

Kære bestyrelse

Tak for jeres arbejde med trafikreducerende tiltag i Eberts Villaby.

Nedenfor finder I den besvarelse af de 4 stillede spørgsmål, som trafikudvalget ønsker at præsentere på den kommende generalforsamling.

I trafikudvalget tager vi udgangspunkt i bestyrelsens forslag til trafikreduktion, som blev vedtaget på GF 2020. Særligt lægger vi vægt på kriteriet om, at *'tiltagene skal være til gavn for hele villabyen'*. Det tolker udvalget, som ***tiltagene skal reducere trafikken i hele villabyen***. Det betyder, at det efterfølgende kriterium *'at omlægning af færdsel ikke belaster øvrige veje væsentligt'* tolkes som *'omlægning af færdsel også aflaster de øvrige veje'*. Trafikudvalget er enig med bestyrelsen i, at trafikreducerende tiltag ét eller flere steder i villabyen ikke må flytte trafikken over på villabyens øvrige veje.

1) Hvor mange og hvor skal trafiktællingerne foretages - før og efter prøveperioden?

Før anlæg af de trafikreducerende tiltag skal trafikarbejdet måles på indfaldsvejene i villabyen. Formålet med målingen er dels at etablere et sammenligningsgrundlag for situationen efter tiltagene (før/efter målinger), dels at belyse hvilke veje i villabyen, der er kraftigst belastet af trafik.

Konkret skal målingerne foretages på

- Sigbrits Alle ved Englandsvej
- Dyvekes Alle ved Englandsvej
- Søren Norbys Alle nord for krydset med Torben Oxes Allé
- Skipper Clements alle umiddelbart efter forgreningen til Dronning Elisabeths Alle
- Christian II's Allé efter springvandet (fra Englandsvej)
- Evt. Christian II's Allé mellem Dyvekes Allé og Sigbrits Allé
- Dronning Elisabeths Allé efter springvandet (fra Englandsvej)
- Dronning Elisabeths Allé ved indkørsel fra Amagerbrogade

Målingerne skal forløbe over én uge. Det vil sige, at før-målingen gennemføres samtidig for alle 8 målestationer, og på samme måde gennemføres efter-målingen samtidig på alle 7 målestationer.

2) Hvor lang skal prøveperioden være?

Prøveperiodens længde skal tillade, at trafikanter lærer de nye regler at kende og at diverse navigationssystemer (gps) bliver opdaterede med de nye 'indkørsel forbudt'-regler. Først derefter kan vi få en retvisende måling af tiltagenes effekt på trafikken.

Umiddelbart vurderes en periode på 6 måneder at være tilstrækkelig - men perioden kan løbende vurderes ved at kontrollere, hvornår diverse navigationssystemer bliver opdaterede. Da før- og eftermålingerne næppe vil falde i samme ugenummer (i to på hinanden følgende år) skal målingerne korrigeres for at tage højde for forskelle i trafikbelastningen over året.

Vejudvalget har modtaget Københavns Kommunes vejstatistik som kan danne grundlag for etablering af korrektionsfaktoren.

3) Hvad er et acceptabelt niveau af stigning i trafikken som resultat af trafikomlægningen?

Med henvisning til grundlaget for det vedtagne forslag skal de trafikreducerende tiltag *‘være til gavn for hele villabyen’*. Det betyder, at antallet af biler der kører på villabyens veje, skal reduceres. Der kan altså ikke accepteres en stigning i trafikken som resultat af trafikreducerende tiltag - det siger næsten sig selv.

Trafikudvalget anbefaler, at trafikken på de veje, hvor der ikke implementeres trafikreducerende tiltag, skal falde med mindst halvdelen af det procentuelle fald, der måles på vejene hvor tiltagene iværksættes. Det vil sige, at hvis trafikken på veje med trafiktiltag i gennemsnit (eller median) reduceres med 40 pct., bør trafikken på de øvrige veje i villabyen reduceres med mindst 20 pct. som konsekvens af tiltagene.

4) Hvis resultatet af trafiktællingen efter prøveperioden overstiger det acceptable niveau, kunne man søge at etablere efterfølgende yderligere trafik tiltag for at modarbejde denne stigning, og hvilke?

Trafikudvalget anbefaler, at den valgte løsning straks annulleres, hvis den ikke har den ønskede effekt. Anbefalingen begrundes i, at man med yderligere ad-hoc tiltag risikerer at bygge videre på en løsning, som ikke virker. Trafikudvalget finder det mere hensigtsmæssigt at annullere tiltagene, og derefter re-vurdere hvilken løsning der bedst kan reducere trafikken i hele villabyen.

Øvrige kommentarer

- Hvis før-målingen viser, at trafikarbejdet er større på de veje, hvor der ikke planlægges trafikreducerende tiltag, anbefaler trafikudvalget at det vedtagne forslag forkastes. I stedet udarbejdes et nyt forslag, som formodes også at ville reducere trafikken på de hårdest belastede veje.
- Meget tyder på, at der ikke var mange fra Dronning Elisabeths Alle og Skipper Clements Alle ved generalforsamlingen i 2019, hvor dette forsøg blev vedtaget. Uanset hvad årsagen var til, at folk fra de veje ikke dukkede op, så er det her forsøg umiddelbart for stort et indgreb for netop de to veje til, at beslutningen i 2019 var fair og solidarisk.
- Parkering: Eftersom ALT trafik skal komme ind i Villabyen fra enten Skipper Clements Alle eller Dronning Elisabeths Alle (beboere, gæster, gennemkørende, folk der søger p-pladser mv.), så vil folk der bare bruger Villabyen som parkeringsplads parkere på den først ledige parkeringsplads. Derfor vil mængden af parkerede biler være størst på Dronning Elisabeths Alle og Skipper Clements Alle. Når de veje er fyldt op, vil der bliver parkeret andre steder i Villabyen.

Kommentarer fra DEA 9:

1. Vi er bekymrede for at indførelsen af de foreslåede tiltag vil rive villabyen midt over og skabe splid og nabostridigheder i en ellers velfungerende grundejerforening. Et mindretal vil blive pålagt en byrde som ikke er rimelig (væsentlig øget trafik og forringede parkeringsforhold).

2. Vi bør lave en fuld måling af trafikken i Villabyen, ikke blot for at have et sammenligningsgrundlag, men fordi der slet ikke er lavet en måling på andre veje end Søren Norbys Allé. Dermed er forarbejdet for trafiktiltagene og identifikationen af gennemgående trafik i Villabyen problematisk mangelfuldt og materialet fremlagt til generalforsamlingen til dels misvisende.

3. Trafikmålingen er baseret på måling af trafik på én vej i villabyen - samt de tilstødende veje som også er berørt af som ruterne på Søren Norbys Alle. Det vil sige at det eneste data vi har, som planen er baseret på kun et udsnit af de eksisterende forhold. Det er for lidt data at basere en hel omdirigering af trafikken på.

4. I det materiale bestyrelsen har fremlagt til beboerne i Villabyen op til/på den generalforsamling hvor trafiktiltagene blev vedtaget, fremgår det at det nordøstlige hjørne af Villabyen er det mest trafikerede (side X i præsentationen). Realiteten er, at de veje der er afbilledet på kortet er de eneste veje der har været omfattet af trafikmålingen. Dette er misvisende. Vi ved reelt ikke om det er der trafikken er mest belastet og da vi ikke har noget sammenligningsgrundlag, og det er bekymrende at de omfattende tiltag der skal implementeres nu, er baseret på et mangelfuldt grundlag.

5. Pt er der adgang til Villabyen via de 3 veje der støder op til Amagerbrogade. Man må forvente at trafikken ikke blot forsvinder, men at folk fortsat vil bruge villabyen som gennemkørsel og til ærindekørsel. Da der kun vil være en vej (Dron. Elisabeths Alle) åben for indkørsel til villabyen vil denne vej blive belastet uforholdsmæssigt meget da den skal afbøde for de to andre veje, som lukkes.

6. I trafiktællingen som er lavet for Søren Nordbys Alle, kan vi se at ca. 60% af trafikken er gennemkørende og 40% er ærindekørsel. Tiltagene er lavet for at begrænse den gennemkørende trafik og vi mangler information om hvordan man forventer at ærindekørslen bliver reduceret (i så fald på hvilket grundlag?), og hvor man forestiller sig at denne ærindetrafik vil omdirigeres til.

7. I trafiktællingen som er lavet for Søren Nordbys Alle, kan vi se at ca. 25% af al trafikken er ærindetrafik, som kommer fra øst (dvs. Amagerbrogade). Når to ud af tre adgangsveje fra Amagerbrogade til Villabyen lukkes, må det naturligt forventes at ærindetrafikken omdirigeres til den eneste tilbageværende åbne vej (Dron. Elisabeths Allé).

8. En del af den ærindetrafik der kommer fra amagerbrogade må forventes at være parkeringsrelateret. Når to ud af tre indkørselsveje fra Amagerbrogade til Villabyen lukkes, så vil der komme øget trafik med parking til formål via den eneste åbne vej (Dron. Elisabeths Alle) og at det ikke blot medføre øget trafik og men væsentligt forværrede parkeringsforhold i den del af

villabyen som ligger tættest på indkørslen fra Amagerbrogade ind ad Dronning Elisabeths Allé.

9. Kommunen tvivler selv på kvaliteten af trafiktællingen - ved vi hvorfor kommunen gør det? Hvis der er tvivl om dataenes validitet, bør der laves en ny tælling.

Vi mødes gerne med bestyrelsen til en snak om det foreliggende forslag til trafikreduktion.

Venlig hilsen
Trafik-gruppen SCA/DEA