

NOTAT

Projekt: Krydsningspunkter for fodgængere i Ørestad København, den 01.07.2010
Emne: Vurdering af krydsningspunkter Projekt nr.: 4699-009
Notat nr.: 1 Reference: suj@moe.dk
Rev.: 0
Fordeling: Peter Fjeldsted Københavns Kommune

1 INDLEDNING

Den nye bydel Ørestaden på Vestamager er udbygget over de sidste 10 år. Bydelen strækker sig fra Njalsgade i nord til Otto Baches Allé i syd. Ørestaden består af en blanding af erhverv og boliger.

I takt med at bydelen er udbygget har Københavns Kommune de seneste par år fået henvendelser fra borgere, med ønsker om en forbedring af flere krydsningspunkter langs Ørestads Boulevard. Endvidere har partiet Venstre i forbindelse med budget 2011 stillet forslag om, at der udarbejdes forslag til lysregulerede kryds ved Byparken og ved C.F. Møllers Allé.

Moe & Brødsgaard har for Københavns Kommune Center for trafik vurderet 12 konkrete strækninger og krydsningspunkter for bløde trafikanter med henblik på evt. forbedring af sikkerheden. Ved 4 af lokaliteterne har man vurderet, at der bør foretages sikkerhedsfremmende tiltag.

Nærværende notat beskriver de eksisterende forhold, heriblandt observationer på lokaliteterne, samt mulige løsninger/vurderinger til forbedringer af den nuværende trafiksituation for de lette trafikanter.

Endvidere søger notatet, at tage hensyn til den fremtidige situation på baggrund af planforslag. Særligt i forbindelse med krydsning af Ørestads Boulevard ved Byparken vil Ørestad Gymnasium og den fremtidige Ørestad skole være med i vurderingen, da det forventes at skolerne skal benytte Byparken til aktiviteter og rekreative formål.

Da der fra politisk side har været stillet forslag om udarbejdelse af forslag til signalanlæg ved Byparken og C.F. Møllers Allé, er der endvidere lavet skitseløsninger og anlægsoverslag på dette.

På Foto 1 er de undersøgte lokaliteter vist.

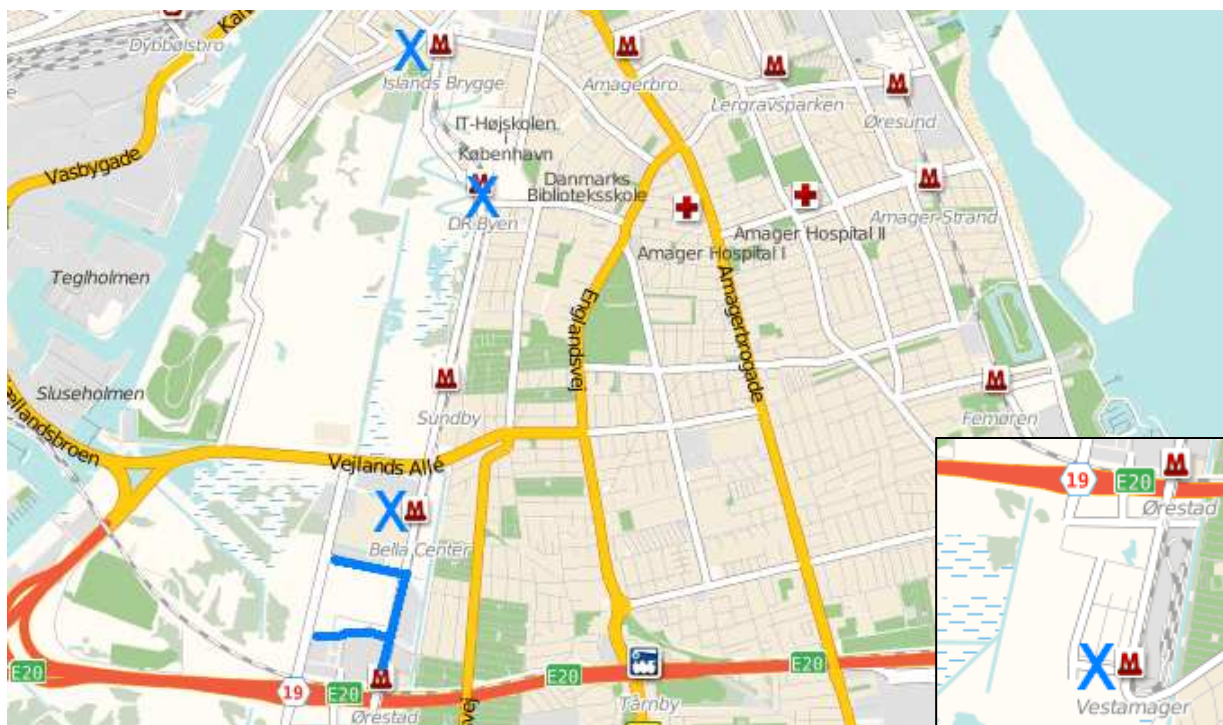


Foto 1: Med i vurderingen er områderne vist med blå; ved Islands Brygge, rundkørslen ved Grønjordsvej, fodgængerovergang ved Bella Center St. samt området fra og med C. F. Møllers Allé til Ørestad St. inkl. Arne Jacobsens Allé. Desuden området ved Vestamager St.

2 ØRESTADEN

Et centralt element i Ørestaden er Metroen, som løber midt gennem bydelen og som har 6 stationer på strækningen. Banedæmning og den landskabelige kanal som på dele af strækningen løber under banen udgør en væsentlig barriere gennem Ørestaden. Kanalen og bandedæmning er kun afbrudt enkelte steder, som derfor bliver de tvungne krydsningspunkter.

Parallelt med banen ligger Ørestads Boulevard. Nærheden til banen gør denne til et naturligt krydsningspunkt for bløde trafikanter.

I områdets nordlige del fra Njalsgade til Vejlands Allé er der kun bebygget på den østlige side af metrodæmningen, mens Amager Fælled ligger på den vestlige side. Ørestads Boulevard fungerer som primærvej i området.

På strækningen fra Vejlands Allé til Amagermotorvejen er området udbygget på begge sider af metroen, særligt dominerende byggerier på strækningen er Bella Centret og Fields.

Den primære vejadgang til området er Center Boulevard, som har forbindelse til Motorvejen og Vejlands Allé, mens Arne Jacobsens Allé, C.F. Møllers Allé og "Bella Centervej" fungerer som fordelingsveje.

Områdets sydlige del fra Amagermotorvejen til Otto Baches Allé ligger forholdsvis ubebygget og efter planerne skal området kun udbygges vest for banen. Ørestads Boulevard er primærvej i området og grundet dens forbindelse til motorvejen benyttes den af en del gennemkørende trafik fra Otto Baches Allé.

Færdiggørelsen af Ørestaden vil formentlig pågå over det næste årti.

3 TÆLLINGER OG OBSERVATIONER

For at afdække krydsningsbehovet ved Byparken og ved Islands Brygge Station er der udført tællinger d. 23. juni 2010 fra 7.30-8.30 og fra 15.30-16.30.

Der er endvidere udført observation ved Vestamager Station d.28. juni 2010 fra kl. 7:20 til kl. 8:20 for at afdække krydsnings- og afsætningsbehov.

Tidsrummene afspejler myldretiden, for skolebørn og bolig-arbejdssted trafik.

Københavns Universitet, Skolen på Islands Brygge og Ørestads Gymnasium har givetvis færre studerende/elever end normalt grundet de afsluttede eksamener, hvilket kan have indflydelse på resultaterne.

Alle øvrige lokaliteter er besigtiget i forbindelse med de udførte tællinger.

Tællinger og observationer er beskrevet under de enkelte lokaliteter.

4 UHELD

Uheldsudtræk fra VIS viser, at der i perioden 2005 – 2010 er registreret 49 uheld på Ørestads Boulevard.

Uheldene er fordelt på 12 personskadeuheld og 37 materielskadeuheld. I de 12 personskadeuheld er der 9 lettere tilskadekomne og 8 alvorligt tilskadekomne. Der er ingen dræbte i uheldsperioden.

Ud af de 49 uheld har 5 fodgængere været involveret og 3 af dem er kommet lettere eller alvorligt til skade.

Der er registreret 8 uheld i situationer med kørsel ligeud, 20 uheld i kryds og 15 uheld i rundkørsler. De resterende uheld er sket bl.a. ved indkørsler.

De fleste uheld er sket om eftermiddagen mellem kl. 16 og kl. 17. De to hyppigste involverede transportmidler er personbiler og cykler.

Langt størstedelen af uheldene involverer aldersklassen 20-44 år. Der er sket 10 uheld med personer i alderen fra 13-19 år.

12 uheld er registreret i rundkørslen ved Grønjordsvej, hvor 9 af uheldene involverer cykler. I denne rundkørsel er sket 2 personskadeuheld, som begge er med cyklister.

I krydset Arne Jacobsens Allé/Ørestads Boulevard er der registreret 4 uheld, hvoraf 2 er personskadeuheld. De tilskadekomne er 2 fodgængere og 1 motorcyklist.

I krydset Njalsgade/Ørestads Boulevard er der registreret 4 uheld, hvoraf 2 er personskadeuheld. De tilskadekomne er en cyklist og en fodgænger.

I krydset C. F. Møllers Allé/Ørestads Boulevard er der registreret 3 uheld, hvoraf 1 er personskadeuheld. Den tilskadekomne er en cyklist.

5 TRAFIKTAL

Københavns Kommune har foretaget permanente trafiktællinger på Ørestads Boulevard på strækningen mellem C.F. Møllers vej og Arne Jacobsens Allé. Tællingerne viser et ubetydeligt fald i årsdøgntrafikken (ÅDT) fra ca. 7.100 i 2008 til ca. 6.900 i 2010.

Jf. lokalplan 278 forventes en ÅDT på ca. 18.000 biler på Ørestads Boulevard udfor Vestamager station.

6 EKSISTERENDE FORHOLD

Ørestads Boulevard fremstår generelt med et smalt vejprofil med et kørespor på ca. 3,25 m, en cykelsti og et fortov i hver retning. Dobbeltoptrukne spærrelinier og heller forhindrer overhaling på størstedelen af strækningen. Samtidig forhindres parkering langs strækningen og det er overvejende kun ved buslommer, at der er sideudvidelser.

Den lange lige vej uden parkering langs kørebanen bevirker, at der generelt er gode oversigtsforhold. I den nordlige del er kryds udført som rundkørsler, hvilket medvirker til at sænke hastigheden på strækningen.

I den sydlige del er der i de fleste kryds udført forsætning af køresporerne vha. heller. Dette medvirker ligeledes til at sænke hastigheden.

7 VED ISLANDS BRYGGE STATION



T-krydset Njalsgade/Ørestads Boulevard er et signalreguleret kryds med to fodgængerfelter. Se foto 3. Fra Ørestads Boulevard er der 3 spor i tilfarten fra syd, hvoraf det ene er udlagt som spærreflade. I sydlig retning væk fra krydset er der to spor på Ørestads Boulevard. Der er etableret midterhelle mellem på Ørestads Boulevard. 70 m syd for krydset er hellen forsat og der er etableret et venstresvingsspor ind til Københavns Universitet.

Hellen fungerer som fodgængerstøttepunkt i forbindelse med fodgængerfeltet. Se foto 2.

Der er opsat belysningsmaster i begge sider af vejen ca. pr. 30 m.

Da metrostationen Islands Brygge ligger ved krydsets sydøstlige hjørne, benyttes fodgængerfelterne i høj grad.

For at komme til/fra metroen kan to trappenedgange benyttes. De er placeret hhv. ved hjørnet af krydset og ca. 70 meter sydligere ved en indkørsel til Københavns Universitet.

Overfor metroens sydlige trappe ligger på den vestlige side af Ørestads Boulevard vejen Hf. Faste Batteri og ved siden af denne ligger Islands Brygge skole. Der er via en låge gennemgang fra Ørestads Boulevard til Hf. Faste Batteri. Hellen som ligger i forlængelse af venstresvingsporet er udnyttet til krydsningshelle udfor denne låge.



Foto 2: Støttepunkt for lette trafikanter ved vejen Hf. Faste Batteri ved Skolen på Islands Brygge.

7.1 Tælling ved Islands Brygge St.

Der er talt fodgængere i fodgængerfeltet på tværs af Ørestad Boulevard ved metrostationen.



Foto 3: Fodgængerfelt set mod nord

Tabel 1: Resultat af tællinger med fodgængere.

Islands Brygge St.	Mod vest (væk fra St.)	Mod øst (mod St.)	I alt
7.30-8.30	112	121	233
15.30-16.30	126	139	265
I alt	238	260	498

Som det ses af tabel 1, er krydsningen i fodgængerfeltet omtrent den samme for hver retning. På de to timer er der observeret 498 gående i fodgængerfeltet, hvilket svarer til lidt mere end 4 fodgængere pr. minut.

Flere skoleklasser benytter fodgængerfeltet om morgenen, men ca. 140 meter syd for krydset ved vejen Hf. Faste Batteri krydsede flere skolebørn. Dette krydsningssted er den korteste rute mellem skolen og metroen.

Der blev observeret en del fodgængere, heriblandt unge, som krydsede Ørestads Boulevard ved HF. Faste Batteri, så krydsningsbehovet er forholdsvis stort.

Det inderste kørespor anvendes til parkering langs dette stykke af Ørestads Boulevard. I overliggeren på T-krydset ved indkørslen til Københavns Universitet er der etableret parkeringsforbud, hvilket giver bedre oversigt for krydsende bløde trafikanter fra vest mod øst. I den østlige side mindsker rækken af parkerede biler oversigtsforholdene.

Ved fodgængerfeltet, hvor trafiktællingen blev foretaget, gik flere fodgængere overfor rødt. Dette gælder også det andet fodgængerfelt i på tværs af Njalsgade.

7.2 Løsning ved Islands Brygge St.

Der vurderes ikke at være problemer eller utryghed forbundet med at krydse fodgængerfeltet på tværs af Ørestads Boulevard, hvorfor der ikke anbefales yderligere tiltag på dette sted.

Der er et stort antal krydsninger ud for HF. Faste Batteri af både voksne og børn. Endvidere er der dårlige oversigtsforhold pga. parkerede biler. Derfor anbefales det, at krydsningen sikres yderligere, ved at etablere støtteheller i det inderste kørespor. Hermed mindskes krydsningslængden, samtidig med at fodgængerne kommer længere ud end de parkerede biler og derved får bedre oversigtsforhold. Det faktum at det eneste kørespor anvendes til parkering i dag medfører, at der ikke vil være kapacitetsproblemer forbundet løsningen.

Da hellerne anlægges i arealer som allerede er omfattet af 10 m reglen, mistes der ingen parkeringspladser. Det kan overvejes, at tidsbegrænse parkering af hensyn til oversigten.

Det anbefales, at der etableres sideheller.

Se skitse 1 med løsningen.

8 RUNDKØRSLEN VED GRØNJORDSVEJ



Rundkørsel med ydre radius på 20 m. Langs rundkørselens cirkulationsareal er anlagt en kantstensafrænset cykelsti og uden på denne et fortov. I hvert ben i rundkørslen er etableret fodgængerfelt med støttehelle på midten. I til- og frafartsspor er afmærket med cykelbane.

Umiddelbart syd for rundkørslen tilsluttes en af hovedstierne fra Amager Fælled til Ørestads Boulevard. Stiens udmundning medfører, at cyklister fra Fælleden kan komme som en overraskelse for biler der er på vej ud af rundkørslen. Et mindre beplantet areal skærmer samtidig for oversigten til stien.



Foto 4: Rundkørslen ved Grønjordsvej set fra Amager Fælled stien

Besigtigelsen foregik om eftermiddagen. I denne periode ankom kun 1 cyklist til rundkørslen, og der var ikke problemer med at komme ud i rundkørslen. Motorkøretøjerne havde en lav hastighed i rundkørslen, og der er ikke trykkesmæssige problemer.

Bløde trafikanter fra nord vælger tilsyneladende den korteste rute fra rundkørslen og ind til stien.



Foto 5: Rundkørslen ved Grønjordsvej. Til højre ses at cyklister benytter en "genvej" ind til stien

8.1 Løsning ved rundkørslen

Selvom der ikke er observeret problemer i krydset ved besigtigelsen, er lokaliteten overrepræsenteret i uheldsstatistikken. Særligt udsatte er cykler på dette sted. Uheldsrapporterne er ikke stedfæstet særligt præcist, men det tyder på at de fleste uheld sker mellem bløde trafikanter kørende mod nord og biler fra Grønjordsvej, som ikke overholder deres vigepligt. En medvirkende uheldsfaktor kan være, at metroens søjler reducerer oversigten og dermed kan "gemme" en cyklist.

Ingen uheld er tilsyneladende sket på vej ud af rundkørslen i sydlig retning, hvor stien munder ud. Der er sket to uheld med cyklister på vej ind i rundkørslen fra nord.

For at forhindre potentielle uheld, hvor cyklisterne cykler den forkerte vej ind i rundkørslen, opsættes fysisk afspærring, således at cyklisterne tvinges til at trække eller køre ad "genvejen" og derved kører korrekt i rundkørslen. Endvidere kan det overvejes, at rydde beplantning på hjørnet ved stien for at skabe bedre oversigt.

Det anbefales, at de 3 rundkørsler vurderes sikkerhedsmæssigt.

Se skitse 2.

9 GRØNJORDSVEJ TIL VEJLANDS ALLÉ



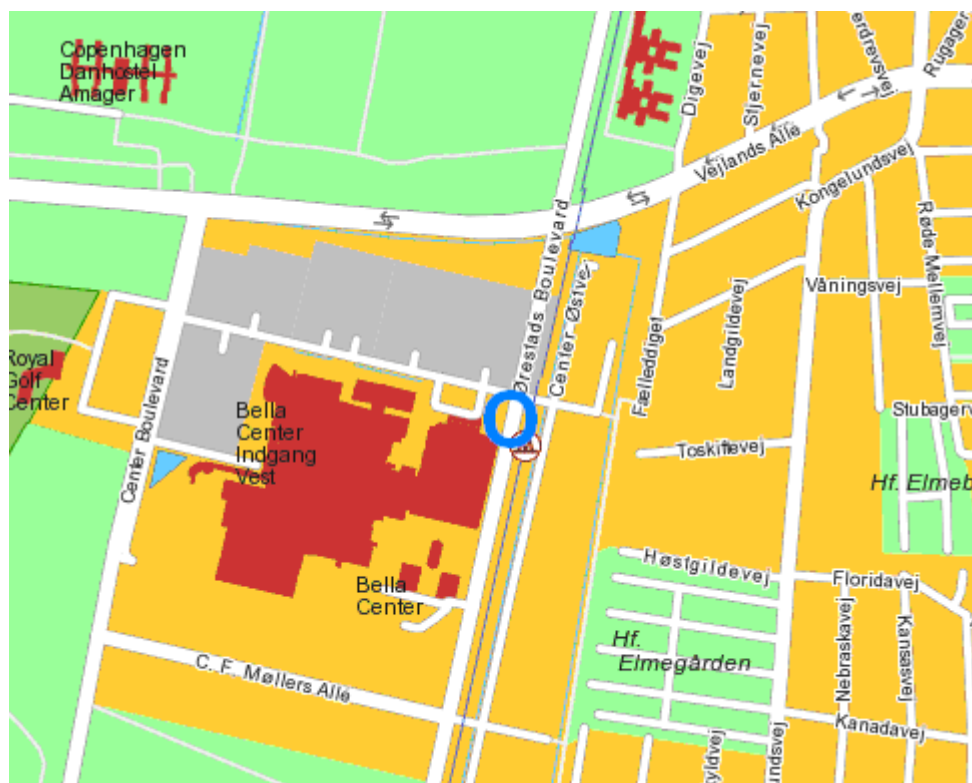
Strækningen fremstår facadeløs og det er kun muligt at komme fra Digevej, som løber parallelt med banedæmningen på østsiden, til Amager Fælled ved Grønjordsvej og ved Sundby Station. Amager Fælleds hovedstier udmunder i Ørestads Boulevard meget tæt på disse gennemlysninger.

Den længste afstand for fodgængere mellem Digevej og et af disse krydsningspunkter er 500 m. Digevej har med lukningen midt på strækningen karakter af stillevej.

9.1 Løsning på strækningen

Der vurderes ikke at være behov for etablering af ekstra gennemlysninger af banedæmningen. Omkostningen til gennemlysning af banedæmningen vil ikke stå mål med det behov fodgængere har for at bruge den ekstra gennemgang. De fleste som vil bruge Fælleden rekreativt, har formentlig ikke noget problem med at skulle gå 5 min for at komme derhen. Alternativet er, at de alligevel vil skulle gå tilsvarende strækning på Ørestad Boulevard for at komme til hovedstierne på Fælleden.

10 FODGÆNGERKRYDSNINGEN VED BELLA CENTER



Fodgængeroverkrydsningen ved Bella Centret ligger umiddelbart nord for Metro Stationen Bella Center, se foto 5. Der er opsat E17 tavler men ikke etableret blink. Selve fodgængerkrydsningen er 8 m bredt. Krydset er et 4-benet kryds og primær adgangsvej til Bella Centret fra øst. Der er etableret en højresvingbane ind til Bella Centret.

Mod nord er der både opsat to belysningsmaster i midterhellen og en mast i den vestlige side, mens der syd for krydset kun er opsat belysningsmaster i midterhellen. Der er ikke anlagt fortov syd for krydset i Bella center siden, men der er opsat et hegn langs cykelstien, hvilket bevirker fodgængere kanaliseres hen til fodgængerovergangen.

Buslinje 4A har stoppested ved indgangen til Bella Centret. Oversigtsforholdene i krydset er gode og det vurderes at fodgængerovergangen overvejende benyttes i forbindelse med arrangementer i Bella Centret.

Bella Centret ønsker, at udvide sine aktiviteter og er i den forbindelse ved at opføre Nordens største hotel med 840 værelser.



Foto 5: Fodgængerkrydsningen ved Bella Center set mod syd

10.1 Løsning ved fodgængerkrydsningen

Der blev ved besigtigelsen ikke observeret problemer ved fodgængerovergangen. I forbindelse med messe i centret vil fodgængerovergangen blive benyttet i stort omfang.

Bella Centrets nye hotel faciliteter vil formentlig ændre adfærdsmønstret i området. Færre vil skulle benytte metroen for at komme til messe i en evt. spidsbelastning, da flere vil bo på hotellet. Til gengæld vil logerende på hotellet benytte metroen til/fra til Københavns centrum udenfor messens åbningstider.

Med det brede fodgængerfelt og hegnet til at styre krydsningen, vurderes der at være kapacitet nok i de fleste tilfælde og fodgængerovergangen virker sikker.

Det anbefales, at der på nuværende tidspunkt ikke ændres på fodgængerovergangen. Skulle Bella Centret efter opførelsen af hotellet ønske at ændre krydset, bør hele krydsets udformning og områdets interne veje og stier tages op til en helhedsbetragtning.

11 C. F. MØLLERS ALLÉ



C. F. Møllers Allé forbinder Center Boulevard med Ørestad Boulevard. Vejen har boligbebyggelse i den sydlige side og Bella Centers parkeringsplads i den nordlige side. I den sydvestlige ende af vejen ligger et enkelt tomt byggefelt med mulighed for opførelse af ca. 260 lejligheder.

Vejen er anlagt i samme mål som Ørestads Boulevard med både cykelsti og fortov i begge sider. Der er opsat belysningsmaster i vejens nordlige side.



Foto 6: C.F. Møllers Allé set mod øst

Strækningen er besøgt både morgen og eftermiddag, og det var få lette trafikanter, der krydsede C. F. Møllers Allé. Det største krydsningspunkt var ved det vigepligtsregulerede firbenede kryds ved indkørslen ved Bella Centers parkeringsplads, men antallet af krydsninger var meget begrænset.

11.1 Løsning på strækningen

Ved besigtigelsen var der ingen observationer, som gav anledning til ændring af de eksisterende forhold. Det forventes ikke, at opførelsen af boliger i det sidste byggefelt vil medføre problemer.

12 KRYDSET C. F. MØLLERS ALLÉ/ØRESTADS BOULEVARD



Krydset er et 4-benet kryds. På Ørestads Boulevard er der etableret midterheller, hvori der er lavet fodgænger støttepunkter. Se foto 7.

Der er ikke etableret særlige svingbaner i krydset, men arealet mellem midterhellerne medfører en venstresvingmulighed.

Den østlige vejgren fører ned til ca. 300 lejligheder og et parkeringshus med ca. 500 p-pladser. En stibro forbinder vejen med det østlige parcelhus kvarter.

Krydsets oversigtsforhold er gode.



Foto 7: Krydset C.F. Møllers Allé set mod nord

12.1 Løsning i krydset

Ved besigtigelsen blev der ikke observeret forhold som gav anledning til ændringer. Bløde trafikanter krydser sikkert vha. støttehellerne og der er ikke umiddelbare kapacitetsproblemer for bilisterne. Signalregulering kan ikke anbefales.

Der er sket 3 uheld i krydset, men der er ikke en entydigt uheldsbillede. Et uheld er sket ved en bil fra øst er kørt frem for ubetinget vigepligt og påkørt en cyklist kørende mod nord. Det andet uheld er sket ved en bil fra øst er kørt frem for ubetinget vigepligt og påkørt en bil kørende mod syd. Det tredje uheld er sket ved en bil kørende fra vest er svinget ud foran en cyklist kørende mod syd.

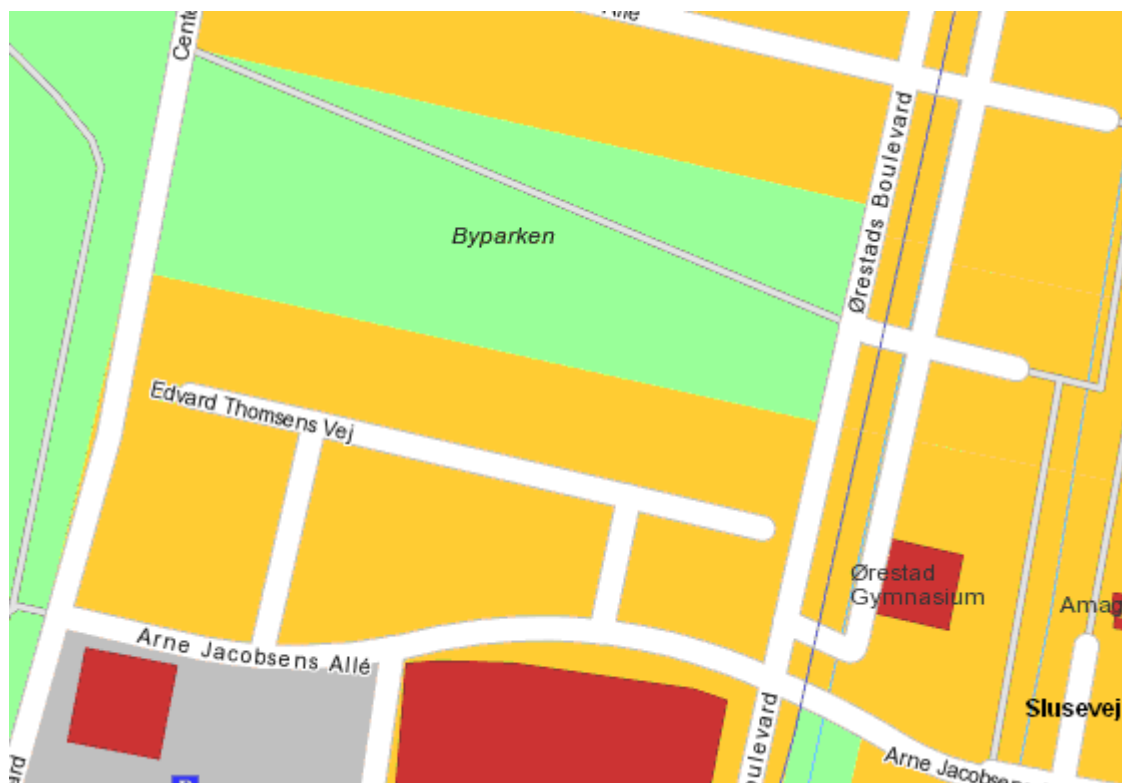
En etablering af signalregulering vil for de bløde trafikanter betyde en øget ventetid, såfremt de respekterer færdselsloven.

Hvis krydset ombygges af hensyn til kapacitet med venstresvingsspor på Ørestads Boulevard, vil det medføre en længere krydsningstid for de bløde trafikanter, samt det medfører mulighed for ny uheldstyper.

Da der fra politisk side har været stillet forslag om udarbejdelse af forslag til signalanlæg ved C.F. Møllers Allé, er der udarbejdet skitseløsning og anlægsoverslag på dette, se konklusion.

Se skitse 5.

13 VED BYPARKEN



Byparken er et grønt rekreativt parkareal som ligger mellem boligbebyggelserne ved Arne Jacobsens Allé og C.F. Møllers Allé. Der er en fællesti tværs gennem Byparken. Fællestien tilsluttes Ørestads Boulevard i et T-kryds. Sidevejen mod øst, også kaldet Ørestads Boulevard, er adgangsvej til blandet bolig og erhvervsbyggeri, samt mulig adgangsvej til Ørestad Gymnasium og den kommende Ørestad Skole. En stibro forbinder endvidere vejen med Slusevej, hvor bl.a. Amagerkollegiet ligger udover et større parcelhuskvarter, som bliver skoledistrikt for Ørestad Skole.

Kantstene ved Byparken er affasede af hensyn til bløde trafikanter, der er ikke yderligere tiltag for at hjælpe eller sikre deres krydsning.

Der er opsat vejbelysning i vejens østlige side.

Oversigtsforholdene i krydset er gode.



Foto 8: Krydset ved Byparken set mod øst

13.1 Tælling ved Byparken

Da Byparken er en fællessti er der talt fodgængere og cyklister.



Foto 9: Krydsningspunkt, hvor Byparken ses til venstre

Tabel 2: Resultat af tællinger. F og C angiver hhv. antallet af fodgængere og cyklister

Ved Byparken	Mod vest (mod parken)	Mod øst (fra parken)	I alt
7.30-8.30	17 C + 9 F	20 C + 4 F	37 C + 13 F
15.30-16.30	22 C + 24 F	19 C + 21 F	41 C + 45 F
I alt	39 C + 33 F	39 C + 25 F	78 C + 58 F

Der er flest fodgængere om eftermiddagen, mens antallet af cyklister ca. er det samme.

De 58 fodgængere svarer til 1 fodgænger pr. 2. minut.

Som nævnt tidligere skal det bemærkes, at Ørestad Gymnasium har haft sidste skoledag på tællepointet og at Ørestad skole er under opførelse. Disse institutioner med fremtidig henholdsvis 1000 og 750 elever, vil i drift formentlig medføre et væsentlig større krydsningsbehov.

Udover tællingerne ved Byparken blev der morgen og eftermiddag observeret mange krydsende cyklister ved Edvard Thomsens Vej. Der er asfaltramper til cyklisters krydsning af vejen. Se foto 10.

Edvard Thomsens Vej ligger ca. 110 meter syd for krydsningspunktet ved Byparken og ca. 90 meter nord for Arne Jacobsens Allé, som er et signalreguleret 4-benet kryds.

Ved Edvard Thomsens Vej ligger en dagligvare butik, hvor til der blev observeret en del krydsninger på tværs af Ørestads Boulevard. Fodgængere fra sidevejen i T-krydset går parallelt med Ørestads Boulevard indtil der er hul i trafikken for herefter at krydse skråt over vejen.



Foto 10: Cyklist holdende ved Ørestads Boulevard. Edvard Thomsens Vej ses i baggrunden. Der er ramper til cyklister på begge sider af vejen.

13.2 Løsning ved Byparken

Der blev i forbindelse med observationerne ved Byparken ikke bemærket forhold som giver anledning til ændring af T-krydset.

Signalregulering kan ikke anbefales.

Der må, som nævnt, forventes et væsentlig større krydsningsbehov i fremtiden.

Trafikmængden på vejen skønnes dog ikke at være så stor, at der er behov for at etablere et signalanlæg. Et signalanlæg vil formentlig medføre, at mange fodgængere vælger at gå overfor rødt, da trafikken på Ørestads Boulevard er så spredt.

Da der fra politisk side har været stillet forslag om udarbejdelse af forslag til signalanlæg ved Byparken er der udarbejdet skitseløsning og anlægsoverslag på dette, se konklusion.

Se skitse 6.

Ved Edvard Thomsens Vej anbefales, at den eksisterende helle udvides, således at den kan benyttes af cyklister i forbindelse med krydsning.

Se skitse 4.

For at forbedre de bløde trafikanters krydsning af vejen, anbefales det at der anlægges to krydsningsheller. Det skal bemærkes at der i forbindelse med byggeriet af den nye Ørestad skole, også indgår overvejelser om etablering af afsætningspladser og forbedret krydsningsmuligheder. En eventuel ombygning af vejarealet bør derfor afvente eller koordineres med byggeprojektet.

Se skitse 3.

14 ARNE JACOBSENS ALLÉ



Arne Jacobsens Allé er forbindelsesvej mellem Center Boulevard og Ørestad Boulevard. Vejen er kendetegnet ved Fields facade i den sydlige side. Centret har dog kun en indgang på denne side. I vejens nordlige side ligger blandet bolig og erhverv.

Kørebanen har to spor i begge retninger og der er cykelsti. Langs kørebanen er korttidsparkering tilladt i båse.

Fodgængere har bredt fortov på begge sider af strækningen, og der er et bredt midterareal som kan benyttes som støttepunkt når alléen skal krydses.

Der er opsat belysning i begge vejsider.

I vejens vestlige ende er dels adgang til Fields parkeringskælder, men også adgang til et større udendørs parkeringsanlæg.

Strækningen blev besigtiget morgen og eftermiddag. Lette trafikanter krydser over Arne Jacobsens Allé flere steder. Der opstod ingen konflikter i observationsperioden.



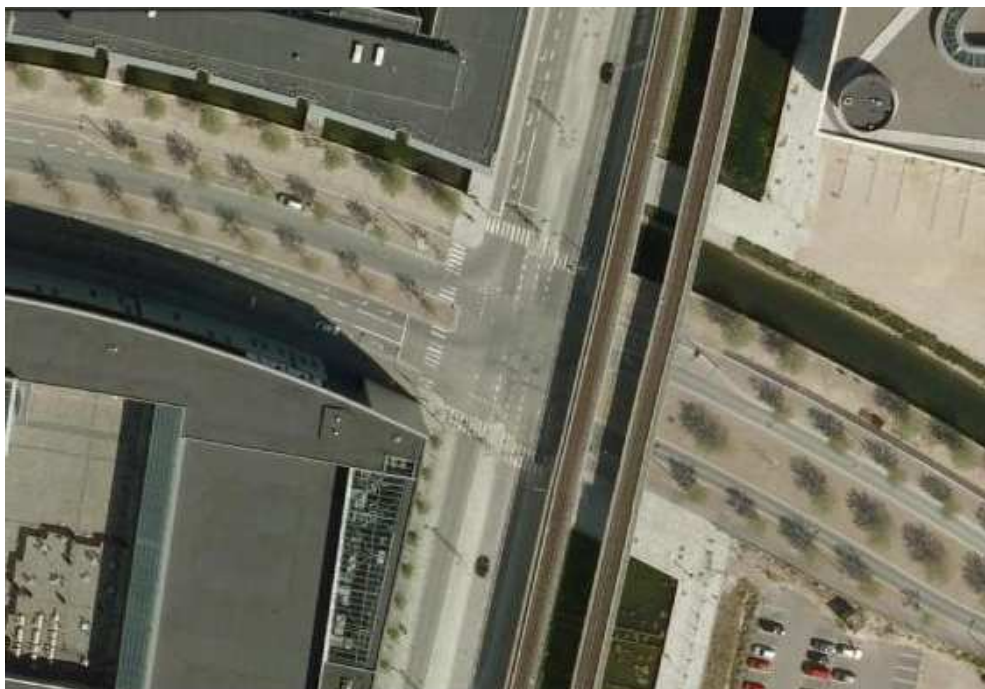
Foto 11: Arne Jacobsens Allé set mod vest

14.1 Løsning på strækningen

Ved besigtigelsen blev der ikke observeret forhold som gav anledning til ændringer. Bløde trafikanter krydser sikkert vha. midterhellerne.

Det anbefales, at der ikke foretages ændringer på strækningen.

15 KRYDSET VED ARNE JACOBSENS ALLÉ



Krydset Arne Jacobsens Allé/Ørestads Boulevard er et signalreguleret 4-benet kryds.

Ørestads Boulevard, det nordlige ben

I krydsets nordlige ben ligger et højresvingsspor, et ligeud/venstresvingsspor og et frafartsspor.

Arne Jacobsens Allé, det vestlige ben

Krydsets vestlige ben har tre tilfartsspor fordelt på højre-/ligeud-/venstresvingsspor og to frafartsspor. Vejen er forbindelse til Center Boulevard. Den forløber langs Fields og er samtidig fordelingsvej til boliger og erhvervsjendomme nord for vejen, samt til Fields parkeringsanlæg.

Ørestads Boulevard, det østlige ben

Krydsets østlige ben har to tilfartsspor, den ene et rent højresvingsspor og det andet kombineret ligeud-/venstresvingsspor. Grundet understøtningerne til metroen er der en meget bred midterrabat.

Vejen er adgangsvej til parkeringshus Kai Fisker og til kontorejendommene Ferring og Neroport. Endvidere er der adgang for bløde trafikanter til Ørestad Gymnasium og den fremtidige Ørestad Skole. Vejen er forbundet til det østlige parcelhus kvarter via en bussluse, så der er kun gennemkørsel for busser og bløde trafikanter.

Ørestads Boulevard, det sydlige ben

Det sydlige ben har to tilfartsspor fordelt med et rent højresvingsspor og et ligeud-/venstresvingsspor samt et frafartsspor. I det sydlige ben er kørebanelægningen brosten og cykelstien er anlagt i granitfliser.

Krydset har fortov og cykelsti i alle retninger.

Der er belysningsarmaturer på alle hjørner og i alle midterhelle, undtagen i den østlige helle.



Foto 9: Krydset set mod sydøst og mod sydvest

Krydset er besigtiget morgen og eftermiddag.

Mange fodgængere gik overfor rødt - især fodgængerfelterne nærmest Fields. Flere cyklister kørte i fodgængerfelterne, men de fleste holdt for rødt lys.

Køres der med hastighed større end 30 km/t på det sydlige ben virker brostensbelægningen hastighedsdæmpende.

Cykelstibelægningen reducerer fremkommeligheden for cyklister.

15.1 Løsning i krydset

Ved besigtigelsen er der ikke observeret forhold, som giver anledning til ændringer. De observerede konflikter som rødt lys og manglede venten på at kunne komme over, må tilskrives trafikanternes adfærd frem for krydsets udformning.

Der er registreret 4 uheld i krydset. Bl.a. er det her at to fodgængere er kommet til skade, men der er ingen generelle tendenser i uheldsrapporterne som giver anledning til ændring af krydsets udformning.

Krydset ligger tæt på Ørestad Gymnasium og den nye skole.

Signaltiderne for fodgængere vurderes nærmere, såfremt der viser sig en kraftig stigning i antallet af fodgængere, når skolen er færdigbygget.

Det anbefales, at der på nuværende tidspunkt ikke foretages ændringer.

16 VED ØRESTAD STATION



Ved Ørestad Station er vejen anlagt med et kørespor i hver retning og en midterhelle. Langs selve stationen er der buslommer i begge sider af vejen. Kørebanelen er anlagt i brosten og cykelsti og gangarealer i granitfliser.

Overfor Ørestad St. ligger Fields hovedindgang. Der er etableret en bred fodgængerovergang med Torontoanlæg ved hovedindgangen.

De bløde trafikanters færdselsmønstre er observeret morgen og eftermiddag.

Selve området minder om "shared space", da belægning på fortov og cykelsti er ens og stort set i niveau, samtidig bevirker brostensbelægning meget lave hastigheder og de bløde trafikanter færdes vilkårligt på tværs af vejen.

Da trapperne fra Metroen ligger længere mod syd end indgangen til Fields, krydser stort set alle fodgængere over vejen til Fields uden at bruge fodgængerovergangen.

I observationsperioden benyttede flere biler busholdepladsen ved Ørestad station som afsætningsplads til passagerer.



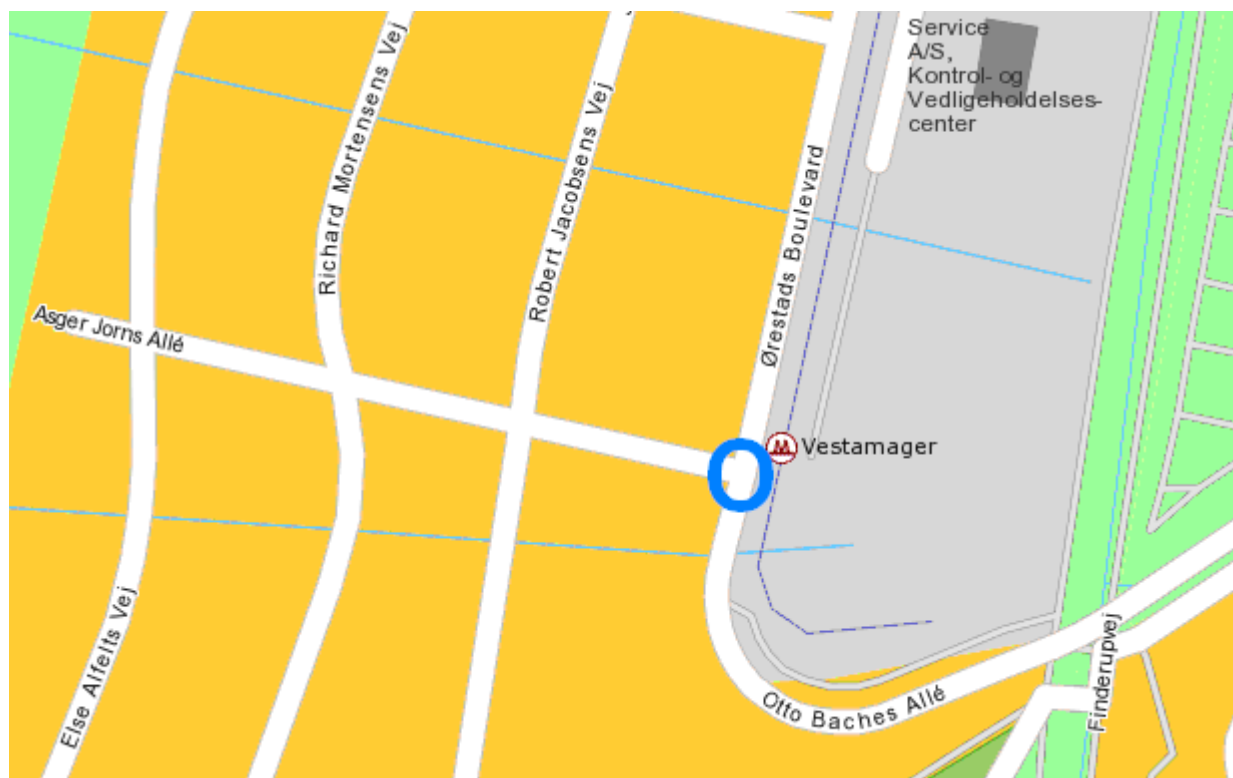
Foto 12: Fodgængerovergang ved Fields og krydsende fodgængere ved stationen

16.1 Løsning ved stationen

Fodgængerne benytter ikke fodgængerovergangen som tiltænkt. De lave hastigheder og den begrænsede trafik bevirker imidlertid, at der ikke opstår farlige situationer. Det vil være utrolig svært og styre fodgængernes gangmønstre. Et hegn langs vejen vil ikke afhjælpe situationen, da man alligevel vil være nødt til at gennembryde dette ved buslommerne.

Det anbefales, at der ikke ændres på pladsens udformning.

17 VED VESTAMAGER STATION



Ved Vestamager Station er Asger Jorns Allé tilsluttet i Ørestad Boulevards vestlige side, i et T-kryds, hvor stationen ligger i overliggeren. På Ørestads Boulevard er der etableret både højre- og venstresvingsbane indtil Asger Jorns Allé.

Der er midterheller på Ørestads Boulevard, hvori der er etableret støttepunkter for fodgængere. I stationssiden er etableret busstoppested lige nord for krydset, mens busstoppestedet i modsatte side ligger lige syd for krydset. Se foto 13.

Nordvest for krydset er der etableret korttidsparkering til brug for afsætning, og på Asger Jorns Allé er der ligeledes etableret korttidsparkering i begge sider af vejen. Umiddelbart syd for krydset svinger vejen mod øst og skifter navn til Otto Baches Allé.

Der er opsat belyningsmaster i begge sider af Ørestads Boulevard.

Det område som Asger Jorns Allé er adgangsvej til er kun udbygget i mindre omfang.

17.1 Observationer ved Vestamager Station

Ved observation foretaget mandag den 28. juni 2010 om morgenen, var antallet af krydsende bløde trafikanter meget begrænset.

Buslinje 33 kører 6 gange i timen i morgen myldretiden. I retningen mod nord blev der afsat ca. 10 passagerer og ved hver ankomst og alle gik videre til metroen. Ingen steg på bussen i denne retning. I retningen mod syd steg ingen af bussen, men ca. 10 passagerer steg på efter at være kommet fra metrostationen. Billedet må forventes og være spejlvendt i eftermiddagstimen.

Ca. 20 personer blev sat af fra bil for at benytte Metroen. De fleste af disse blev sat af i stationssiden ved at benytte buslommen, hvorefter afsætningsbilen fortsatte mod nord, men enkelte valgte at foretage en U-vending i krydset og afsætte deres passagerer i vestsiden. Der er opsat parkeringsforbudstavle ved buslommen.

Enkelte valgte og parkere bilen langs stationen blot for at hente gratisaviser og køre videre. I perioden blev endvidere observeret to afhentninger.

Der var nogen trafik på Ørestads Boulevard, særligt i retning mod nord, hvor vejen har forbindelse til Motorvejen.



Foto 13: Afsætning i buslommen ved stationen

17.2 Løsning ved stationen

Antallet af krydsende fodgængere på stedet var meget begrænset og der blev ikke observeret uhensigtsmæssige situationer.

Når boligområdet er udbygget kan forventes flere krydsende fodgængere til/fra metroen.

Der er etableret mange afsætningspladser ved stationen, men observationerne viser, at de ligger i den forkerte side af vejen, hvorfor folk anvender buslommen. Der kan etableres afsætningspladser i forlængelse af buslommen, men da disse kommer længere væk fra stationen, vil en række bilister givetvis forsat benytte buslommen.

De anbefales ikke, at ændre på krydset. Når boligområdet engang er mere udbygget bør situationen tages op til ny revision.

18 KONKLUSION

På Ørestads Boulevard er der indenfor de sidste 5 år registreret 3 personskadeuheld med fodgængere og alle 3 er sket i signalregulerede kryds.

Moe & Brødsgaard har besigtiget strækninger og krydsningspunkter i hele Ørestaden med henblik på at identificere mulige nuværende og fremtidige problemer med krydsende bløde trafikanter.

Af de observerede krydsningspunkter og strækninger er det ved 4 steder vurderet nødvendigt, at der bør foretages ændringer for at forbedre sikkerheden for krydsende fodgængere.

Ved de øvrige lokaliteter er der ikke registreret forhold, hverken ved besigtigelse eller ved uheldsanalyse, som giver anledning til der anbefales ændringer.

Da Ørestaden endnu ikke er færdigudbygget og de endelige trafikmønstre ikke fastlagt, er der enkelte steder anbefalet, at man på et senere tidspunkt tager forholdene op til revision igen.

Lokalitet	Tiltag anbefales	Type	Skønnet pris kr.	Bemærkning
Islands Brygge Station	Ja	Sideheller	105.000	
Rundkørsel ved Grønjordsvej	Ja	Fysisk afspærring	25.000	Alle 3 rundkørsler vurderes
Grønjordsvej – Vejlands Allé	Nej			
Fodgængerkrydsning ved Bella Center	Nej			Afvent henvendelse fra Bella Center
C.F. Møllers Allé	Nej			
Krydset C.F. Møllers Allé/Ørestads Boulevard	Nej			
Ved Byparken	Ja	Krydsningsheller	500.000	Afvent færdig opført Ørestad skole
Edvard Thomsens Vej	Ja	Udvidelse af midterhelle	250.000	
Arne Jacobsens Allé	Nej			
Krydset ved Arne Jacobsens Allé	Nej			Evt. ændring i signalgruppeplan efter Ørestad skole er færdig
Ørestad Station	Nej			
Vest Amager Station	Nej			Evt. revurdering efter området er færdig udbygget
Signalanlæg C.F. Møllers Allé/Ørestads Boulevard	Nej		1.400.000	
Signalanlæg Byparken/Ørestads Boulevard	Nej		1.200.000	