



Projektbeskrivelse

H.C. Andersens Boulevard Geometrisk udformning

Forslag til ændret geometrisk udformning af krydsene er vist på indstillingens bilag 2, 5, 7.

Udformningen følger de opstillede forudsætninger og angiver i større detalje, hvordan disse kan tilgodeses. Herudover er der søgt indarbejdet en række andre hensyn. I det følgende beskrives kort, hvilke ændringer, der er foreslået, og formålet med disse.

Gyldenløvesgade - Farimagsgade

De væsentligste foreslåede ændringer er følgende:

Venstresvingssporet på Boulevarden fra nordvest nedlægges, fordi venstresvinget forbydes, fordi det af trafikafviklingsmæssige årsager vurderes mest hensigtsmæssigt. Midterhelleområdet bliver derved forholdsvis bredt på det meste af strækningen fra krydset til Søgaderne. Det kan overvejes at anvende arealet til beplantning, idet der ikke er ledninger under den udvidede rabat.

I den udadgående tilfart på Boulevarden reduceres antallet af vognbaner fra 4 til 3, og den særlige busbane i forbindelse med det nuværende busstop nedlægges. Dette giver mulighed for at etablere vognbaner og skilleheller for såvel bundet venstresving som bundet højresving, i alt væsentligt inden for den samme bredde. Det areal, som i dag anvendes af højresvingende trafik og cyklister, forbeholdes for cyklisterne og kan i den forbindelse reduceres noget. Derved kan den eksisterende skillehelle udvides lidt og forlænges baglæns hen imod Jarmers Plads, hvor den desuden kan gøres bredere. Skillehellen er stort set det eneste areal mellem kørebanen og bygningen, hvor der ikke er ledninger i jorden, og den er således det mest velegnede sted til etablering af eventuel beplantning. Venstre- og højresvingsspor er vist med nogenlunde samme længde som sporene har i dag, men det vil fysisk være muligt at forlænge dem, dersom der findes ønskeligt.

I den udadgående frafart på Boulevarden nedlægges ligeledes højresvingssporet (mod Nansensgade og Nørre Søgade) og det særlige busspor, og busstoppet tilrettelægges helt ud til den nærmeste vognbane. Krydsets hjørne kan herved skydes noget frem. Der foreslås etableret perron for busserne på ydersiden af cykelstien i så stor længde, der er behov for, og højresvingssporene til de efterfølgende kryds afkortes tilsvarende. Perronen gøres så bred, at der kan opsættes buslæskur.

I tilfarten fra Vestre Farimagsgade er der efter det oplyste 2 venstresvingsspor, 1 ligeudspor og 1 højresvingsspor, der deles med cyklisterne. Det er foreslået at indlægge en midterhelle som støttepunkt for krydsende fodgængere.

I frafarten til Nørre Farimagsgade kan der tilsvarende reduceres til 1 spor. Det foreslås at benytte bredden til etablering af cykelsti og busstop med en smal perron. Cykelstien føres over i lokalgaden længere mod nordøst. Fortovet berøres ikke. Til- og frakørsel til parkeringskælderen under den tidligere kreditforeningsbygning foreslås etableret i Nørre Farimagsgades frafart og begrænset hertil. Alene højresving til og fra kælderen bør tillades.

21-11-2007

Sagsnr.
2007-61500

Dokumentnr.
2007-435192

Sagsbehandler
Claus Alstrup Borre

Center for Anlæg og Udbud

Njalsgade 13
Postboks 441
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3622

Telefax

Mobil
2764 2985

E-mail
clabor@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

I tilfarten fra Nørre Farimagsgade bliver der plads til en kort venstresvingsbane, idet hellen kan forlægges som følge af frafartens indsnævring.

Krydsets udstrækning i tværretningen bliver som helhed noget kortere. Ventebaner for venstresvingende mod Boulevarden får alligevel omtrent samme længde som i den nuværende udformning.

H.C. Andersens Boulevard - Jarmers Plads

De væsentligste foreslåede ændringer er følgende:

I den udadgående frafart på Boulevarden reduceres antallet af vognbaner fra 4 til 3, og den særlige busbane nedlægges. Dette giver mulighed for at forskyde midterhellen og etablere skillehelle for bundet venstresving i modsat retning. Samtidig kan skillehellen mod cykelstien gøres bredere som nævnt under omtalen af Farimagsgadekrydset.

Skillehellen er stort set det eneste areal langs vejen, hvor der ikke er ledninger i jorden, og den er således det mest velegnede sted til etablering af eventuel beplantning. I den udadgående tilfart på Boulevarden foreslås skillerabatten mellem cykelsti og højresvingsspor nedlagt helt eller delvis og den dér anbragte elmast flyttet for at forbedre de højresvingendes oversigt til cyklisterne.

Over Boulevardens nordvestlige gren etableres fodgængerfelt. I krydsets nordlige hjørne udgår fodgængerfeltet fra skillehellen mellem højresvingsspor og ligeudspor. For at skaffe bedre plads til ventende fodgængere er denne skillehelle udvidet ud mod krydset, og såvel fodgængerfelt som cykelpassage over Jarmers Plads er forskudt tilsvarende. Der opstår herved lidt ekstra plads på hellen ud for Jarmers Tårn.

I frafarten på Jarmers Plads er vist en cykelsti, svarende til den forventede løsning for cykelfremkommelighedsprojektet på Jarmers Plads. I krydsets tværretning er vognbaneforløbet strammet lidt op, og der er markeret ventebåse for de venstresvingende. Den samlede udstrækning af krydset i tværretningen bliver lidt kortere end i dag.

Vigerslevvej - Folehaven

Geometrisk udformning

Forslag til ændret geometrisk udformning af krydset er vist på bilag. 9.

Udformningen følger de opstillede forudsætninger og angiver i større detalje, hvordan disse kan tilgodeses. I det følgende beskrives kort, hvilke ændringer, der er foreslået, og formålet med disse.

I tilfarten fra motorvejen etableres bundet venstresving med det direkte formål at komme de mange venstresvingsuheld fra denne retning til livs. Der kan skaffes den nødvendige plads til en skillehelle uden, at der ændres på kantstøvsføringen langs cykelstien. Venstresvingssporet for trafik mod Sønderkær i nabokrydset bliver lidt kortere.

I tilfarterne fra nord og øst, hvor der er fremført cykelsti, foreslås stoplinjerne for biler trukket tilbage i forhold til cyklisternes stoplinjer

for at sikre større synlighed for cyklisterne.

Højresvinget fra Vigerslevvej nord mod motorvejen afvikles i 2 spor uden særlig regulering i forhold til cyklister og gående. Dette anses for mindre hensigtsmæssigt, og det er derfor undersøgt, om der med fordel kan ændres på reguleringen af dette højresving. Til trods for, at der svinges i 2 spor, er der imidlertid kun registreret et enkelt uheld i den undersøgte periode. Beregninger viser desuden, at der ikke let kan skaffes den nødvendige kapacitet, hvis højresving begrænses til ét spor. En ændring af reguleringen vil derfor kræve større ombygninger og inddragelse af areal fra Vigerslevparken. Dette findes ikke motiveret, og det er derfor besluttet ikke at ændre på reguleringen for de højresvingende fra nord.