



28. juni 2018

Sagsnr.
2018-0152334

Dokumentnr.
2018-0152334-1

Sagsbehandler
Jens Løwe

Notat vedr. den trafikale løsning på Amagerbrogade ved Svinget og Store Møllevej

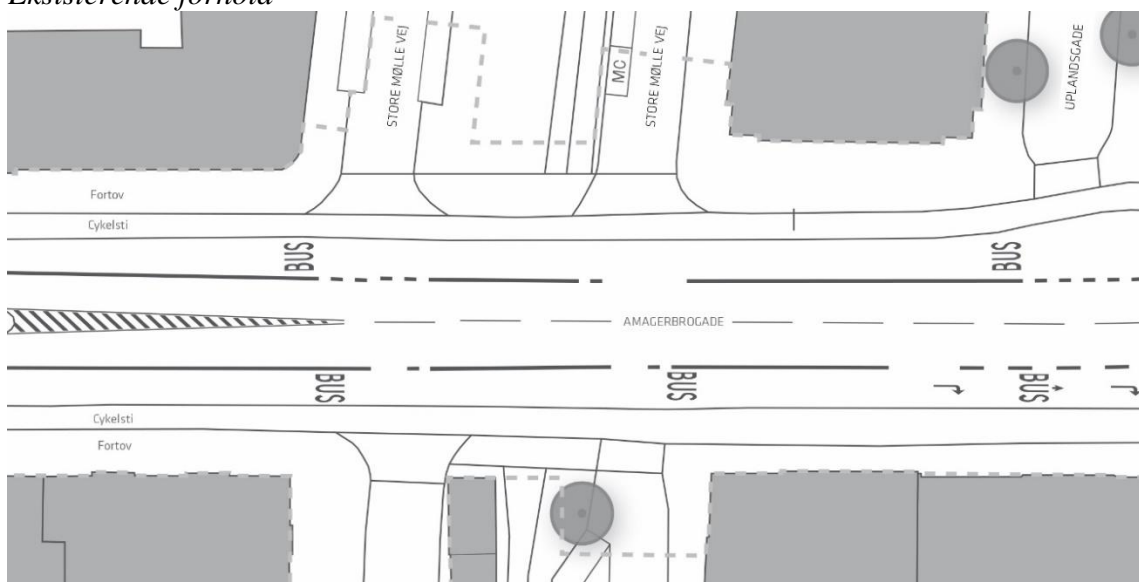
Dette notat redegør for de overvejelser, forvaltningen havde om Store Møllevej og Svinget i de tidlige faser af arbejdet med *Anlæg af Ny Amagerbrogade, Amager Øst og Vest*.

Dernæst redegøres for de problemstillinger, forvaltningen identificerede i forbindelse med hovedprojekteringen af området omkring Svinget og Store Møllevej, og hvordan disse er forsøgt løst.

Eksisterende forhold

Vejene Store Mølle Vej og Svinget er begge delt i to veje hver, af en ca. 20 m bred grøn kile, Amagerbanens gamle trace. Der er derfor to vejtilslutninger i krydset mellem Amagerbrogade, Store Møllevej og to vejtilslutninger i krydset mellem Amagerbrogade og Svinget. Af disse fire sideveje er den nordlige del af Svinget ensrettet i retning væk fra Amagerbrogade. De øvrige tre delveje har færdsel i begge retninger.

Eksisterende forhold



Trafiksikkerhedsmæssige udfordringer

I den indledende dispositionsforslagsfase for *Anlæg af Ny Amagerbrogade, Amager Øst og Vest* blev der konstateret flere udfordringer med dobbeltkrydset Amagerbrogade, Store Møllevej og Svinget. Udfordringerne omhandlede flere vejtilslutninger på begge

Cykel- og Vejprojekter

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

sider af Amagerbrogade på en kort strækning kombineret med en dobbeltrettet cykel- og fodgængerforbindelse i mellem disse fire vejtilslutninger.

I forbindelse med den efterfølgende udarbejdelse af projektforslag blev det af hensyn til cyklisternes trafiksikkerhed og til trafikafviklingen på Amagerbrogade besluttet at projekttere fodgænger- og cykelkrydsningen med signalregulering.

Signalreguleringen ville også bidrage til at understøtte Amagerbrogades funktion som strøggade, da den var et ekstra krydsningspunkt for fodgængerne. Samtidigt placeredes signalanlægget så det også vil komme til at betjene cyklisterne på den grønne cykelrute Amagerruten.

Endvidere blev de nordlige dele af hhv. Store Møllevej og Svinget lukket mod Amagerbrogade, mens de to sydlige vejdelere fortsat havde udkørsel til Amagerbrogade.

På daværende tidspunkt vurderede forvaltningen, at adgang til Amagerbrogade fra de sydlige dele af hhv. Store Møllevej og Svinget kunne skabe acceptable forhold for de lokale beboere og de cyklister og fodgængere, der færdedes i krydset. Udformningen af området bag ved fortovet ved Store Møllevej og Svinget var på dette tidspunkt ikke bearbejdet, da mulighederne her afhang af den endelige udformning af klimaprojektet. Forslaget blev præsenteret og foreløbigt godkendt af politiet, kort før det blev fremlagt til politisk behandling. Forslaget blev efterfølgende vedtaget i BR den 26. maj 2016.

I december 2016 annullerede HOFOR det planlagte klimatilpasningsprojekt på Amagerbrogade. Dette påvirkede forprojektet, da der ikke længere skulle tages hensyn til de arealer, HOFOR planlagde at anvende.

Annulleringen af klimaprojektet gav anledning til at genoverveje indretningen af krydset mellem Store Møllevej, Svinget og Amagerbrogade og de nærliggende arealer. I forbindelse med klimaprojektet var det planlagt at der her skulle etableres et regnvandsbassin på Store Møllevejs grønne midterareal og en åben grøft på Svingets midterareal til at lede regnvandet væk fra Amagerbrogade. Disse tiltag faldt naturligvis bort ved annulleringen af klimaprojektet.

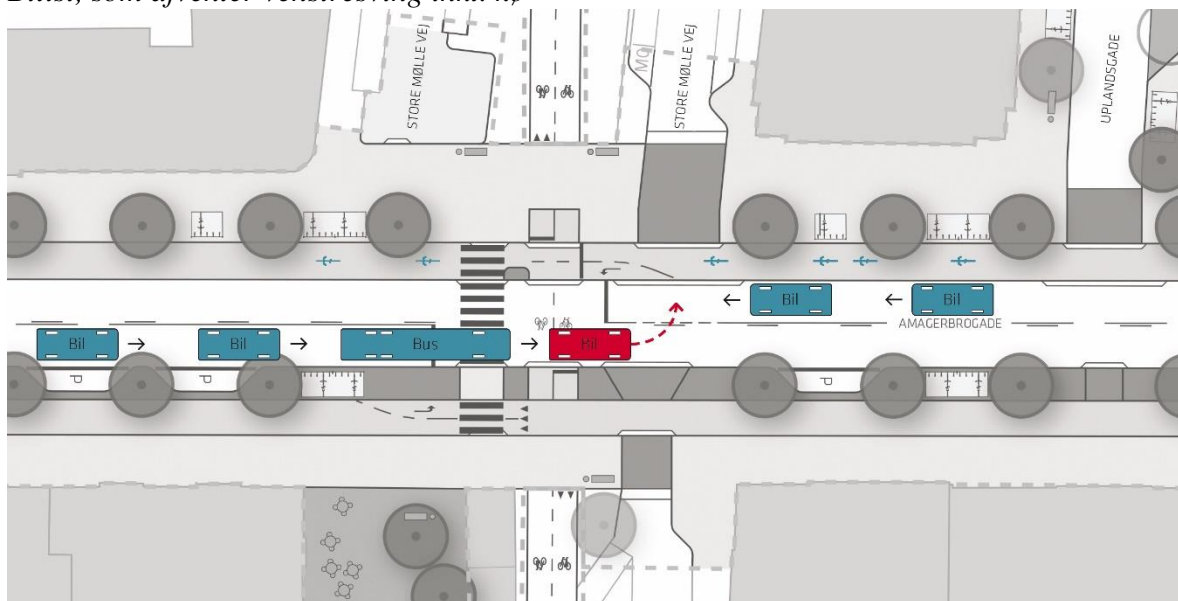
Hovedprojektet

I detailprojekteringen frem mod hovedprojektet blev det tydeligt, at projektforslaget indeholdt en række, uløste trafikale problemstillinger. Overordnet er løsningen med en signalreguleret krydsning placeret tæt

ved sideveje ikke en god løsning. Vejtilslutninger tæt ved et signalreguleret kryds kan skabe kø i krydsområdet, fordi især de venstresvingende skal afvente fri bane på de modkørendes kørespor, inden de foretager venstresving. Trafikafviklingen på Amagerbrogade i det valgte trafikdesign med kun ét kørespor i hver retning er følsom for venstresvingende biler, da svingende biler fungerer som prop i trafikken. Venstresving fra Amagerbrogade til Store Møllevvej og Svinget ville med det oprindelige projekt kunne medføre bilkøer og risiko for, at den svingende bil vil afvikle sit sving for tidligt og hen over cykelsti og fortov.

Alternativet til ovenstående kunne være et forbud mod venstresving fra Amagerbrogade, så trafikken til og fra de to sideveje sker ved højresving. Dette viste sig også problematisk, da Store Møllevvej ligger op til stoplinjen i nordgående retning. Derfor ville kørsel fra Amagerbrogade fortsat genere og forringe trafikafviklingen i krydset.

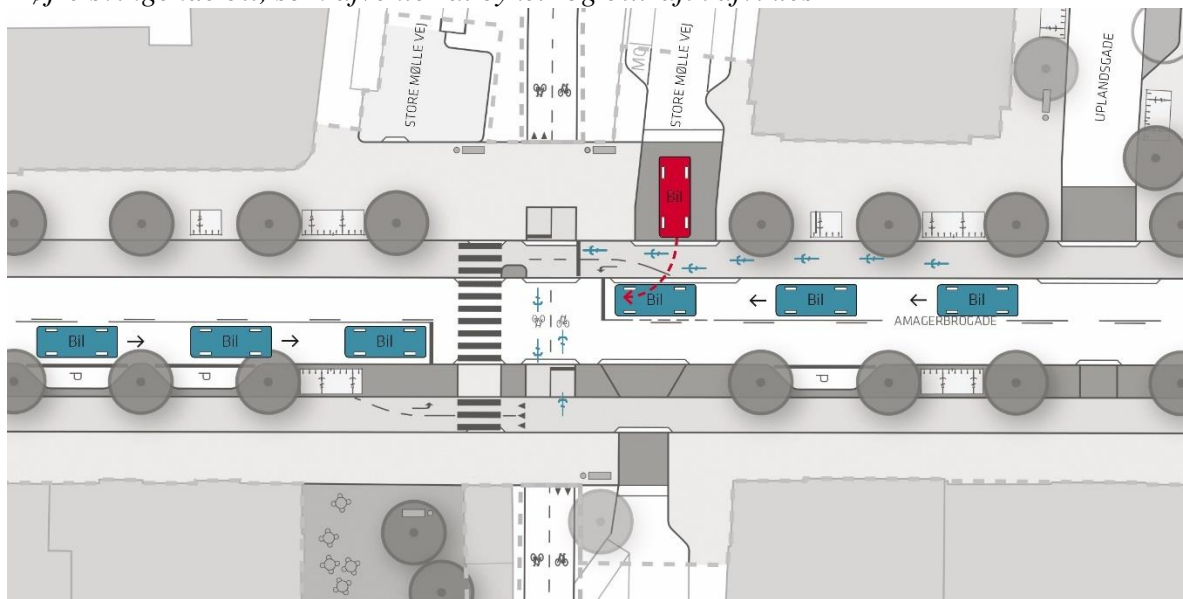
Bilist, som afventer venstresving inkl. kø



Tilsvarende blev det vurderet, at kørsel fra sidevejene ind på Amagerbrogade ville ske med relativt lange ventetider, gøre bilisterne utålmodige og medvirke til, at de kunne foretage trafikfarlige handlinger.

Disse problemer ville være størst om morgenen, hvor der i spidstimen kl. 8 - kl. 9 passerer 40 cyklister i minuttet på vej mod Torvegade. Med det nye projekt flyttes adgangsvejen fra Amagerbrogade til Store Møllevvej til sidegaden Flinterenden. Indkørslen til Flinterenden er ikke beliggende op til et signalanlæg og vejmarkeringen tillader her, at man kan køre uden om en bil, der venter på at svinge til højre.

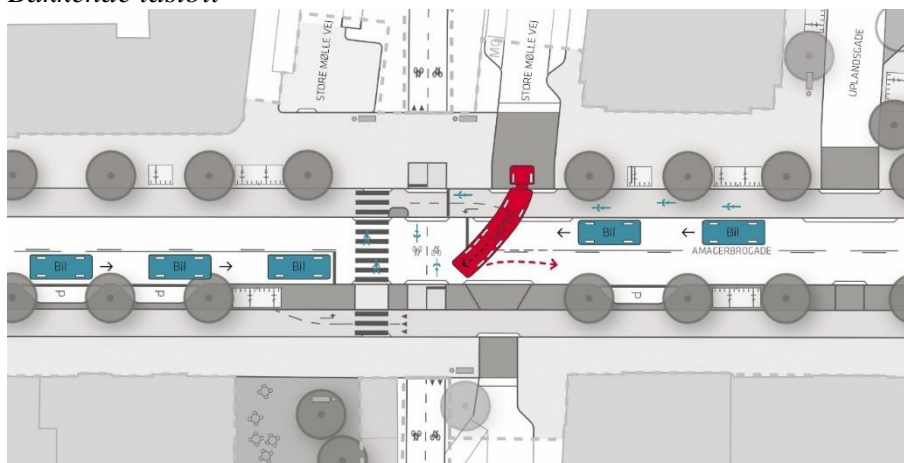
Højre svingende bil, som afventer at cykel- og biltrafik afvikles



En anden bekymring var de vilkår store køretøjer havde når de skulle fra Store Møllevej til Amagerbrogade.

Store Møllevejs sydlige del er en forholdsvis smal vej med en lille vendeplads for enden som ikke tillader at fx en flyttevogn kan vende rundt. Store køretøjer ville således blive tvunget til at bakke ud på Amagerbrogade. Den forslåede udformning betød således, at ud-bakkende lastbiler skulle krydse fortov og cykelsti med meget begrænset udsyn. Derudover skulle lastbiler med ærinde på Amagerbrogade i udadgående retning, bakke bagenden ind i det nye cykel og fodgængerkryds.

Bakkende lastbil



Disse overvejelser førte til det valgte projekt med lukning af alle 4 vejtilslutninger for biler fra Store Møllevej og Svinget mod Amagerbrogade. For at kunne opretholde vejadgang til Store Møllevej

er de to parallelle veje koblet sammen tæt ved Amagerbrogade.
Tilsvarende er de to veje på Svinget koblet sammen.

For enden af Store Møllevej Syd etableres der en krydsning på tværs af det grønne område til Store Møllevejs nordlige del, så lastbiler i fremtiden kan komme ud fra Store Møllevej Syd uden at skulle bakke, men i stedet ved at køre enten til Vermlandsgade via Store Møllevej nord eller til Amagerbrogade via Store Møllevej Nord, Ved Kløvermarken og Flinterenden.