

Notat

Københavns Kommune

Genåbning af Randbølvej

Sammenfatning af trafikale konsekvenser

BI LAG 3

Projekt nr.: 229855
Dokument nr.: 1226584230
Version 1
Revision 4

Udarbejdet af ACH
Kontrolleret af PBH
Godkendt af ACH

1 Sammenfatning

I nærværende notat gives en oversigt over de trafikale konsekvenser, afledt af en mulig genåbning af Randbølvej. Konsekvenserne er beregnet på grundlag af en delvis ombygning af krydset O2/Randbølvej med tilhørende signalløsning. Løsningen er beskrevet i notat 'Trafikal ændring af Randbølvej', NIRAS for Københavns Kommune, januar 2018.

De trafikale konsekvenser af forslaget er beregnet i programmet VISSIM i den trafikmodel, der er opbygget i projektet "ITS CPH".

Konsekvenser for busser

Krydset gennemkøres af buslinjerne 10, 13, 21, 34 og 9A. Med den foreslåede krydsombygning vil linje 10 og 21 få markante forsinkelser i nordgående retning i både morgen- og eftermiddagsspidsstimen. Linje 34 vil opleve en markant forbedring i eftermiddagstrafikken, mens de øvrige linjer vil opleve relativ små ændringer i fremkommeligheden. Alle buslinjers køretider er i modellen målt på lidt længere kørselsstrækninger, hvor kø-effekter på andre delstrækninger i trafikmodellen muligvis påvirker resultaterne.

Resultaterne er desuden baseret på det foreslåede signalprogram, som ikke er detailprojekteret. Det skønnes, at en optimering af signalfunktion og samordning vil kunne halvere forsinkelserne i det nye krydsforslag for linje 10 og 21 i myldretiderne og fjerne alle øvrige forsinkelser for busserne.

Konsekvenser for biltrafik gennem krydset

Resultaterne af simuleringen viser, at forsinkelserne for biltrafikken på Grøndals Parkvej vil være uforandrede fra nord og med en stigning på 15-20 sek pr. køretøj fra syd, idet denne retning i dag har noget større grøntid end fra Ring 2 nord. Til gengæld viser forslaget en markant reduktion af forsinkelse for C.F. Richs Vej, der i dag kan have lange køer om eftermiddagen. Trafik fra Apollovej får nogenlunde samme forsinkelse som i dag. Trafik fra Randbølvej kan ikke sammenlignes, da denne trafik ikke tillades i dag.

Det forventes, at der ved den nærmere projektering vil kunne prioriteres lidt ekstra grøntid til de mest belastede retninger, fx Ring 2, i krydset.

Konsekvenser for biltrafik på hele Ring II

I simuleringsmodellen har det været nødvendigt kunstigt at øge trafikbelastningen fra Randbølvej og ind i krydset for at genplacere trafikken fra de parallelle veje. Simuleringsmodellens resultater giver derfor ekstra kø ved andre flaskehalse på

Ring II og er derfor ikke valide ift. at vurdere på de reelle konsekvenser for biltrafikken.

Konsekvenser for Randbølvej og parallelveje

De forventede trafikale konsekvenser ses af nedenstående tabel:

Trafikbelastninger (hverdagsdøgntrafik)	I dag	Scenarie (forventet)	%
Randbølvej	1.135	1.300	+ 15%
Ådalsvej	237	110	-54%
Bangsbovej	313	114	-64%

Det forventes således, at en genåbning i signalkrydset vil flytte noget af den syd-gående trafik fra Ådalsvej og Bangsbovej tilbage på Randbølvej, som er den bedst egnede trafikvej. Den samlede trafik på de tre veje forventes dog ikke at stige.

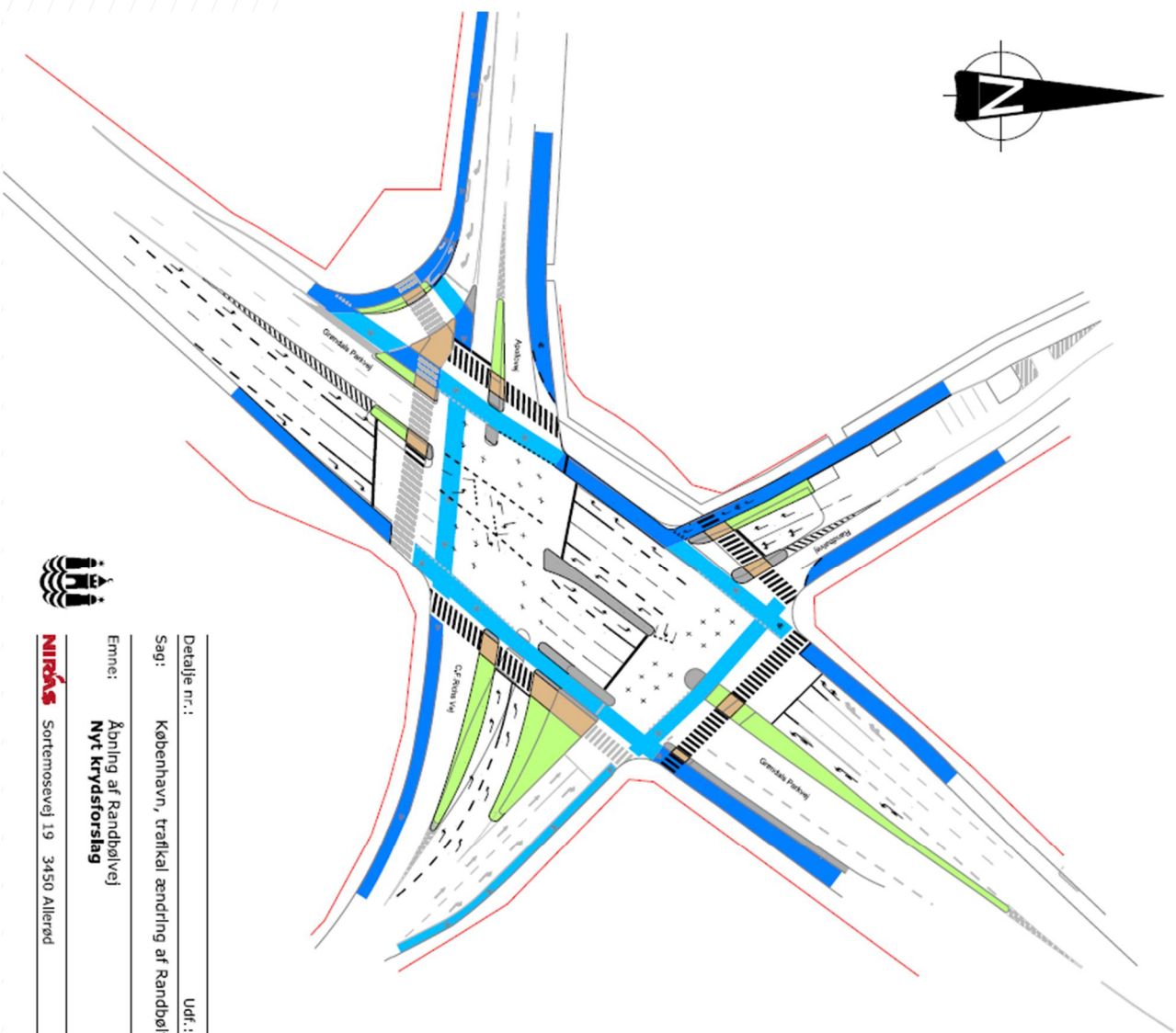
Trafiksikkerhed i krydset

Uheldsbilledet er domineret af uheld mellem venstresvingende fra Apollovej og ligeudkørende mod Randbølvej. Denne type konflikt vil blive signalreguleret med projektforslaget, hvilket forventes at kunne spare 2 uheld pr. 5 år, svarende til en samfundsøkonomisk besparelse på ca. 1,8 mio. kr. Der forventes ikke andre negative eller positive effekter af forslaget.

Trafiksikkerhed ved Katrinedalsskolen på Randbølvej

Genåbningen vil medføre en mindre stigning i trafikken forbi Katrinedalsskolen, men vejnettet er allerede i dag så hastighedsdæmpet, at den sikkerhedsmæssige situation lokalt omkring skolen vurderes at være uændret. Randbølvej er indrettet med gode cykelstier og har parkering i begge sider, hvorfor modsatrettet biltrafik må vige for hinanden.


En åbning af Randbølvej i krydset – og dermed mulighed for dobbeltrettet trafikafvikling - forventes at kunne samle trafikken på den bedst egnede vej i området, hvor cykelstierne også giver cyklende skolebørn rimeligt sikre vilkår.



- SIGNATURER:**
- Nye vejlinjer
 - Matrikelgrænse
 - Eksisterende vejlinjer
 - Støttestpunkt i helle
 - Helle/refuge
 - Cykelsti
 - Cykelbane
 - Beplantning

BILAG 3



Detaille nr.:	Udf.: MJP	Kont.: PBH	Godk.: PBH	Mål: 1:1000	Side: A4
Sag:	København, trafikal ændring af Randbølvej	Sag nr.: 229855	Dato: 2018.01.31		
Emne:	Åbning af Randbølvej Nyt krydsforslag	Tegn nr.:			
 NIRAS Sortemosevej 19 3450 Allerød			Email: niras@niras.dk Telefon: 4810 4200		
			BILAG 3		
			Rev.:		

