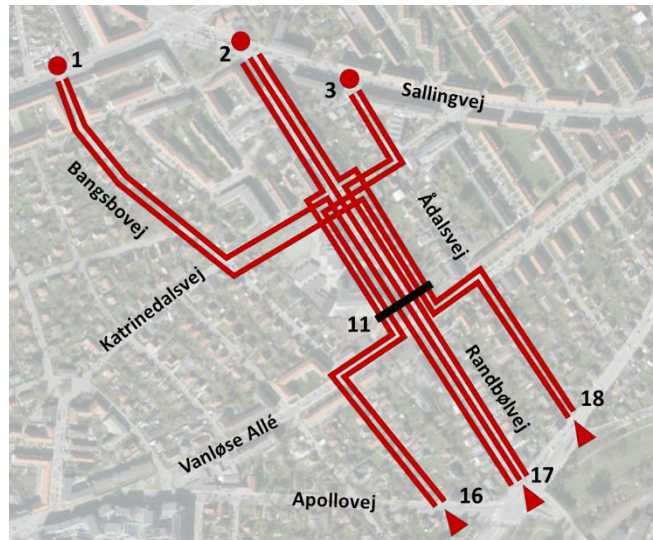
Figur 18: Rutebundter for gennemkørende trafik via Randbølvej på delstrækningen mellem Sallingvej og Katrinedalsvej mod syd.



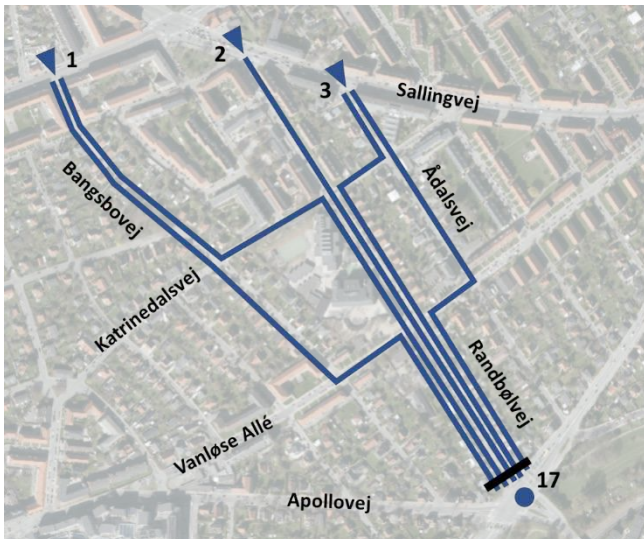
Figur 19: Rutebundter for gennemkørende trafik via Randbølvej på delstrækningen mellem Sallingvej og Katrinedalsvej mod nord.



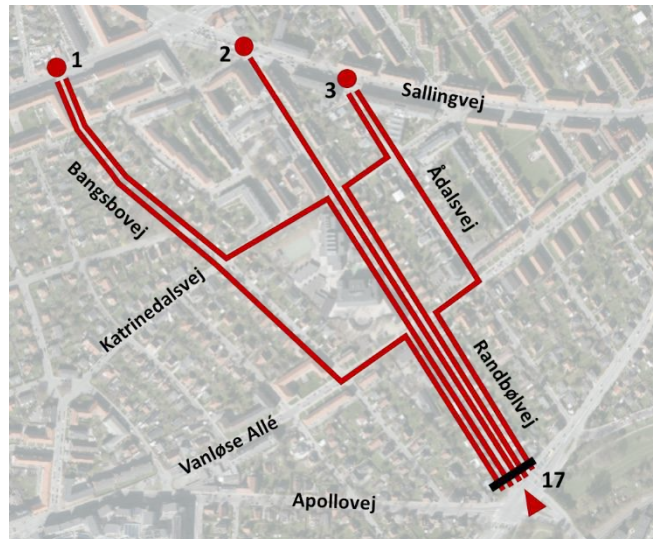
Figur 20: Rutebundter for gennemkørende trafik via Randbølvej på delstrækningen mellem Katrinedalsvej og Vanløse Allé mod syd.



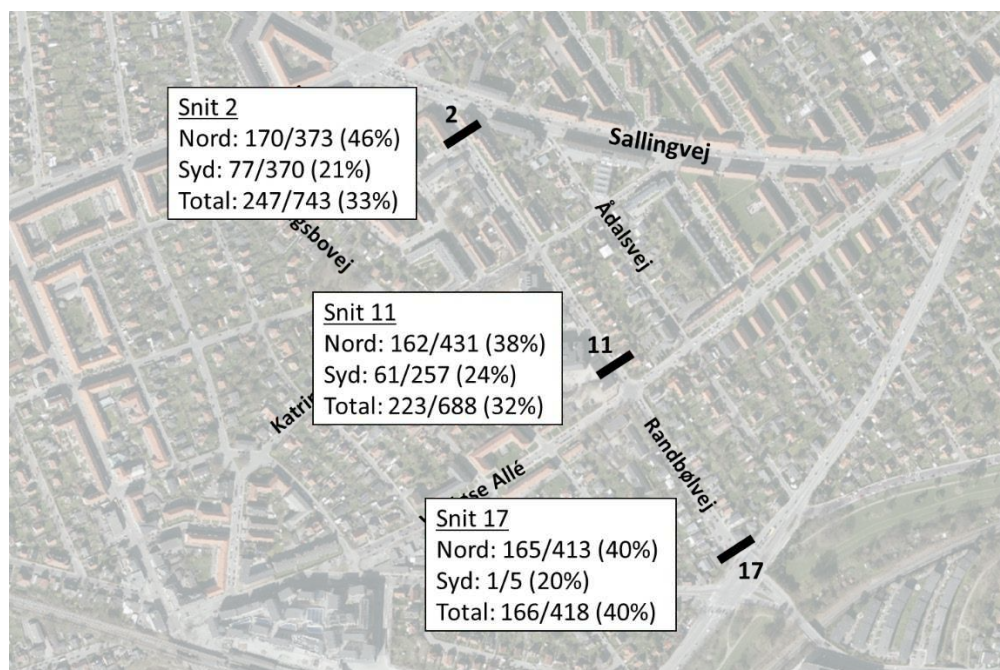
Figur 21: Rutebundter for gennemkørende trafik via Randbølvej på delstrækningen mellem Katrinedalsvej og Vanløse Allé mod nord.



Figur 22: Rutebundter for gennemkørende trafik via Randbølvej på delstrækningen mellem Vanløse Allé og Rebildvej mod syd.



Figur 23: Rutebundter for gennemkørende trafik via Randbølvej på delstrækningen mellem Vanløse Allé og Rebildvej mod nord.



Figur 24: Resultat af nummerskrivningsanalysen på Randbøllevej. I hvert snit er for hver retning angivet: Antal gennemkørende, antal biler i alt samt andel gennemkørende i parentes.

På Randbøllevej udgør andelen af gennemkørende trafikanter 32%-40%. I modsætning til Bangsbovej og Ådalsvej er den primære retning på Randbøllevej mod nord. Trafikintensiteten på vejen betyder dog, at andelen af gennemkørende trafikanter er under 50%.

Ligesom analysen i 2017, så åbner dette resultat muligheden for at Københavns Kommune kan lade vejen overgå til privat fællesvej, da andelen af gennemkørende trafikanter er under 50%.

Andelen af ærindetrafik ved Katrinedals Skole er ikke behandlet yderligere.

5

Trafikmængder og trafikens udvikling

Af Tabel 2 fremgår antallet af registrerede køretøjer i de 18 snit. Der i tabellen både medtaget registreringer fra 2020 og 2017 samt snittællinger fra 2015, hvor begge fremgår retningsfordelt og samlet over begge retninger. Derudover fremgår også en kolonne med forskellen mellem 2020 og 2017 samt 2020 og 2015.

Snit	2015			2017			2020			Forskel	
	Nord/Øst	Syd/Vest	Sum	Nord/Øst	Syd/Vest	Sum	Nord/Øst	Syd/Vest	Sum	2015-2020	2017-2020
1	-	-	-	234 (41%)	337 (59%)	571	247 (39%)	390 (61%)	637	-	66 (12%)
2	452 (50%)	456 (50%)	908	410 (51%)	398 (49%)	808	373 (50%)	370 (50%)	743	-165 (-18%)	-65 (-8%)
3	-	-	-	92 (29%)	224 (71%)	316	52 (27%)	138 (73%)	190	-	-126 (-40%)
4	452 (50%)	456 (50%)	908	363 (48%)	397 (52%)	760	376 (51%)	365 (49%)	741	-167 (-18%)	-19 (-3%)
5	254 (45%)	307 (55%)	561	220 (46%)	261 (54%)	481	224 (39%)	349 (61%)	573	12 (2%)	92 (19%)
6	158 (43%)	209 (57%)	367	236 (64%)	133 (36%)	369	223 (49%)	229 (51%)	452	85 (23%)	83 (22%)
7	524 (61%)	330 (39%)	854	512 (64%)	283 (36%)	795	444 (61%)	283 (39%)	727	-127 (-15%)	-68 (-9%)
8	66 (29%)	163 (71%)	229	71 (27%)	190 (73%)	261	70 (28%)	184 (72%)	254	25 (11%)	-7 (-3%)
9	61 (19%)	252 (81%)	313	59 (22%)	210 (78%)	269	60 (22%)	211 (78%)	271	-42 (-13%)	2 (1%)
10	359 (63%)	210 (37%)	569	216 (42%)	302 (58%)	518	194 (40%)	293 (60%)	487	-82 (-14%)	-31 (-6%)
11	524 (61%)	330 (39%)	854	489 (65%)	265 (35%)	754	431 (63%)	257 (37%)	688	-166 (-19%)	-66 (-9%)
12	403 (61%)	260 (39%)	663	366 (63%)	217 (37%)	583	349 (63%)	203 (37%)	552	-111 (-17%)	-31 (-5%)
13	1049 (92%)	86 (8%)	1135	523 (90%)	56 (10%)	579	489 (87%)	73 (13%)	562	-573 (-50%)	-17 (-3%)
14	-	-	-	44 (27%)	118 (73%)	162	63 (24%)	198 (76%)	261	-	99 (61%)
15	44 (19%)	193 (81%)	237	34 (16%)	181 (84%)	215	11 (4%)	258 (96%)	269	32 (14%)	54 (25%)
16	61 (19%)	252 (81%)	313	73 (25%)	224 (75%)	297	67 (23%)	222 (77%)	289	-24 (-8%)	-8 (-3%)
17	1049 (92%)	86 (8%)	1135	466 (99%)	7 (1%)	473	413 (99%)	5 (1%)	418	-717 (-63%)	-55 (-12%)
18	44 (19%)	193 (81%)	237	35 (15%)	191 (85%)	226	4 (2%)	239 (98%)	243	6 (3%)	17 (8%)

Tabel 2: Registreret trafik i hvert tællesnit for tællingen udført i 2020 og 2017. Retningsfordelingen er angivet som procent.

Af ovenstående tabel fremgår følgende:

- Den største trafik i 2020 er registreret i de midterste og nordligste snit på Randbøvej (snit 2, snit 4 og snit 7).
- Der er registreret omtrent samme mængde trafik i den midterste del af Bangsbovej som på den midterste del af Ådalsvej (Snit 8-9 i forhold til snit 14-15).
- I forhold til tællingen udført i 2017 findes den største absolutte forskel i den nordlige del af Ådalsvej (snit 3), som er faldet fra 316 til 190 motorkøretøjer (-40%). Den største stigning findes på den midterste del af Ådalsvej, hvor trafikken er steget fra 162 til 261 motorkøretøjer (61%). Ligeledes er der sket en stor stigning på Katrinedalsvej både mellem Randbøvej og Ådalsvej samt mellem Bangsbovej og Randbøvej.
- Generelt er fordelingerne mellem nord/øst og syd/vest meget lig tællingen foretaget i 2017 dog med enkelte udsving ved eksempelvis snit 15 og snit 18. Ved snit 15 er trafikken blevet mere ensrettet mod syd og det samme gør sig gældende ved 18.
- Der er i alt registreret 80 færre biler i 2020 i forhold til 2017.

6

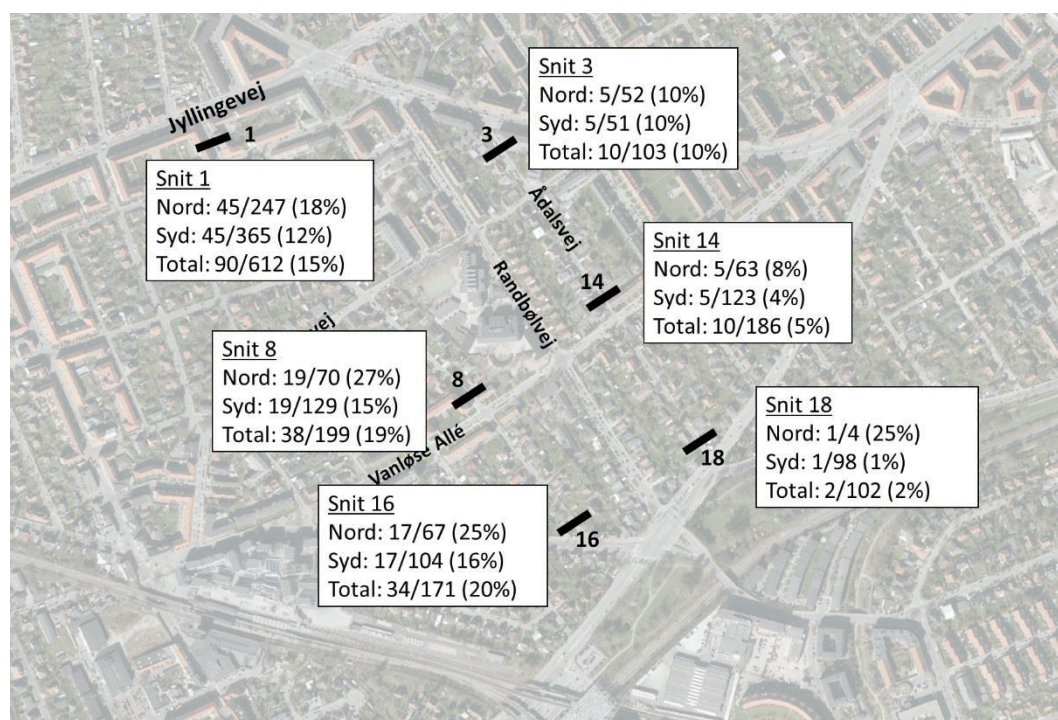
Konklusioner og handlemuligheder

Til at vurdere om en vejstrækning skal have status som offentlig vej eller privat fællesvej er andelen af gennemkørende trafik afgørende. Jævnfør §58 i "Bekendtgørelse af lov om private fællesveje" gælder, at såfremt den gennemkørende trafik udgør mere end 50 %, skal kommunalbestyrelsen gøre en af følgende:

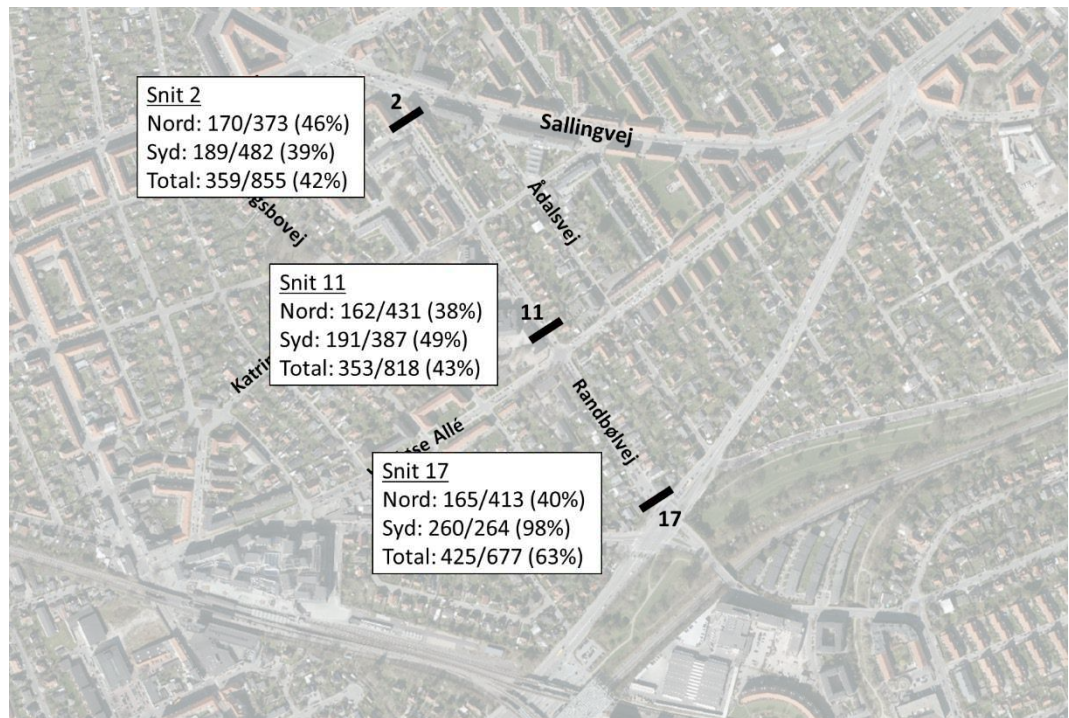
- nedbringe den gennemkørende trafik ved færdselsregulering.
- optage vejen som offentlig.

Tilsvarende bestemmer kommunalbestyrelsen jf. §15 i "Lov om offentlige veje m.v.", hvilke bestående kommuneveje, der skal nedklassificeres fra offentlig vej til privat vej eller privat fællesvej. Kommunalbestyrelsen kan jf. §124 stk. 3 i "Lov om offentlige veje m.v.", tidligst træffe endelig beslutning om, hvorvidt en vej skal overgå til privat vej eller privat fællesvej i forbindelse med vejens nedlæggelse som kommunevej, 4 år efter at kommunalbestyrelsen har offentliggjort sin plan herom. Beslutningen skal trækkes senest 6 år efter offentliggørelsen. Denne paragraf kan dog jf. §126 fraviges ved aftale, når kommunalbestyrelsen og samtlige berørte grundejere er enige herom.

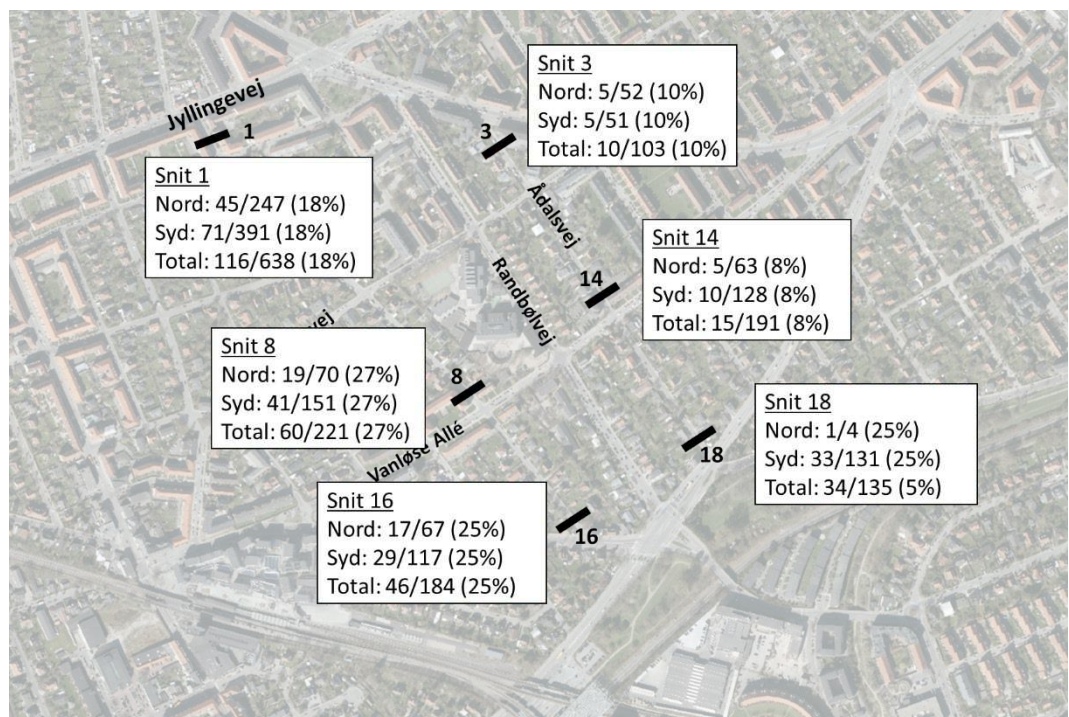
En mulighed i forbindelse med nedbringelse af den gennemkørende trafik på Bangsbovej og Ådalsvej er, at genåbne Randbølvej ud til Grøndalsparkvej. Derved vil størstedelen af den gennemkørende trafik på Bangsbovej og Ådalsvej sandsynligvis flyttes til Randbølvej. Hvor stor en del, som flytter sig til Randbølvej vides ikke med sikkerhed. Derfor arbejdes der ud fra to mulige udfald: at antallet af gennemkørende er ens i begge retninger eller at andelen af gennemkørende er ens i begge retninger. I begge scenarier flyttes trafikken på Bangsbovej og Ådalsvej blive flyttet til Randbølvej.



Figur 25: Flytning af trafik i forbindelse med åbning af krydset mod Grøndalsparkvej, hvor antallet af gennemkørende er ens i begge retninger. I hvert snit er der for hver retning angivet: Antal gennemkørende, antal biler i alt samt andel gennemkørende i parentes.



Figur 26: Flytning af trafik i forbindelse med åbning af krydset mod Grøndalsparkvej, hvor antallet af gennemkørende er ens i begge retninger. I hvert snit er for hver retning angivet: Antal gennemkørende, antal biler i alt samt andel gennemkørende i parentes.



Figur 27: Flytning af trafik i forbindelse med åbning af krydset mod Grøndalsparkvej, hvor andelen af gennemkørende er ens i begge retninger. I hvert snit er for hver retning angivet: Antal gennemkørende, antal biler i alt samt andel gennemkørende i parentes.



Figur 28: Flytning af trafik i forbindelse med åbning af krydset mod Grøndalsparkvej, hvor andelen af gennemkørende er ens i begge retninger. I hvert snit er for hver retning angivet: Antal gennemkørende, antal biler i alt samt andel gennemkørende i parentes.

I begge scenarier vil den gennemkørende trafik på Ådalsvej og Bangsbovej ende maksimalt på 27%, hvilket er under grænseværdien fra "Bekendtgørelse af lov om private fællesveje". Det vil samtidig betyde mere trafik på Randbøvej. I flytningen af trafik er der kun flyttet gennemkørende, hvorimod de registrerede med ærinde er ikke flyttet. Det vil være muligt at trafikanterne med ærinde inde i området vil benytte andre ruter end de gør i dag, men da der ikke er kendskab til den enkelte trafikants ærinde i området indgår disse ikke i flytningen. Der er i denne rapport ikke undersøgt konsekvenserne for krydset ved Grøndalsparkvej samt konsekvenserne for busser, som var årsagen til at krydset blev delvist lukket. Dette bør undersøges nærmere.

En anden mulighed er, at omklassificere vejene i området. Der er to mulige scenarier i forhold til omklassificeringen:

- Bangsbovej og Ådalsvej optages som kommuneveje.
- Randbøvej nedklassificeres til privatfællesvej.

Hvis Bangsbovej og Ådalsvej optages som kommuneveje, vil det medføre, at kommunen har ansvar for vedligehold af vejene. Derudover vil der ikke være nogen øvre grænse for mængden af gennemkørende trafik. Hvis Randbøvej nedklassificeres vil det ændre på forudsætningerne for analysen af den gennemkørende trafik, da trafikanterne i analysen medtages som gennemkørende, når de kører uden stop mellem to kommuneveje. Hvis Randbøvej fremgår som privatfællesvej i analysen, vil rutebundterne på Bangsbovej og Ådalsvej blive ændret.

Bilag A: Bekendtgørelse af lov om private fællesveje

Uddrag af Bekendtgørelse af lov om private fællesveje af 21. december 2010 med de ændringer, der følger af § 3 i lov nr. 379 af 2. maj 2011, § 13 i lov nr. 552 af 2. juni 2014 og § 141 i lov nr. 1520 af 27. december 2014.

Optagelse af vejen som offentlig

§ 58. Kommunalbestyrelsen skal mindst hvert 5. år vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør optages som offentlig, jf. § 15 i lov om offentlige veje.

Stk. 2. Anmoder vedligeholdelsespligtige grundejere til private fællesveje i byzone, der ved en fordeling efter § 49 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til en privat fællesvejs vedligeholdelse, kommunen om det, skal kommunen gennemføre en trafiktælling til belysning af, hvor stor en del af den motorkørende trafik på vejen, der er almen færdsel. Grundejerne kan ikke stille krav om en sådan undersøgelse, medmindre der er gået mindst 4 år fra sidste trafiktælling.

Stk. 3. Viser den i stk. 2 nævnte trafiktælling, at den gennemgående motorkørende trafik på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede motorkørende trafik, skal kommunalbestyrelsen optage vejen som offentlig, jf. § 15 i lov om offentlige veje, eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den almene færdsel på den private fællesvej, så den kommer under 50 pct.

Stk. 4. Ansøgerne afholder udgifterne til trafiktællingen, jf. stk. 2. Hvis den gennemgående færdsel udgør mere end 25 pct. af den samlede motorkørende færdsel på vejen, afholdes udgifterne dog af kommunen. Kommunalbestyrelsen kan, inden trafiktællingen udføres, stille krav om, at ansøgerne stiller sikkerhed for udgifterne hertil.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@via trafik.dk

www.via trafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@via trafik.dk