

Københavns Kommune
Randbølgevej
Svar på Supplerende Rapport

NOTAT
27. august 2012
SSN/ARH

Dette notat er udarbejdet af Via Trafik for Københavns kommune. Notatet indeholder spørgsmål og svar på de problemstillinger, Thomas Ritter rejser i "*Supplerende rapport til Trafikanalyse Randbølvej*".

I notatet henvises til B1, som er Projektforslag for Flintholm Station, Busprojekt, bilag 1 vedlagt indstilling til Teknik- og Miljøforvaltningens møde den 23. 1. 2012 og til B2 som er trafikanalysen for Randbølvej, bilag til indstillingen til mødet den 10. 9. 2012.

Thomas Ritter har i sin "*Supplerende rapport til Trafikanalyse Randbølvej*" draget følgende hovedkonklusioner:

- *Ensretningen har **ingen indflydelse for busfremkommeligheden***
- *Ensretningen **øger trafikfaren** især for bløde trafikanter herunder specielt skolebørn*
- *Ensretningen har **ingen indflydelse på trafikmængden**, men fordeler trafikken til de smallere villaveje.*

Svar:

Thomas Ritters konklusioner vedrørende busfremkommeligheden og trafikmængden er forkerte. Dette er dokumenteret ved indsamlede trafikdata og udførte bustrafiksimuleringer.

Konklusionen vedr. "trafikfaren" er en forkert generalisering. Som anført i B2 s. 14 viser målinger under forsøget, at langt hovedparten af de målte hastigheder ligger i et niveau som erfaringsmæssigt begrænser risikoen for personskade for bløde trafikanter. Forsøget har vist, at på strækningen ud for Katrinedals Skole samt børneinstitutionen og plejecenteret er trafikbelastningen blevet reduceret.

På Ådalsvej og Bangsbovej medfører den forholdsmæssige trafikstigning (herunder varebiler) alt andet lige en større potentiel uheldsrisiko i forhold til tidligere. Trafikniveauet ligger dog langt under den vejledende anbefaling. Den absolutte uheldsrisiko vurderes derfor fortsat at være meget lille på Ådalsvej og Bangsbovej i forhold til mange andre lokalveje i København og i Vanløse. Den samlede effekt af forsøget vurderes derfor at give flest fordele for området som helhed.

Thomas Ritter skriver:

"Anbefaling

Da ensretningen af Randbølvej ikke understøtter busfremkommeligheden og har negative effekter for den lokale trafik, kan *ensretningen ikke anbefales og projektet bør stoppes.*"

Svar:

Anbefalingen bygger på forkerte konklusioner som beskrevet ovenfor og i det efterfølgende. Thomas Ritter accepterer tilsyneladende ikke, at formålet med projektet er at skabe bedre busfremkommelighed og styrke den kollektive transport. Ensretningen af en mindre del af Randbølvej er et middel i disse bestræbelser, ikke et mål i sig selv. Begge kommunens rapporter (B1 og B2) dokumenterer at busfremkommelighedsprojektet har mange positive effekter både på busdriften og den øvrige trafik, men også i området omkring Katrinedalsskolen.

Thomas Ritter skriver:

Kommunen vurderer, at forholdene ved signalkrydset (1) "medfører kapacitetsproblemer og hyppige kødannelser på Ring 2 i myldretiden" samt at (2) "det store komplicerede kryds giver usikre forhold for cyklister og skoletrafik". For disse hypoteser er der ikke anført begrundelser.

Ad (1): Det er usandt, at signalkrydset medfører kapacitetsproblemer. Kødannelser på Ring 2 skyldes, at Ring 2 kun har en kørebane på Rebildvej mod nord efter krydset og mod syd efter Flintholm station. At øge kapaciteten i krydset vil blot medføre, at biler vil blokere krydset i myldretiden. At krydset ikke har nogen trafikimplikationer står meget klart i den tekniske rapport fra Cowi (Bilag 2 for TMU mødet 11.10.10): "Simuleringerne viser, at ændringen i trafikken fra "Basis 2009" til "Basis 2008" ikke medfører særlige ændringer af kølængderne i krydset. ... køopbygning i krydset er ikke kritiske." (Cowi, s. 28).

Ensretning er derfor uden indflydelse for busfremkommeligheden – Kommunen har efter henvendelse ikke kunne oplyse fordele med ensretningen."

Svar:

Simuleringer af de faktiske fremtidige forhold viser at kølængden i krydset Grøndals Parkvej / Apollovej om eftermiddagen i 2009 var op til 66 meter og i 2018 bliver op til 104 meter. Den kritiske afstand mellem krydset ved Flintholm Station og krydset ved Apollovej er 160 meter. Tiltagene i busfremkommelighedsprojektet, herunder ensretningen af Randbølvej, reducerer kølængden til 56 meter. Dette medfører at busserne kommer hurtigere frem samt en større sikkerhed for at køen ikke strækker sig helt tilbage til Flintholm Station og spærrer for afvikling af bustrafikken. Hermed har kommunen påvist, at der opnås store fordele med ensretningen

Thomas Ritter skriver:

"Busserne, der drejer ned ad Apollovej, påvirkes ikke af trafikken fra Randbølvej, idet bussernes særlige grøn fase kan benyttes til at udsluse biler fra Randbølvej. Udkørsel fra Randbølvej kan derfor etableres på en måde, som ikke stiller tidsmæssige krav ud over det, venstresvingende busser kræver i forvejen."

Svar:

Påstanden er forkert, og kan ikke fungere i praksis, da det ikke er tilladt at give grønt for to retninger samtidig. Nedenstående figur viser hvorledes signalet er programmeret og derudaf kan ses at bussernes svingbevægelse fra Grøndals Parkvej og ned ad Apollovej og udkørsel fra Randbølvej ikke kan kombineres. Den ligeudkørende trafik på Grøndals Parkvej kan ikke gives rødt lys unders svingbevægelsen uden at trafikken på O2 bryder sammen.



Hvid farve angiver fase hvor busserne kan svinge samtidig med ligeudkørende trafik på Grøndals Parkvej. Rød farve angiver fase for udkørende trafik fra Randbølvej.

Thomas Ritter skriver:

"Hvis kommunen ikke ønsker at benytte venstresvingsfasen til Randbølvej, og dermed bibeholdes Randbølvejs egen grøn fase på de nuværende 7 sekunder, så er gennemsnitsforsinkelse per bus ca. 0,3 sekunder. Denne næsten ikkeeksisterende forsinkelse skal ses i forhold til det trafikale kaos, som ensretning af Randbølvej giver".

Svar:

Beregningen er ikke korrekt. Af rapporten "Projektforslag for terminaludformning og bustiltag" fremgår det på side 27 i tabel 2 at rejsetiden for hver bus forkortes med mellem 17 og 31 sekunder.

Thomas Ritter skriver:

"Ad (2): Kommunen har ikke tilvejebragt en analyse af cyklister og skoletrafik, hvor oplevede usikre forhold dokumenteres. Påstanden er uden begrundelse. Krydset er i dag meget overskueligt med klare faser til alle trafikanter. At kommunen betegner cykelturen over Ring 2 som "trafikfarlige cyklistkrydsninger" står jeg uforstående overfor – jeg er ikke bekendt med trafikuheld i krydset, så der er ikke et trafikfarlig kryds i sin nuværende form".

Svar:

Der er i perioden fra 01.01.2007 og frem til 31.12.2011 registreret 11 uheld i krydset C.F. Richs vej/Grøndals Parkvej/Apollovej/Rebildvej/Randbølvej.

4 af disse involverer cyklister og der er et enkelt knallertuheld i forbindelse med et udrykningskøretøj.

I de 5 uheld er to cyklister kommet alvorligt tilskade.

Lokalrådet har desuden udtrykt utryghed ved færdsel i krydset.

Thomas Ritter skriver:

"Argumentet om farlige cyklistkrydsninger fra Randbølvej skal også ses i forhold til det faktum, at kommunen ikke ændrer cykelvej fra C.F. Richs vej. Det er derfor uklart, hvorfor krydsningen fra syd mod nord er ufarlig, når den omvendte retning betragtes som farlig".

Svar:

Der er der stor forskel på trafiksikkerheden for de to retninger. Krydsningen fra nord mod syd er ca. 10-15 meter længere end krydsningen fra syd til nord. Cyklister fra syd til nord kører retlinet på tværs af krydset, og har et forløb der er velkendt fra andre signalregulerede kryds. På grund af krydssets skævhed har cyklister nordfra ikke et retlinet forløb, men skal skifte retning midt i krydset. Cyklisten krydser en stor asfaltflade uden støtteheller eller anden afgrænsning, der kan sikre at cyklister og bilister ikke blandes sammen.

Thomas Ritter skriver:

"Den forslåede nye rute for cyklister fra Randbølvej, som indebærer højresving, kryds af Apollovej (hvor der kommer mange venstresvingende busser fra Ring, underdimensioneret venteplads til cykler på Apollovej) må anses som en uigennemskueligt og unaturligt løsning, som vil have negativ indflydelse på cyklelysten hos skolebørn og deres forældre samt de lokale beboere. At skulle krydse en vej med fire busruter, der svinger ind fra Ring 2 med høj frekvens, må anses som potentielt farligt".

Svar:

I hovedprojektet er arealet til holdende cyklister maksimeret i forhold til det mulige på stedet. Krydsningen for cyklister foregår på sikrest mulige måde – dvs. i et lysreguleret signal.

Thomas Ritter skriver:

"Ud fra overstående vurderes det derfor, at ensretningen af Randbølvej ingen indflydelse har på busfremkommeligheden - Derfor står hele projektet uden formål, og kommunen kan spare 6,7 mio. DKK i anlægsudgifter. Argumentet om øget trafiksikkerhed er heller ikke holdbar".

Svar:

Med baggrund i ovenstående svar er ombygningen fuldt ud trafiksikkerhedsmæssigt og økonomisk forsvarlig.

Thomas Ritter skriver:

Ensretningen øger trafikfaren, især for bløde trafikanter herunder specielt skolebørn

Kommunens rapport henviser til, at "der i den kommunale vejklassificering ikke er nogen forskel på Randbølvej og de øvrige lokalveje i boligområdet" (B2, s.12). Konklusionen er derfor, at trafiksikkerheden er den samme, da trafikken flytter imellem sammenlignelige veje. Dette er en forkert konklusion, idet Randbølvej er 8,15 meter bred og har 2,20 meter brede cykelstier på

hver side, hvorimod Bangsbovej og Ådalsvej kun er 5,25 meter brede og ikke har cykelstier. Dette betyder, at den øgede trafik på Bangsbovej og Ådalsvej går ud over bløde trafikanter, da der ikke er plads til cyklister.

Med parkerede biler på vejen og en trafikmængde svarende til en bil per minut er der permanente udfordringer. Vejene er heller ikke ens i forhold til ejerskab, idet Randbølvej er en kommunal vej, hvorimod Ådalsvej og Bangsbovej er private fællesveje. Trafikken flytter sig fra den større, fælles vej til mindre, private veje”.

Svar:

Konklusion om trafiksikkerheden fremgår ikke af notatet (B2, s. 12), men er Thomas Ritters overfortolkning. Kommunens rapport beskriver, at der ikke er nogen sammenhæng mellem ejerskab og trafikfunktion i den pågældende situation.

Det er desuden ikke korrekt, at der ikke er plads til cyklister. Derudover nævnes i kommunens rapport at den samlede uheldsrisiko set i forhold til den samlede trafikstigning fortsat vurderes at være lav. Trafikmængden svarer ikke til en bil pr. minut men knap én bil pr. minut i spidstimen. Målt over en 12 timers periode fra kl. 7:00 til 19:00 er belastningen i gennemsnit 25 biler i timen, svarende til én bil pr. 2 minutter 24 sekunder.

Thomas Ritter skriver:

”Med øget trafik (trafikmængde svarende til en bil per minut) og flere parkerede biler på vejen (især forældre til skolebørn i stigende grad har brugt området mellem Vanløse Allé og Bangsbovej til afsætning af skolebørn) afvikles trafikken på veje, der ikke er gearret til god beskyttelse af de bløde trafikanter”.

Svar:

En bil per minut som er flere end trafikmålingen viser, er en belastning på 60 køretøjer/time. Vejledende retningslinjer i byområder med lav vejledende hastighed anbefaler maksimalt 300 køretøjer/time.

Thomas Ritter skriver:

”Breddeforhold imellem de ens klassificerede veje.” se illustration 2.

Svar:

Billedet er taget et sted på de sidste 75 meter hvor Randbølvej er ca. 12 meter bred. På de resterende 200 meter af Randbølvej er vejbredden ca. 8 meter.

Thomas Ritter skriver:

”Den reelle pladsmangel førte under forsøget til mange ulovlige parkeringer med hjul på fortovet, som tager plads fra fodgænger og især behindrer handikappede borger og forældre med barnevogne.

Jeg har snakket med billister om det og svaret var, at ”dette gør de for at ikke genere trafikken på denne smalle vej”. Der har ikke været problemer inden forsøgsordningen”.

Svar:

Trafikprojektet ændrer ikke på vejbredden i området. Der kan således ikke dokumenteres en "reel pladsmangel" som følge af projektet. Det er ikke i forbindelse med busprojektet undersøgt om der tidligere har været p-problemer i området.

Thomas Ritter skriver:

"Samtidigt betyder ensretningen af Randbølvej og morgenlukningen af Vanløse allé, at alle biler, varebiler og tung trafik skal dreje til venstre i krydset Randbølvej/Vanløse allé, hvor masser af gående og cyklende skolebørn skal krydse vejen. Dette mindsker trafiksikkerheden og holder bilerne længere i skole og bolig området".

Svar:

Det er korrekt, at venstresvingende forøger uheldsrisikoen, pga. vigepligtsforholdet over for modkørende, dette er et vilkår i alle kryds. Da trafikken i modkørende retning på Randbølvej er relativ begrænset og fordi signalreguleringen giver "huller" i trafikken ved Rebildvej vurderes risikoforøgelsen at være uvæsentlig.

Thomas Ritter skriver:

"Ensretningen har medført, at mange billister fravælger de etablerede "kys og kø" pladser på Randbølvej. I stedet er Bangsbovej blevet til "kys og kø" bane, især i krydset. Dette øger trafikfare, da vejen blokeres i krydset".

Svar:

Dette kan imødegås ved etablering af afværgeforanstaltninger, eksempelvis kys&kør på Bangsbovej. Forvaltningen indleder dialog med borgerne i området herom.

Thomas Ritter skriver:

"Ud fra overstående kan Kommunen konklusion om "en forbedring af trafiksikkerheden" (B2, s. 14) ikke opretholdes. Ligeledes spekulerer kommunen om "forbedring af den oplevede tryghed" (B2, s. 14) samt "øge andelen af elever, der cykler i skole" (B", s. 14) uden at have nogen form af dokumentation for disse påstande. De her fremførte argumenter peger i retning af øget uheldsrisiko (som Kommunen også indrømmer på side 15, men tilsidesætter i anbefalingen), især ved venstresvingende biler og høje trafikmængder på smalle veje".

Svar:

Som anført i B2 s. 14 er hastigheder og trafikmængder blandt de faktorer, der har den væsentligste indflydelse på uheldsrisikoen. Målinger under forsøget viser, at langt hovedparten af de målte hastigheder ligger i et niveau mellem 22-33 km/h, hvilket erfaringsmæssigt begrænser risikoen for personskade for bløde trafikanter. På Ådalsvej og Bangsbovej medfører den forholdsmæssige trafikstigning (herunder varebiler) alt andet lige en større potentiel uheldsrisiko i forhold til tidligere. Trafikniveauet ligger dog langt under den vejledende anbefaling. Den absolutte uheldsrisiko vurderes derfor fortsat at være meget lille på Ådalsvej og Bangsbovej i forhold til mange andre lokalveje i København og i Vanløse.

Thomas Ritter skriver:

"Rapporten konkluderer, at trafikmængden i området er "faldet i størrelsesordenen 7-14%" (B2, s.5) og at "mange gennemkørende trafikanter har fundet nye ruter udenfor boligområdet" (B2, s.5)

Desværre er beregningen af trafikmængden i bilag B (B2, s. 17) metodisk forkert, idet der er foretaget dobbeltmålinger i sydgående retning på Randbølvej (ID 052) og Bangsbovej (ID 152). Problemet med dobbeltmålinger er illustreret i følgende eksempel".

Svar:

Den fremførte kritik kan fuldstændig afvises. De udførte trafikmålinger er udført korrekt og er foretaget efter samme metode som kommunens øvrige trafikmålinger foretages på.

Thomas Ritter skriver:

"Trafikmængden kan bedre vurderes ved at samligne trafik på alle veje mod Ring 2 – herved undgås dobbelttælling og forskelsbehandlingen af nord- vs. sydgående trafik. Som tabellen viser er der ved denne beregning konstateret 3% mere trafik efter ensretning af Randbølvej.

Kommunen fejlagtige konklusion er også baseret på antagelsen, at "trafikbilledet har indfundet en ny stationær fordeling" (B2, s.3). Denne antagelse er forkert, idet trafikdata i Kommunens rapport viser en stigende trafikmængde på alle veje mod Ring 2 mellem måling "Efter 1M" og "Efter 2M" (B2, Bilag B, s.17):"

Svar:

Som nævnt i ovenstående svar er målingerne udført korrekt. Afgivelserne som fremhæves i den Supplerende Rapport (Tabel 2) ligger i en størrelsesorden, der kan tilskrives den daglige trafikvariation og målemetodens usikkerhed.

Thomas Ritter skriver:

"Trafikmængden på Randbølvej i norgående retning stiger tilsvarende med 9 % mellem "Efter 1M" og "Efter 2M". Det må derfor antages, at Trafikken vender tilbage til området efter at have afprøvet alternativer. Dette kan ikke overraske, da de af kommunen forslåede alternative vej betyder omveje og dermed øjet rejsetid samt disse veje er meget trafikkerede i forvejen. Randbølvej er en vigtig gennemkørselsvej i Vanløse især for trafik ind mod Frederiksberg. Så længe C. F. Richs vej er åben, vil gennemkørsel finde sted

Analyse af varebiler (B2, s. 6) viser, at der er 5-16% flere varebiler i området efter ensretningen af Randbølvej (Før/Efter1/Efter2: 392/410/456).

Analyse af tung trafik (B2, s.7) viser, at der er 26-36% mindre tung trafik i området efter ensretning af Randbølvej (Før/Efter1/Efter2: 47/30/35). Denne positive udvikling skal dog ses i sammenhæng med en stigning på 17% mellem målingerne "Efter 1" og "Efter 2", hvilket også viser at lastbilerne vender tilbage ind i området. Derudover skal den tunge trafik udføre dreje væk fra Randbølvej, som øger trafikfaren".

Svar:

De individuelle afvigelser mellem målingerne "EFTER 1" og "EFTER 2" ligger i en størrelsesorden, der kan tilskrives den daglige trafikvariation og målemetodens usikkerhed. I øvrigt er det ikke korrekt, at kommunen foreslår alternative veje.

Thomas Ritter skriver:

"Projektet viser også, at spidsbelastningen på Bangsbovej i forsøgsperioden ligger over "vejreglernes højeste anbefalede trafikbelastning" og på Ådalsvej ligger belastningen lige under grænsen. Da denne belastning hovedsageligt kan tilskrives skoletrafik, må der forventes ca. 33 % øget trafikmængde ved den planlagte udbygning af Katrinedal skole med 33 % flere elever".

Svar:

Dette er forkert. Som det fremgår af B2, s. 11 ligger spidsbelastningen på Bangsbovej i forsøgsperioden ikke over "vejreglernes højeste anbefalede trafikbelastning". Antallet af køretøjer pr. time overstiger kun på et enkelt tidspunkt 50 køretøjer i timen. Største tilladte trafikintensitet er 330 køretøjer i timen.

Thomas Ritter skriver:

"Derudover tager kommunens beregninger for trafikken på Apollovej, herunder kødannelse i spidsbelastningen, ikke højde for den øgede trafik ad Bangsbovej. Den maksimale kølængde i krydset er beregnet til 45 meter om morgenen og 86 meter om eftermiddagen (B1, s.27). Bangsbovej mynder ind i Apollovej ca. 45 meter fra krydset, så al trafik fra Bangsbovej kan ikke komme ud på Apollovej i spidsbelastningen. Da trafikanter forventes at køre ud ind i Apollovej og dermed spærrer kørebane med Vanløse, kommer trafikken til at bryde sammen, især med den målte frekvens på en bil per minut (B2, s.12). Om eftermiddagen kan der forventes trafikale problemer i en udstrækning, der påvirker Ring 2. Dette vil forlængere busrejsetid og signifikant, ud over at det øjer trafikfare for biler og især cyklister".

Svar:

Betragtningen er ikke korrekt. Trafikanter fra Bangsbovej forventes at respektere deres vigepligt over for trafikken på Apollovej. I langt de fleste perioder vil køen ikke strække sig forbi Bangsbovej.

Thomas Ritter skriver:

"På trods af kødannelser forventer Kommunen, at "bussen opnår alligevel forbedret rejsetid" (B1, s.27) på grunden af "den nye højresvingbane, som gør busserne kommer hurtigt frem til signalet" (B1, s.27). Dette er urealistisk, da højresvingbane starter ca. 45 meter før krydset og er dermed blokeret af køen. Den "ekstra svingfase" kan dermed ikke udnyttes.

Svar:

Højresvingssporet er ca. 60 meter. Svingfasen har derfor i høj grad sin berettigelse. Det er alene i de mest belastede perioder at kølængden kan blive op til 45 meter.

Thomas Ritter skriver:

I forhold til ensretning af Randbølvej er den fremførte tredje punkt, "forbedret rejsetid ... (da) ... busserne ikke skal stoppe på Grønsdals Parkvej og Apollovej" (B1, s.27) uden betydning, da dette er uafhængigt af ensretning.

Svar:

Thomas Ritter har misforstået rapportens formål. Kommunens rapport er ikke en rapport om Randbølvejs ensretning, men om et busprojekt i hele Vanløse. Derfor har det stor betydning for hele projektet og bussernes rejsetid at bussen ikke skal stoppe på Grønsdals Parkvej og Apollovej.

Thomas Ritter skriver:

"Ud fra ovenstående kan der konkluderes, at ensretningen af Randbølvej har massiv negative konsekvenser for området".

Svar:

Ensretningen muliggør massive forbedringer for bustrafikken i Vanløse. De samlede effekter af forsøget vurderes at give fordele for området som helhed. Som anført i B2 s. 14 har målinger i forbindelse med forsøget vist, at på strækningen ud for Katrinedals Skole samt børneinstitutionen og plejecenteret er trafikbelastningen blevet reduceret. På Ådalsvej og Bangsbovej medfører den forholdsmæssige trafikstigning (herunder varebiler) alt andet lige en større potentiel uheldsrisiko i forhold til tidligere. Trafikniveauet ligger dog langt under den vejledende anbefaling. Den absolutte uheldsrisiko vurderes derfor fortsat at være meget lille på Ådalsvej og Bangsbovej i forhold til mange andre lokalveje i København og i Vanløse.

Thomas Ritter skriver:

Kommunen har ikke udarbejdet tilstrækkelige rapporter omkring forsøgsordningsprojektet, dermed er målsætningen og effekten ikke dokumenterede.

"Via email-udveksling med Kommunen er der konstateret signifikante forsømmelser ved projektet – basale rapporter og overvejelser forligger ikke hos Kommunen. Dette sætter store spørgsmålstejn ved seriositeten og validiteten ved forsøgsordningen:

Mangelfuld målsætningen: Kommunen oplyser at succes for forsøgsordningen er, når trafikken mindskes – men uden at specificere dette yderligere."

Svar:

Påstanden er ikke korrekt. I 2010 udførte Cowi, for Københavns Kommune fire senarier for trafikal vurderinger af ændret busnet ved Flintholm station. Ligeledes har Via Trafik i forbindelse med udarbejdelsen af projektforslaget overvejet alternative løsninger.

Thomas Ritter skriver:

"Mangler dokumentation for formålet: Kommunen kan ikke dokumentere effekten på busdriften."

Svar:

På side 27, 32, 35, 39, 42, 47, 51, 55 og 59 i rapporten beskrives effekten på busdriften meget detaljeret. Effekten for Hele Vanløse sammenfattes på side 63 og 64 (tabel 20). Det må således bero på en grundlæggende misforståelse af projektet at påstå at der mangler dokumentation.

Thomas Ritter skriver:

Manglende alternativer løsninger: Kommunen kan ikke dokumentere effekten af alternative løsninger, som f.eks. intelligent trafikstyring, kombination af venstre sving ind mod Apollovej (nødvendig med lang fase for at busserne kan komme igennem) med grøn fase for Randbølvej, lukning af C. F. Richs vej, alternativ placering af buskørebaner, buslinjeføring ad Randbølvej (det forekommer ikke indlysende at føre 4 buslinjer igennem Vanløse, hvor Bynet 2018 henviser til minimering af parallelkørsel af busser langs metro/S-tog).

Manglende helhedsvurdering: Løsningen ved krydset løser ikke Ring 2's problemer med kapacitetsudfordringer med kun en bane i hver retning".

Svar:

Som nævnt ovenfor: Påstanden er ikke korrekt. I 2010 udførte Cowi, for Københavns Kommune fire senarier for trafikale vurderinger af ændret busnet ved Flintholm station. Ligeledes har ViaTrafik i forbindelse med udarbejdelsen af projektforslaget overvejet alternative løsninger.

Thomas Ritter skriver:

Kommenens trafikdataprojekt har en del signifikante fejl, så at datagrundlaget og analysen er mangelfuld

1 Der er ikke indsamlet maskinelle snittællinger før ensretningen og dermed mangler grundlaget for sammenligningen. Dette bemærkes i Kommunens egen rapport (B2, s.13)."

Svar:

Korrekt. Det hænger sammen med den primære målsætning om at identificere evt. problemer i forsøgsperioden.

Thomas Ritter skriver:

"2 Diverse manuelle og maskinelle tællinger er kasseret (ID 062), er ikke sammenlignelige (B2, s.13-14), er ufuldstændige (der mangler tællinger på Vanløse Allé) eller er ulogiske (før forsøget drejer 114 lastbiler fra Randbølvej til Vanløse allé indenfor 12 timer – det forekommer eget højt)".

Svar:

Det er almindelig procedure at kvalitetssikre de indsamlede data. Fejlbehæftet data er ikke medtaget i undersøgelsen. Den manuelle tælling med ID 062 foretaget ons. d. 30 maj 2012 er blevet kasseret på grund af en målefejl.