

Til medlemmer af TMU

Beslutningen om det videre forløb om Randbølvej er på TMU's dagsorden mandag d. 9. september. Vi minder om vores foretræde den 26. august: Forvaltningen vil kun ombygge allerede eksisterende vejbumpe (som endog stadig mangler godkendelse af politiet samt dokumentation af effekten), som kompensation for den dokumenterede massive gennemkørselstrafik på vores veje.

Vi har læst statusnotatet samt bilag med tegning fra forvaltningen og kan kommentere som flg.:

- 1) Forvaltningens forslag til trafikdæmpende foranstaltninger har flere meget kritisable fejl:
 1. Den "nye" vejbumpe på Bangsbovej mod Apollovej eksisterede allerede i dag
 2. Den "nye" vejbumpe på Ådalsvej mod Vanløse Allé eksisterede allerede i dag
 3. Den "nye" vejbumpe på Ådalsvej mod Rebildvej kan ikke anlægges medmindre Ådalsvej 1 får tilbagetrukket godkendelsen af en planlagt indkørsel (forvaltningen har netop godkendt, at deres indkørsel flyttes fra Rebildvej til Ådalsvej)

En mere detaljeret oversigt over fejl og mangler fremgår af bilag 1.

- 2) Den gennemkørende trafik på Ådalsvej og Bangsbovej **overstiger i væsentlig grad** de tilladte 50 % jfr. Privatvejsloven. Der er ingen dokumentation for, at ombygningen af eksisterende vejbumpe vil have tilstrækkelig effekt.

Vi henviser yderligere til bilag 2 ved beslutningen om lukningen af Randbølvej den 24. september 2012 (vedlagt her som bilag 2): Supplerende trafiktiltag anbefales – og vejbumpe har kun begrænset effekt (punkt 4.4-3) – så der skal etableres afværge if. punkt 1 eller 2.

Forvaltningen har selv tidligere vurderet, at nye vejbumpe kun har begrænset effekt ift. at mindske gennemkørsel, og vi er derfor forundret over, at forvaltningen nu mener, at nye/ændrede vejbumpe vil tilstrækkelig effekt – dette er direkte i modstrid med deres tidligere anbefalinger.

- 3) Forvaltningen har kendt til politiets afslag til forvaltningens første løsningsmodel siden 4. april 2013, og nu 5 måneder efter, hvor der skal stemmes om sagen i TMU, kan forvaltningen kun præsentere et 'løsningsforslag' for *trafikdæmmende foranstaltninger* som ikke engang er sikkert vil blive godkendt af politiet!
- 4) Det er den **gennemsnitlige gennemkørende trafik**, der er relevant i forhold til Privatvejsloven. Det er også disse tal, som forvaltningen medtog i den officielle rapport udarbejdet på basis af trafik tællingerne, men nu i statusnotat refereres der pludselig til *højest belastning*.

De gennemsnitlige tal fra forvaltningens officielle rapport fremgår af nedenstående tabel hvis resultat er tydeligt:

	Antal køretøjer før trafikforsøget	Antal køretøjer under forsøget	Forskel	Trafikstigning (+) /-fald (i) køretøjer i %	Antal køretøjer i spidstimen under forsøget
Bangsbovej	73	247	+ 174	+ 238%	57
Ådalsvej	65	275	+ 210	+ 323%	41

Vi kender ikke årsagen til, at forvaltningen vælger at ændre modellen for opgørelse af trafikbelastningen i deres statusnotat, men det er **direkte vildledende**, da det er den gennemsnitlige gennemkørende trafik, der er relevant.

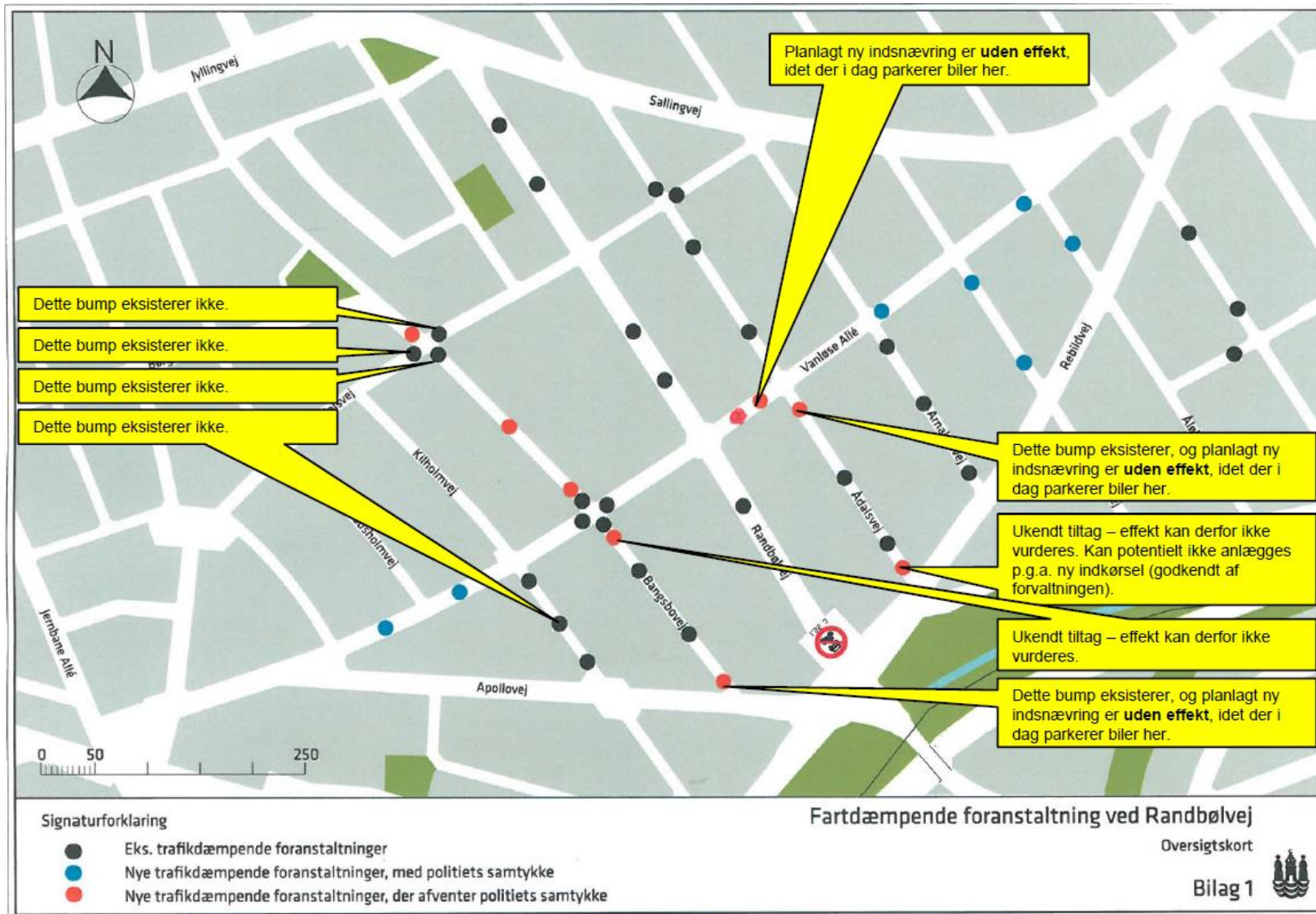
- 5) Forvaltningens påstand om at det iflg. vejreglerne er tilladt at føre op til 300 biler per time igennem smalle private fællesveje som vores, er i **modstrid med et skriftlig svar vi har fra en jurist** fra Vejdirektoratet som ikke kan finde forvaltningens påstand nogen steder i vejloven. Juristen bekræfter yderligere at det er privatvejsloven der er gældende på vores private fællesveje.
- 6) Der er **massiv modstand mod kommunens forslag fra hele Katrinedals kvarteret** – der er 280 husstande, som tidligere skriftligt har givet udtryk for dette.
- 7) Besparelsen på kr. 1,1 mio, ved lukning af Randbølvej er **ikke blevet dokumenteret** trods adskillige henvendelser til forvaltningen.
- 8) Forvaltningens forslag **lever ikke op til TMU's krav** om (jfr. afstemningen den 24. september 2012), at de berørte veje skulle kompenseres for de trafikgener som lukningen af Randbølvej vil medføre.

Vi har hermed dokumenteret at forvaltningens arbejde desværre efterlader rigtigt meget at ønske og vi håber at TMU's medlemmer vil stemme for forslaget om *at 'Teknik- og forvaltningen inden udgangen af oktober 2013 fremlægger forslag for teknik-og miljøudvalget om ændring af trafikken på og omkring Randbølvej til aflastning af de gener, som det har medført at ensrette Randbølvej'*

På arbejdsgruppen vegne

Brian Sørensen Fischer
Dennis R. Jørgensen
Frantz Dupuis
Henrik Holmlund Thomsen
Jan Mørch
Jes König
Las Olsen
Thomas Ritter

Bilag 1



4.3 **Anbefaling**

De samlede effekter af forsøget vurderes at give flest fordele for området som helhed.

Derfor anbefales det, at ensrette den sydligste del af Randbølvej permanent, som foreslået i busfremkommelighedsprojektet for Flintholm station.

Samtidig anbefales supplerende trafiktiltag på lokalvejene, som kan dæmpe den gennemkørende trafik yderligere og sikre et passende lavt trafikniveau på Bangsbovej og Ådalsvej.

4.4 **Forslag til afværgeforanstaltninger**

Trafikforanstaltninger som kan dæmpe trafikken yderligere indenfor boligområdet (herunder på Bangsbovej og Ådalsvej).

Her kan peges på flere forskellige muligheder, som kan uddybes efterfølgende i samarbejde med Vanløse Lokaludvalg:

1) Anlæg af ekstra fartdæmpning på Ådalsvej og Bangsbovej:

F.eks. i form af zoner med "opholds- og legeområde", hvor trafikken afvikles med 15 km/h på de bløde trafikanters præmisser.

Fordele: Virker lokalt på de veje, som har fået mere trafik som følge af forsøget. Øvrige veje påvirkes ikke og omvejskørsel for beboere undgås.
Ulemper: Gennemfartstrafik kan fortsat passere, men dog ved væsentligt lavere hastighed.

2) Etablering af flere ensretninger og vejlukninger på en række veje i området:

Fordele: Gør gennemkørsel mere besværligt og derved mindre attraktivt. Tilsvarende løsninger i andre boligområder mindsker gennemfartstrafikken markant i hele området.

Ulemper: Beboerne pålægges omvejskørsel til og fra det overordnede vejnet.

3) Yderligere bump og chikaner på samtlige veje i området:

Fordele: Alle veje sikres mod uønsket høj hastighed.

Ulemper: Begrænset effekt ift. at mindske gennemkørsel yderligere (området er i forvejen fartdæmpet til 30 km/h).