

Projektforslag

Godthåbsvej-Sallingvej-Hillerødgade,
krydsombygning samt Sallingvej,
genopretning og byrumsforbedring



Fase: Projektforslag
Udarbejdet af: SWECO
Dato: 17.11.2025

Foreløbigt tryk: 17.11.2025



Figur 1: Oversigt over området v. Hulgårdsvej, Hillerødgade, Sallingvej og Godthåbsvej

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	INDLEDNING	2
1.1	Projektbeskrivelse	2
1.1.1	Baggrund.....	2
1.1.2	Formål.....	2
1.2	Eksisterende forhold	2
1.2.1	Lokation	2
1.2.2	Byggeri og arkitektur	3
1.2.3	Vej og belægninger	3
1.2.4	Beplantning.....	4
1.2.5	Inventar	4
2	LEDNINGER.....	5
2.1	Forudsætninger.....	5
2.2	LER.....	5
2.3	Udestående som skal afklares snarest.....	5
2.4	Belysning	5
3	TRAFIKALE FORHOLD.....	6
3.1	Forudsætninger.....	6
3.2	Parkering	7
3.2.1	Eksisterende Forhold	7
3.2.2	Fremtidige Parkeringsforhold	7
3.3	Trafiksikkerhed og tilgængelighed	7
3.4	Dimensionsgivende køretøj	8
3.5	Trafikafvikling under udførelse	8
4	GENOPRETNING	9
4.1	Materialer	9
4.1.1	Kantsten.....	9
4.1.2	Fortove.....	9
4.1.3	Kørebane	9
4.1.4	Cykelsti.....	9
4.1.5	Overkørsler	9
5	BYRUMSFORBEDRING	10
5.1	Beplantning	10
6	ARBEJDSMILJØ.....	10
6.1	Plan for sikkerhed og sundhed.....	10

1 INDLEDNING

1.1 Projektbeskrivelse

1.1.1 Baggrund

Krydset Godthåbsvej-Hulgårdsvej er blandt de mest ulykkesbelastede i Københavns Kommune. Sammen med krydset Hulgårdsvej-Hillerødgade fremstår det stort og uoverskueligt, med utilstrækkelig vejledning til bilister om korrekt vognbaneplacering – især i vestgående retning.

I perioden 2018-2022 har politiet registreret seks personskadeulykker og 32 materielskadeulykker i det dobbelte kryds. Ulykkesbilledet domineres af sammenstød mellem biler (410- og 510/520-ulykker), men der er desuden registreret tre alvorligt og to lettere tilskadekomne cyklister.

En del af ulykkerne skyldes rødkørsel, som formodes at hænge sammen med fejltolkning af signaler og fejlplacering i krydset. De kombinerede ligeud- og venstresvingsbaner vurderes at bidrage til problematikken.

Krydset ligger tæt på Rødkilde Skole, og de mange ulykker skaber utryghed blandt skolebørn og forældre i forbindelse med skolevejen.

1.1.2 Formål

Formålet med projektet er overordnet at forbedre trafiksikkerheden i krydset ved at stramme det dobbelte kryds op og skabe en tydeligere vejledning for korrekt placering i krydset.

Den markante opstramning forventes at gøre det lettere for trafikanterne at aflæse hinandens hensigter, samtidig med at opmærksomheden på signaler og medtrafikanter øges.

Tiltaget forventes at medføre en reduktion i antallet af ulykker på op mod 50 %.

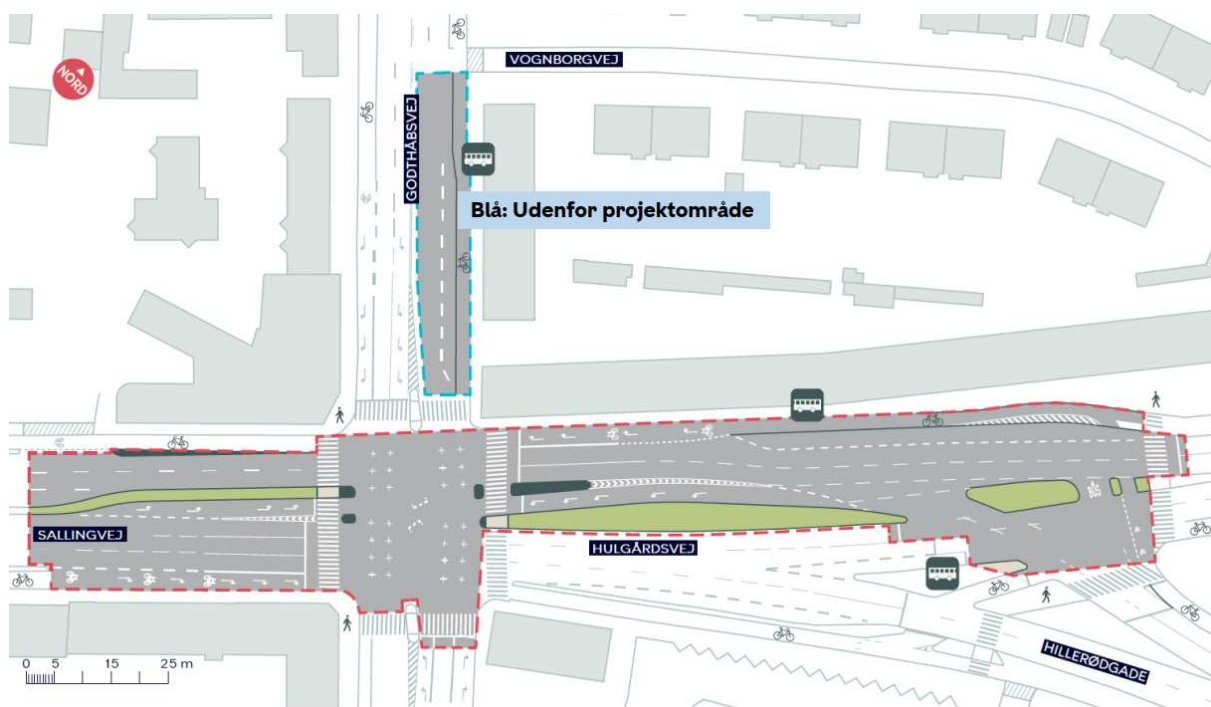
Det lavere ulykkestal og den generelle forbedring af krydsets overskuelighed vil bidrage til øget tryghed for de lette trafikanter – til særlig gavn for skolebørn, der færdes i området.

1.2 Eksisterende forhold

1.2.1 Lokation

Projektområdet er beliggende i København Kommune mellem Grøndals Park Kvarter og Vanløse og omfatter krydset v. Hulgårdsvej/Hillerødgade og krydset v.

Hulgårdsvej/Hillerødgade/Sallingvej/Godthåbsvej samt Sallingvej på strækningen mellem Hulgårdsvej/Hillerødgade/Sallingvej/Godthåbsvej krydset og Sallingvej/Lupinvej/Himmerlandsvej krydset.



Figur 2: Projektområdet er markeret med rød stiplede streg.

1.2.2 Byggeri og arkitektur

Bebyggelsen i projektområdet består hovedsageligt af etageejendomme på 2–4 etager, mens der ved Lupinvej – lige uden for området – ligger en rækkehusbebyggelse.

Området rummer desuden flere butikker og restauranter, især langs Sallingvej, hvor der også findes en tankstation med butik.

Lige uden for projektområdet ligger to kirker: Levende Kirke på hjørnet af Godthåbsvej og Hillerødgade samt Grøndalskirken på hjørnet mellem Hulgårdsvej og Hillerødgade.

1.2.3 Vej og belægninger

Alle veje i projektområdet har asfalterede kørebaner, som blev etableret i forbindelse med Københavns Kommunes genopretningsprojekter i 2021. Eneste undtagelse er Sallingvej i vestgående retning mellem Godthåbsvej og Lupinvej.

Hulgårdsvej:

I vestgående retning består fortovet af et københavnerfortov med to rækker københavnerfliser og en række chaussésten. Forkant og bagkant er udført i asfalt, og fortovets bredde er ca. 2,2 m. På tværs af fortovet ligger kinnekullerender, der opsamler tagvand og leder det videre til cykelstien.

Langs fortovet er der en ca. 2,5 m bred cykelsti, som ophører inden krydset ved Godthåbsvej, hvorefter cyklisterne ledes ud på højresvingsbanen.

Kørebanen består af tre spor, hvoraf det ene også fungerer som busstoppested for linje 12 og 21. Her findes et smalt udstigningsareal på ca. 1 m.

Ved krydset mod Godthåbsvej består Hulgårdsvej af tre ligeudbaner for trafikken mod Ring 2, en højresvingsbane, der deles med cyklister, samt en separat venstresvingsbane.

Hillerødgade:

I vestgående retning, før krydset ved Hulgårdsvej, består Hillerødgade af to kørebaner, en cykelsti og et københavnerfortov.

I østgående retning er der tre kørebaner, hvoraf den midterste deles op inden krydset og bliver til to spor mod Hulgårdsvej (Ring 2) og to mod Hillerødgade.

Der findes to busstoppesteder: ét for linje 21, udformet som en busperron midt i krydset, og ét for linje 12, placeret mod syd ved cykelsti og fortov.

Sallingvej:

Sallingvej i vestgående retning består af tre kørebaner.

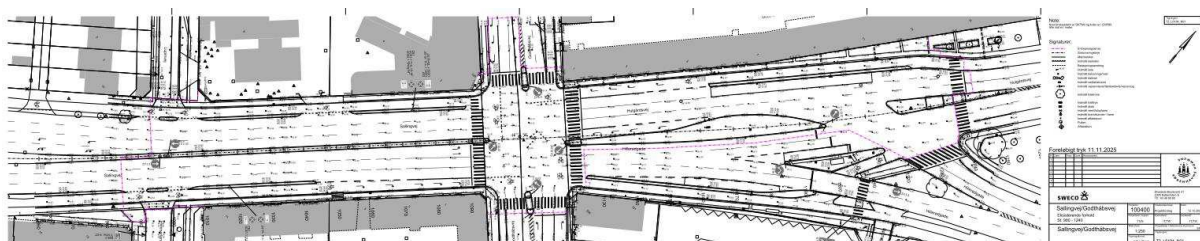
Ved Lupinvej og tankstationen findes to overkørsler anlagt i brosten.

Fortovene er udformet som københavnerfortove med to rækker fotovsfliser og en række chaussesten, med asfalt i for- og bagkant. De er ca. 2,2 m brede på begge sider af vejen.

Cykelstien er ca. 2,8 m bred i vestgående retning og ca. 3,0 m i østgående retning; den afkortes inden krydset ved Godthåbsvej.

I østgående retning består Sallingvej af tre kørebaner, hvor den yderste kan bruges til standsning og parkering i tidsrummet 9–15 og 18–7.

Ved Godthåbsvej-krydset består Sallingvej af to ligeudbaner, en højresvingsbane samt en kombineret venstresvings- og ligeudbane.



Figur 3: Eksisterende forhold

1.2.4 Beplantning

Projektområdet rummer kun begrænset beplantning. På Hulgårdsvej findes fire plantebede, som ikke indgår i projektet, ligesom træerne på hjørnet af Hulgårdsvej og Hillerødgade heller ikke er omfattet.

Hulgårdsvej i vestgående retning og Hillerødgade i østgående retning er adskilt af en bred midterhelle med græs og anden lav beplantning.

På Sallingvej, vest for Godthåbsvej, ligger der desuden en midterrabat bestående af græs og øvrig lav beplantning.

1.2.5 Inventar

Der er registreret gadeinventar i form af gadeskilte, butikskilte, affaldskurv, busstander, læskærm, gittermaste, brandhaner, el-skabe o.lign

2 LEDNINGER

2.1 Forudsætninger

For området er der indhentet LER-oplysninger, og på baggrund heraf planlægges møder med de relevante ledningsejere. I projektområdet findes både hårde og bløde ledninger, som kan få betydning for projektets gennemførelse. Det forventes, at enkelte ledningsejere vil skulle omlægge deres ledninger. Møderne afholdes, når der foreligger et endeligt løsningsforslag, og de planlægges til at finde sted snarest.

2.2 LER

For at sikre et effektivt og veltilrettelagt vej- og anlægsprojekt er det nødvendigt tidligt i processen at skabe overblik over den eksisterende underjordiske infrastruktur. Ledninger i jorden kan få stor betydning for projektets udformning, og uafklarede konflikter kan medføre både forsinkelser og ekstra omkostninger.

Ledningsoplysninger indhentes derfor som et centralt grundlag for planlægningen. Disse oplysninger bruges efterfølgende i dialogen med ledningsejerne, hvor der løbende afholdes møder med fokus på at identificere og håndtere potentielle konfliktpunkter. Her drøftes blandt andet muligheder for sideflytning eller andre nødvendige tilpasninger af ledningerne, så de kan indpasses i det kommende projekt.

Dette tætte samarbejde er en vigtig del af processen og bidrager til at minimere risikoen for problemer senere i projektforslaget samt sikre en mere smidig gennemførelse af anlægsarbejdet.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at de registrerede ledningsoplysninger kan være behæftet med betydelig usikkerhed. Usikkerheden knytter sig især til den præcise geometriske placering af ledningerne, da oplysningerne stammer fra LER og ikke nødvendigvis afspejler deres nøjagtige beliggenhed i marken.



Figur 4: Eksisterende ledninger

2.3 Udestående som skal afklares snarest

- Ledningsmøde vil blive holdt onsdag d. 19. november

2.4 Belysning

Der er 3 eksisterende gittermaste som skal flyttes på grund af det projekteret geometriforslag. 2 af dem står på fortovet på Hulgårdsvej og den sidste ligger i midterhellen mellem Hulgårdsvej og Hillerødgade.

3 TRAFIKALE FORHOLD

3.1 Forudsætninger

Projektet er delt op i "Del 1" som omfatter krydsombygningen Hulgårdsvej/Hillerødgade samt Hulgårdsvej/Hillerødgade/Sallingvej/Godthåbsvej krydset og "Del 2" som omfatter Sallingvej på strækningen mellem Hulgårdsvej/Hillerødgade/Sallingvej/Godthåbsvej krydset og Sallingvej/Lupinvej/Himmerlandsvej krydset.

Del 1 består af trafiksikkerhed for begge kryds mens del 2 består af genopretning og byrumsforbedring.



Figur 5: Del 1 er vist med rødt og Del 2 er vist med gult

Københavns Kommune planlægger en genopretning af Sallingvej på strækningen mellem krydset Hulgårdsvej/Hillerødgade/Sallingvej/Godthåbsvej og krydset Sallingvej/Lupinvej/Himmerlandsvej.

Arbejdet omfatter følgende elementer:

- Kørebanen
- Cykelstier på begge sider af Sallingvej
- Fortove på begge sider af Sallingvej
- Overkørsler ved tankstationen, Lupinvej, Himmerlandsvej og Sallingvej nr. 7

Overkørsler v. Lupinvej, Himmerlandsvej og tankstationen bliver etableret som Type A1 og overkørslen v. Sallingvej nr. 7 om type C.

Genopretningen skal udføres i overensstemmelse med de gældende Vejregler, Bekendtgørelser samt Københavns Kommunes standarder.

3.2 Parkering

3.2.1 Eksisterende Forhold

Der er længdeparkering med 6 p-pladser på Sallingvej i østgående retning hvor det er tilladt at standse og parkere i tidsrummet 9–15 og 18–7.

Ovenstående parkeringspladser er ikke registreret i KK-Kortet.

3.2.2 Fremtidige Parkeringsforhold

Der etableres i alt tre parkeringspladser på Sallingvej: to i østgående retning og én i vestgående retning. Alle pladser udføres som p-båse mellem plantebedene og uden tidsbegrænsning.

De projekterede parkeringspladser får følgende mål:

- Længde: 5,5 meter
- Bredde: 2,3 meter

Derudover anlægges udstigningsarealer på begge sider af Sallingvej.

De sidste 3 p-pladser vil blive etableret udenfor projektområdet som en del af grænsefladeprojektet på Sallingvej.

3.3 Trafiksikkerhed og tilgængelighed

Tilgængeligheden og trafiksikkerheden indenfor projektområdet optimeres så det følger seneste anbefalinger fra Vejregler *”færdselsarealer for alle, Universelt design og tilgængelighed”*.

Geometrien på Hulgårdsvej ændres således at der i fremtiden vil være højresvingsbane som deles med cyklister, 2 ligeud kørebaner og en separat bundet venstresvingsbane. Derudover etableres en ny busperron hvor begge buslinjer 12 og 21 kan holde ved samme busstoppested.

Busstoppestedet flyttes længere væk fra krydset, og samles til et stoppested i stedet for det tidligere som var opdelt i to stoppesteder. Dermed sikre det bedre oversigt mellem trafikanter der skal svinge til højre og cyklister.

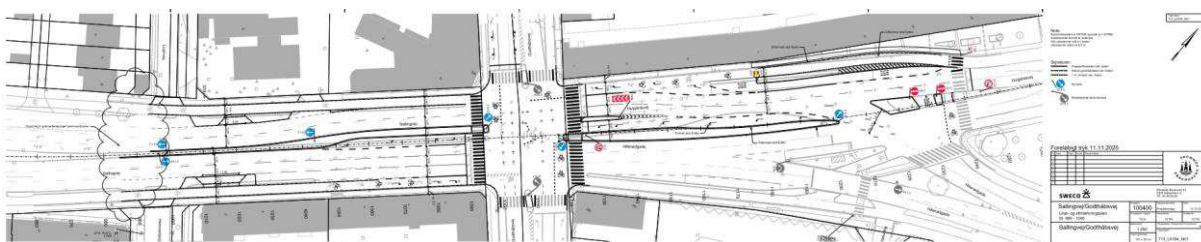
På Hulgårdsvej etableres en bussluse som dermed sikrer at buslinje 12 kan svinge ind på den fremtidig projekteret busbane og dermed standse langs den nye busperron.

Midterhellen der adskiller Hulgårdsvej og Hillerødgade gøres smallere så trafikanter på Hulgårdsvej mod Godthåbsvej sydgående får en længere venstresvingsbane. Venstresvingsbanen og 2 ligeud baner adskilles af en ny midterhelle.

På Sallingvej i vestgående retning reduceres kørebanearealet således at der i fremtiden kun vil være 2 kørebaner i stedet for 3.

På Sallingvej i østgående retning etableres en helt ny separat venstresvingsbane for trafikanter mod Godthåbsvej nordgående retning.

Den afkortet cykelsti inden Godthåbsvej forlænges for at gøre oversigtsforholdene bedre mellem højresvingene bilister og cyklister.



Figur 6: Linje, skilte- og afmærkningsplan der viser fremtidige forhold

Tilgængeligheden ved krydset Hulgårdsvej/Hillerødgade/Sallingvej/Godthåbsvej forbedres ved etablering af retnings- og opmærksomhedsfelter ved alle hjørner og midterheller.

De konkrete belægninger og kantstensopspring vil blive projekteret mere detaljeret i næste fase af projektet.

I forbindelse med projektforslaget er der udført en TSR/TGR Trin II af en ekstern revisor. Bilag 1 indeholder revisorens bemærkninger samt svar fra projekterende og bygherre.

3.4 Dimensionsgivende køretøj

Som det dimensionsgivende køretøj for hele projektet, er valgt at anvende et sættevognstog (SVT).

3.5 Trafikafvikling under udførelse

Der er i projektforslagsfasen blevet udarbejdet en etapeplan som viser alle 6 etaper for projektet.

Etape 1:

- Etape 1 – Anlæg af cykelsti, fortov, overkørsler, parkering og plantebed på Sallingvej i vestgående retning
- Etape 2 – Anlæg af midterhelle på Sallingvej
- Etape 3 - Anlæg af cykelsti, fortov, overkørsler, parkering og plantebed på Sallingvej i østgående retning
- Etape 4 – Anlæg af cykelsti, fortov og busperron
- Etape 5 – Anlæg af midterhelle på Hulgårdsvej og Hillerødgade og busluse på Hulgårdsvej
- Etape 6 – Tilgængelighed på Hulgårdsvej/Hillerødgade/Sallingvej/Godthåbsvej krydset

Ovenstående etaper er vist og beskrevet i etapeplanen "T5_L6184_N01".

Alle etaper koordineres med grænsefladeprojektet på Sallingvej.

Detaljeret trafikafviklingsplaner bearbejdes i næste fase.

4 GENOPRETNING

4.1 Materialer

Projektet tager udgangspunkt i retningslinjer for "Vej, Plads, Park", som indebærer at der anvendes "københavnstandarder" ved etablering af kørebane, cykelsti, fortov, overkørsler mm.

4.1.1 Kantsten

Det er op til Københavns Kommune og byggeledelsen, om kantsten kan/skal genbruges eller ej. Alle granitmaterialer anvendes medmindre de er beskadiget eller længden af kantstensstykker er under 40 cm.

4.1.2 Fortove

Fortov på den nordlig side af Hulgårdsvej og fortov på begge sider af Sallingvej etableres som et københavner fortov med 2 rækker fortovsfliser og en række chaussesten som ledelinje imellem. For- og bagkant anlægges med asfalt.

Ved busperron for busstoppestedet etableres opmærksomhedsfelter og retningsfliser som vil blive indarbejdet i næste fase.

4.1.3 Kørebane

Der udlægges nyt slidlag på kørebanen på Sallingvej i vestgående retning og på Sallingvej i østgående retning på strækningen mellem Himmerlandsvej og de fremtidig p-båse.

På Hulgårdsvej udlægges nyt slidlag v. busperronen og den fremtidig venstresvingsbane.

Nogle steder vil det være nødvendigt at etablere en ny vejkasse, hvor der tidligere har været heller og der i fremtiden skal være kørebane.

De forskellige typebelægningsarter er vist i tegningen "T10_6184_N01" Dimensionering af belægningsopbygning vil ske i næste fase.

4.1.4 Cykelsti

Der udlægges nyt slidlag på cykelstien langs den nordlig del af Hulgårdsvej samt begge cykelstier på Sallingvej.

4.1.5 Overkørsler

Alle overkørsler på Sallingvej anlægges efter standarden fra Københavns Kommune "*Standarder for adgang over fortov*"

5 BYRUMSFORBEDRING

5.1 Beplantning

På Sallingvej anlægges fire plantebede, to på hver side af vejen.

Oprindeligt var planen fra Københavns Kommune at finde plads til fire træer, men på grund af den fremtidige vejgeometri, parkeringspladser og eksisterende ledninger under kørebanen er det kun muligt at finde plads til to træer. Disse placeres i de to plantebede i vestgående retning.

Projektet skal koordineres med grænsefladeprojektet på Sallingvej, så den samme type beplantning anvendes i begge projekter, hvilket sikrer et ensartet visuelt udtryk langs vejen.

6 ARBEJDSMILJØ

6.1 Plan for sikkerhed og sundhed

Plan for Sikkerhed og Sundhed (PSS) har til formål at sikre et trygt og sundt arbejdsmiljø i byggeprojektet på Sallingvej i Københavns Kommune. Dokumentet fastlægger krav og retningslinjer for sikkerhed, herunder opstartsmøder, sikkerhedsmøder hver anden uge og registrering af ulykker. Alkohol og rusmidler er forbudt.

PSS dækker også klimatiltag som håndtering af oversvømmelser, forbedring af fælleskloakken og etablering af grønne byrum. Byggepladsens organisering og ansvarsfordeling mellem bygherre, projektleder, byggeleder og arbejdsmiljøkoordinatorer beskrives, og tidsplaner samt byggepladstegninger skal løbende opdateres for at overholde sikkerhedsstandarder.

Hovedentreprenøren har ansvar for afskærmning, belysning, installationer og sikkerhedsmøder, mens opbrydningsentreprenøren sikrer eksisterende installationer, begrænser støv og håndterer affald korrekt. Særligt risikofyldte opgaver, som kloakarbejder, udgravninger i trafikerede områder og håndtering af farlige stoffer, kræver ekstra koordinering og tilsyn.

Der skal etableres sikre adgangs- og flugtveje ved farligt arbejde, og vinterforanstaltninger gælder fra oktober til marts. Beredskabsplaner skal være synlige, og førstehjælpsudstyr tilgængeligt. PSS sikrer, at alle arbejdsopgaver udføres under kontrollerede og sikre forhold gennem hele projektet.