

Til medlemmer af TMU

**Svarskrivelse til "6 Flintholm busfremkommelighed, trafikdæmpende foranstaltninger (2013-0200467)"**

Vi har læst forvaltningens forslag vedrørende "ændring af trafikken på og omkring Randbølvej til aflastning af de gener, det har medført at ensrette Randbølvej", og må med stor beklagelse konstatere, at der intet nyt er siden den 09.09.2013 – det undrer os meget, at forvaltningen tillader sig at fremsende det samme forslag, som I forkastede den 09.09.2013.

Vi har følgende kommentarer til forvaltningens forslag:

1. *"Det er forvaltningens forventning, at foranstaltningerne, når de bliver udført, vil dæmpe trafikken i et sådant omfang, at beboerne aflastes for de gener, det har medført at ensrette Randbølvej, idet en del af trafikken, som det viste sig under forsøgsafspærringen af Randbølvej, vil finde andre mønstre."*

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 og etablering af nye 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 1) "*Supplerende trafiktiltag anbefales – og vejbumpe har kun begrænset effekt (punkt 4.4.3)*" – så der skal etableres afværgeforanstaltninger 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.

2. *"Politiet mener ikke, at der er tilstrækkeligt tungtvejende grunde til at foretage delvis afspærring af disse veje. Det er politiets vurdering, at der ved den delvise afspærring af Randbølvej kun sker en svag stigning af trafikmængden på de omkringliggende veje. Politiet vurderer endvidere, at ved yderligere afspærring af disse veje vil belastningen på de resterende veje i området blive endnu større."*

Politiets vurdering af, at der ved den delvise afspærring af Randbølvej kun sker en svag stigning af trafikmængden på de omkringliggende veje, har desværre vist sig ikke at være korrekt. Der opleves i den grad en væsentlig stigning i trafikken – til langt over de tilladte 50 % jfr. Privatvejsloven.

Vi har svært ved at forstå, at Politiet ikke ser det nødvendigt at følge bestemmelserne i Privatvejsloven, og mener derfor, at Politiet bør forholde sig til kendsgerningerne. Det er også problematisk at forstå, at Politiet vil sikre de andre veje for trafikstigning, mens beboere på Ådalsvej og Bangsbovej skal acceptere dette.

3. *"De nu planlagte yderligere 25 trafikdæmpende foranstaltninger forventes at medføre, at en endnu større andel af trafikanterne finder andre veje."*

Det er kun 6 af de 25 forslåede afværgeforanstaltninger, der ligger på de hårdt belastede veje - resten ligger langt væk fra disse veje. Dermed bliver budgettet ligefrem brugt uden for formålet, idet 1 mio. er afsat til at afværge trafik som følge af lukning af Randbølvej - ikke for at regulere hastighed på veje, som ikke oplever ulovlig trafikstigning.

De 6 relevante afværgeforanstaltninger forventes ingen effekt: På Ådalsvej foreslås der ombygning af et eksisterende vejbumpe samt etablering af et yderligere vejbumpe. Det nye vejbumpe foreslås placeret, hvor der i forvejen er fuld belægning af parkerede biler af beboere fra Rebildvej og Ådalsvej. Det forventes derfor ikke, at dette nye vejbumpe vil have nævneværdig større effekt, end de allerede parkerede biler. Det samme gælder på Bangsbovej.

Det er direkte naivt at tro, at de nye tiltag vil få ca. 200 bilister (ud af total 275 bilister) til at finde andre veje end Ådalsvej, hvilket vil være påkrævet i henhold til Privatvejsloven (samme situation gælder for Bangsbovej).

4. Der er fortsat en række påstande, som forvaltningen ikke har dokumenteret – på trods af, at TMU sammen med borgerne har bedt om dokumentation i 1½ år

*"Ombygningen af krydset ved Randbølvej resulterer i en forlænget "grøntid" i nordgående retning med 2 timer og 41 minutter og 26 sekunder i perioden fra 7-19."*

Grønfasen på Randbølvej er på 7 sekunder, og hele fasen er 1 minut. Dermed er besparelsen 7 sekunder per minut, eller 84 minutter i perioden 7-19. Forvaltningen bedes om redegørelse for de ekstra 77 minutter og 26 sekunder.

*"Heraf bidrager lukningen af Randbølvej med en besparelse i størrelsesordenen 1,1 mio. kr."*

Forvaltningen bedes om dokumentation af denne påstand.

Vi må desværre konstatere, at forvaltningen ikke har formodet at finde en løsning om "ændring af trafikken på og omkring Randbølvej til aflastning af de gener, det har medført at ensrette Randbølvej" (se bilag 2 for en uddybning af dette).

Vi står derfor tilbage med følgende tre løsningsforslag:

**1. Genåbning af Randbølvej**

Fordele: Trafikken normaliserede.

Gældende vejlove overholdes.

Ulemper: Manglende besparelse på 1.1 mio. kr. (afventer stadig dokumentation for denne besparelse)

**2. Etablering af flere ensretninger og vejlukninger på en række veje i området (jf. forvaltningens anbefalinger pr. 24.09.2012)**

Fordele: Gør gennemkørsel mere besværligt og derved mindre attraktivt.

Tilsvarende løsninger i andre boligområder mindsker gennemfartstrafikken markant i hele området.

Gældende vejlove overholdes.

Gener i forbindelse med lukning af Randbølvej begrænses.

Besparselsen på de 1.1 mio. kr. bibeholdes.

Ulemper: -

**3. Etablering af en forsøgsperiode, hvor Ådalsvej lukkes for udkørsel mod Rebildvej og Bangsbovej lukkes for udkørsel mod Apollovej ved opstillingen af betonklodser og vejskilte**

Fordele: Giver mulighed for at vurdere konsekvenserne for trafikken på de øvrige veje i Katrinedalskvarteret, uden at der spildes tid og penge på at etablere utilstrækkelige afværgeforanstaltninger, som dem forvaltningen foreslår.

Ulemper: -

Vi har siden den 09.09.2013 været i dialog med Vejdirektoratet, og der er absolut ingen tvivl om, at den nuværende situation er i strid med Privatvejsloven. Vi håber derfor, at der nu efter 1½ år kan træffes en beslutning, der bl.a. sikrer, at vi kan få vores sikre skoleveje tilbage igen, uden at vi skal ud i et langt juridisk tovtrækkeri, hvor der blot spildes flere skattekrone på yderligere trafiktællinger og utilstrækkelige tiltag, som dem forvaltningen foreslår.

Vanløse, den 16. oktober 2013.

På arbejdsgruppen vegne

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

#### 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).