



12-04-2016

Sagsnr.  
2016-0081156

Dokumentnr.  
2016-0081156-3

Sagsbehandler  
Søren Kastoft

### **Konsekvenser for busdriften og trafikken på det overordnede vejnet af den delvise lukning af Randbølvej**

Den delvise lukning for udkørsel fra Randbølvej er udført som en del af projektet "Flintholm Station, busprojekt".

Busprojektet blev igangsat med Budget 10, og havde til formål at styrke Flintholm Station som trafikalt knudepunkt. Blandt andet skulle antallet af busser til Flintholm Station øges fra cirka 38 i timen til cirka 60, og fremkommeligheden for busserne skulle forbedres. For at komme til og fra Flintholm Station er busserne nødt til at anvende og krydse Ringvej 2, der har en trafik på cirka 20.000 biler i døgnet. Busprojektet var således samtidig nødt til at opretholde en god fremkommelighed for biler og cykler på Ring 2 på langs ad linjen Grøndals Parkvej – Rebildvej.

Lukning for udkørsel for motorkøretøjer fra Randbølvej har frigjort den nødvendige kapacitet i signalanlægget i myldretiden, til at busserne kan gennemføre det ønskede sving ind og ud mellem Apollovej og Grøndals Parkvej uden at fremkommeligheden på den Ring 2 nedsættes.

De færre konfliktstrømme i krydset har samtidig muliggjort en opstramning af vognbaneforløb med bedre oversigtsforhold, og dermed en forbedring af trafiksikkerheden.

Fælles grønt fra Apollovej og Randbølvej var ikke tidligere, og vil heller ikke fremtidigt være muligt, da disse to trafikstrømme er i konflikt med hinanden i retning mod C.F. Richs vej.

Den forventede effekt af ombygningen af krydset blev i projektet vurderet til 28 sekunders kortere rejsetid pr. bus i morgenmyldretiden fra Apollovej mod Grøndals Parkvej, og 20 sekunder i modsat retning. Om eftermiddagen var de vurderet effekter på hhv. 31 sekunder mod Grøndals Parkvej og 28 sekunder mod Apollovej. Effekterne blev vurderet for et 2018-scenarie, med de forventet fremskrevet trafikmængder.

Køddannelserne om eftermiddagen ned mod Flintholm st. fra krydset blev vurderet til at blive næsten halveret med den gennemførte ombygning af krydset ift. den tidligere geometri og signalstyring,

Hvad de faktiske effekter af ombygningen af krydset har haft på busfremkommeligheden, er svært at vurdere. De forventede effekter bygger først og fremmest på et 2018-scenarie, som ikke afspejler de nuværende trafikstrømme i krydset.

#### **Tilladelse til vejændring**

**N Jalsgade 13  
Postboks 380  
2300 København S**

**Telefax  
3366 7131**

**Mobil  
2270 6534**

**E-mail  
sorkas@tmf.kk.dk**

**EAN nummer  
5798009493149**

**www.tmf.kk.dk**

Derudover er Movias linjeføringer i området blevet ændret efter ombygningen, hvilket gør at man ikke har noget rejsetidsdata fra en sammenlignelig før situation for busserne. Forvaltningen kan derfor ikke måle, men kun vurdere, hvad de reelle effekter af ombygningen har været på bussernes fremkommelighed.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at de forventede rejsetidsgevinster i projektet er overvejende sandsynlige. De implementerede signalprogrammer har givet over 40 % mere grøntid til trafikken fra Grøndals Parkvej i myldretiden, hvor over halvdelen af den ekstra tid gives som konfliktfri svingpil mod Apollovej.

Fra Apollovej er grøntiden for den højresvingende trafik i myldretiden stort set uændret i forhold til før-situationen. Det er dog værd at bemærke her, at den højresvingende trafik nu afvikles i separat konfliktfri fase for fodgængere og cykler. I og med at motortrafikken nu ikke skal holde tilbage og afvente krydsende bløde trafikanter, når de svinger, kan der afvikles langt flere køretøjer i denne grøntid.

Derudover vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at ombygningen har forhøjet trafiksikkerheden i krydset betragteligt. Denne vurdering kan dog først underbygges, ved at gennemgå uheldsdata over en 5-års periode efter ombygningen.

