



Københavns Kommune

20-12-2024

REV A: 06-05-2024

RAPPORT

Artillerivej ved Hekla Park

Foranalyse

LINQ

LINQ Trafikrådgivning ApS
Egebækvej 98, DK-2850 Nærum
www.linqtrafik.dk

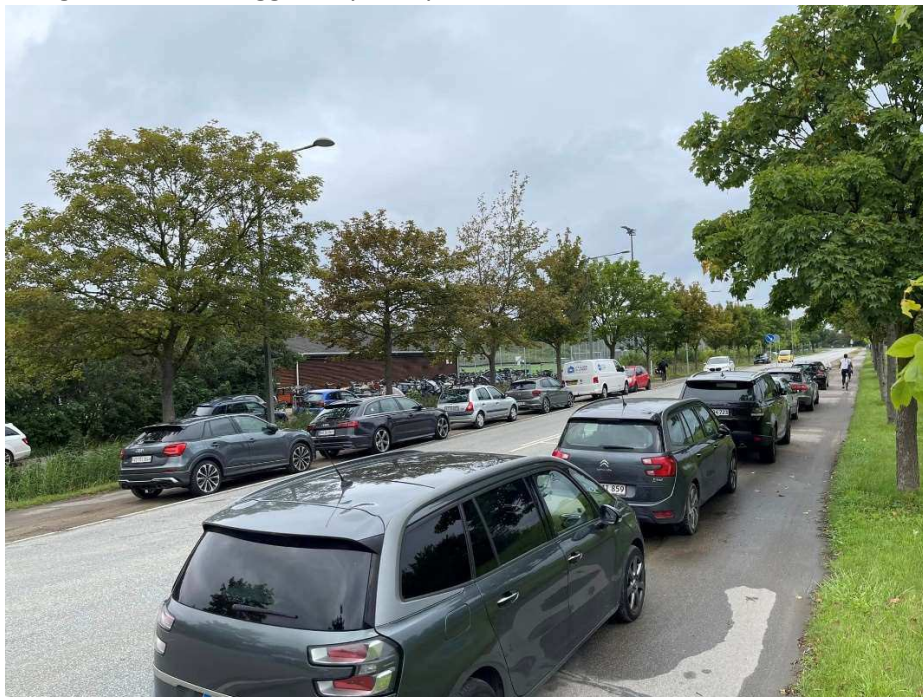
Indholdsfortegnelse

1	BAGGRUND	3
1.1	KORTLÆGNING, REGISTRERING OG ANALYSE.....	4
1.2	INDDRAGELSE AF OMVERDENEN	4
2	TRAFIKMÆNGDER OG HASTIGHED	5
3	ADFÆRDSREGISTRERING VED HEKLA PARK.....	8
3.1	PARKERING.....	12
3.2	STOPINTERVIEWS	16
4	FREDNINGER	17
5	LEDNINGER.....	21
6	UHELDSANALYSE	22
7	TRYGHEDSANALYSE	24
8	INDDRAGELSE AF OMVERDENEN.....	25
9	PRINCIPPER FOR LØSNINGER.....	25
10	DISPOSITIONSFORSLAG	26
10.1	SCENARIO 1-3	27
11	KONKLUSION	34

1

Baggrund

I dag opleves der trafikale udfordringer på Artillerivej, omkring boldklubben Hekla Park. Udfordringerne består især af parkeringsudfordringer ved afvikling af kampe, hvor ulovlig parkering langs Artillerivej skaber konflikter mellem cyklister og gående, som grundet manglende fortov begge benytter cykelstien.

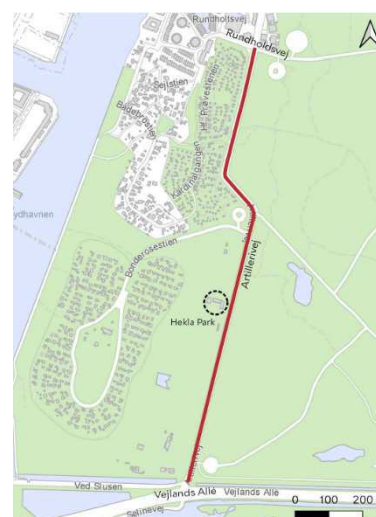


Figur 1: Eksempel på problematiske parkeringsforhold ved Hekla Park. Kilde: Hekla Parks Facebookside

Københavns Kommune har i den forbindelse bedt LINQ Trafikrådgivning om at udarbejde en foranalyse der skal belyse de trafikale udfordringer samt stille forslag til tiltag der kan gøre området trygt og trafiksikkert.

Foranalysen behandler Artillerivej fra Rundholtsvej til Vejlands Allé, men behandler ikke cyklisternes nuværende krydsning af Artillerivej, umiddelbart nord for Vejlands Allé. Analysen inddrager dog de tilstødende parkeringsarealer ved Hekla Park, herunder de cirkulære parkeringspladser ved Vejlands Allé og haveforeningen.

Artillerivej er en kommunevej og den grænser op til koloni- og nyttehave-foreninger og Boldklubben Hekla mod vest og Amager Fælled mod øst. Alle arealer langs vejen er fredet (naturfredning) og ejet af Københavns Kommune. Foranalysen er desuden koordineret med et projekt for hastighedsdæmpning på Artillerivej.



1.1 Kortlægning, registrering og analyse

LINQ Trafikrådgivning har gennemført en omfattende kortlægning og analyse af eksisterende forhold og udfordringer. Analysen omfatter i hovedtræk:

- Maskinelle tællinger af trafikmængder og hastighed på Artillerivej
- Særligt fokus på situationer med kampe på Hekla Park, hvor adfærdsmønstret er registreret på stedet samt ved brug af videokamera
- Gennemgang af de fysiske forhold på strækningen med fokus på trafiksikkerhed og tryghed
- Registrering af parkeringsbelægning på omkringliggende parkeringspladser på tidspunkt med kampe på Hekla Park (Hekla-dag)
- Interviews af bilister og cyklister til Hekla Park
- Analyse af politiregistrerede uheld
- Analyse af tidligere udført tryghedsundersøgelse

1.2 Inddragelse af omverdenen

Som en del af analysen er Hekla Park, lokalrådet og haveforeningen inddraget. Det er gjort gennem følgende aktiviteter:

- **Møde på stedet**
Her kunne de fremmødte byde ind med deres observationer af udfordringer omkring Hekla Park og tilkendegive ønsker og konkrete løsningsforslag. Mødet blev afholdt en almindelig træningsdag.
- **Orienteringsmøde hos Københavns Kommune**
Her blev rådgivers tre løsningsforslag præsenteret for deltagerne og deltagerne kunne stille spørgsmål og ændringsforslag hertil.

2 Trafikmængder og hastighed

Der er udført tre maskinelle tællinger af trafikken i to uger i 2024. Tællesnit og tilhørende resultat er vist på kortet nedenfor.



Figur 2: Trafiktællinger på Artillerivej i oktober 2024.

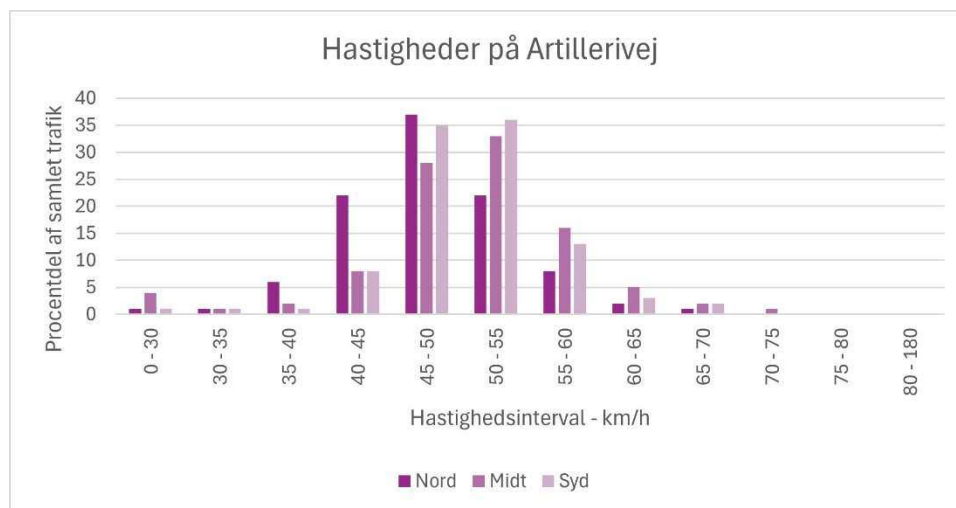


Figur 3: Eksempel på en af de tre trafiktællinger fra foranalysen, udført med slanger spændt ud over kørebanen. I øvrigt ses parkerede biler, lige inden for standsningsforbudszonen.

Samtidig med trafiktællingerne er der udført hastighedsmålinger af køretøjerne på Artillerivej. På figuren nedenfor er 85% fraktilerne angivet. Dette er den hastighed, som 85% af trafikken kører langsommere end, mens 15% kører hurtigere. Det bruges ofte som en indikator for den øvre grænse for, hvad der anses for sikker og normal hastighed.



Ved alle tre tællesnit ses det, at 85% fraktilen er højere end den tilladte hastighed på strækningen.



Figur 5: Diagram der viser fordelingen af den målte hastighed på Artillerivej. Fartgrænsen er 50 km/h.

Af ovenstående figur ses en tendens til at en større andel af trafikanterne overholder fartgrænsen ved tællingen i nord. Årsagen hertil vurderes at være nærheden til den fartdæmpede del af Artillerivej med skiltet hastighedsbegrænsning på 40 km/h.

Det kan konkluderes at mange bilister kører for stærkt på Artillerivej, da 55 % af alle målte trafikanter kører mere end 50 km/h. Årsagen vurderes at være vejens udformning, med lange lige strækninger, godt udsyn i begge sider af vejen samt de 3,55m brede vognbaner.

3

Adfærdsregistrering ved Hekla Park

Den trafikale adfærd ved sportsbegivenheder ved Hekla Park er vurderet gennem besigtigelser og observationer. Desuden er der suppleret med videooptagelser af krydsningspunktet ud for Hekla Park. De konstaterede udfordringer er sammenfattet herunder.

Der er gennemført besigtigelse og adfærdsregistrering både i en spidsbelastningssituation og normalsituationen. Adfærdsanalysen har et særligt fokus på konflikter mellem fodgængere og cyklister, men også på hvordan bilisterne kommer til og fra Hekla Park og hvor og hvordan de parkerer deres køretøj.

Normalsituation

Registreringerne er udført på to træningsdage, om eftermiddagen. I disse normalsituationer er både bil- og cykelparkering foregået uden synlige problemer. Cykelparkeringspladserne udnyttes fuldt ud, og der placeres cykler forskellige steder omkring klubhuset, uden for stativerne. Bilparkeringen foregår på de nærliggende parkeringspladser, bortset fra enkelte biler der parkerer på eller lige op ad brandvejen.

Krydsning af Artillerivej foregår uden synlige problemer, selv om der på nogle tidspunkter er meget trafik på vejen, hvilket vanskeliggør krydsning. Selv om fodgængerne og

cyklisterne har vigepligten ved krydsning af Artillerivej, holder bilister en gang imellem tilbage og lader cyklister og fodgængere krydse vejen.
På registreringsdagen ankom langt de fleste cyklister til Hekla Park via de smalle cykelstier langs Artillerivej. Kun få ankom fra Fælleden.

Spidsbelastningssituation

I spidsbelastningssituationen er der et tydeligt anderledes trafikalt billede.
Cykelparkeringspladserne er udnyttet 100 % og der står mange parkerede cykler uden for stativet.



Figur 6: En fuldt udnyttet cykelparkering på grusarealet foran boldklubben

På den registrerede kampdag med deltagelse af hold fra områder længere væk fra København, opstod der et øget pres på parkeringspladserne omkring Hekla Park. Efterhånden som parkeringspladserne blev fyldt op, blev presset så stort at bilister begyndte at sætte passagerer af ved hovedindgangen til Hekla Park. Der forekom også bilister der ulovligt parkerede deres køretøj i kort tid lige ud for hovedindgangen. Dette igangsatte en tendens til massiv parkering og afsætning på strækningen foran Hekla Park. Dette medførte udfordringer der svarer til brugernes tidligere oplevelser med uhensigtsmæssig parkering, der er en af årsagerne til udarbejdelsen af denne foranalyse. Parkeringen og afsætningen skete i første omgang i den vestlige side af vejen, tættest på Hekla Park, men efterhånden bredte tendensen sig også til den østlige side af Artillerivej.



Figur 7: Eksempel på cyklist der kører på den resterende del af cykelstien mellem parkerede biler og græsribatten

Når bilerne parkerer eller standser ulovligt ud for Hekla Park, medfører det flere trafiksikkerhedsmæssige problemer, ligesom det skaber mere utryghed. Bilerne skjuler for eksempel helt eller delvist fodgængere og cyklister der venter på at krydse Artillerivej. Dette er et stort trafiksikkerhedsmæssigt problem. Parkerede biler på brandvejen er i sig selv et problem, men parkerede biler langs Artillerivej medfører derudover stærkt reducerede oversigtsforhold ved udkørsel fra brandvejen.



Figur 8: Eksempel på krydsende cyklister ved den to meter brede krydsningshelle

De parkerede biler parkerer delvist i grusrabatten og på cykelstien, hvilket indsnævrer cykelstien til under en meter. Samtidig er der mange udstigende passagerer der åbner bildøren ud over cykelstien, og fodgængere der går på cykelstien fra deres ulovligt parkerede biler, på vej hen imod Hekla Park. Alt dette medfører både trafiksikkerhedsmæssige problemer for fodgængere og cyklister, ligesom strækningen føles utryk for cyklisterne. Nogle cyklister vælger at køre ud på vejen, for at slippe for konflikter med fodgængere på cykelstien og åbne bildøre.



Figur 9: Eksempel på omfanget af ulovlig parkering langs med Artillerivej, ud for Hekla Park

Cyklisterne på Artillerivej er forskelligartede; nogle kører langsomt og andre meget hurtigt. Cykelstierne er for smalle til at der kan foretages overhalinger og overholder i øvrigt ikke kommunens retningslinjer for ønsket bredde i forhold til hvor mange cyklister der kører på strækningen. Ifølge Københavns Kommunes retningslinjer i 'Cykelfokus 2024' bør mindstebredden på cykelstien være 2,5 meter. Artillerivejs spidstimetrafik for cyklister i én retning ligger på ca. 150 cyklister.

Forventet spidstimetrafik i én retning	Op til 500	500-750	750-1.500	1.500-2.000	2.000-3.000	Over 3.000
Cykelsti	2,5 m ¹	2,8 m	3,0 m	3,5 m	4,0 m	4,0 m ²
Cykelbane	2,5 m	Frarådes – cykelsti anbefales				
Sikkerhedszone ved parkerede biler, rækværk og faste genstande	0,3-0,5 m					

Figur 10: Uddrag af Cykelfokus 2024 med angivelse af anbefalede cykelstibredder på baggrund af mængden af cykeltrafik.

3.1

Parkering

Bilparkering

På Artillerivej er der på delstrækningen ud for boldklubben og nytehaverne etableret en standsningsforbudszone. Denne vurderes at have til formål at undgå den uønskede standsning og parkering ved boldklubben. Samtidig er det ulovligt at parkere sit køretøj helt eller delvist i skillerabatten, inden for byzonen.

Boldklubben Hekla har gjort en indsats i forhold til klubbens medlemmer og besøgende i form af information om parkerings- og standsningsrestriktionerne. Spillere og trænere fra andre klubber må derimod forholde sig til de gældende parkeringsrestriktioner. Dette fungerer i praksis, så længe der stadig er ledige parkeringspladser, men når disse er fyldt op, parkerer mange – bevidst eller ubevidst – ulovligt langs Artillerivej.



Figur 11: Rød streg angiver udstrækningen af den eksisterende standsningsforbudszone.

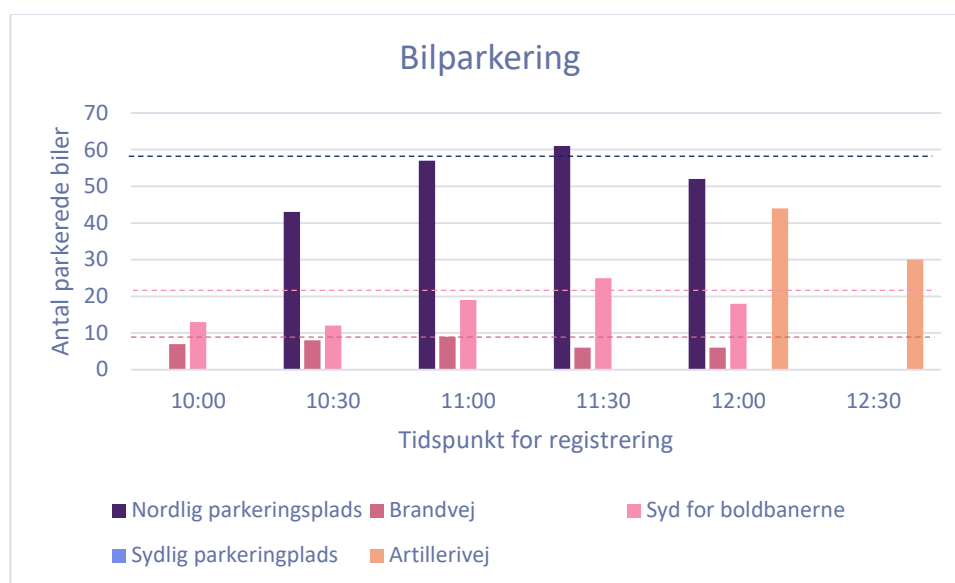
For at få det fulde overblik over bilparkeringen ved arrangementer ved boldklubben, er der gennemført en parkeringsregistrering på en dag med et stort arrangement. Registreringen omfatter både de cirkulære parkeringspladser, parkering syd for boldbanerne, parkering på strækningen foran Hekla Park, og eventuel parkering andre steder i området, som for eksempel på Bonderosestien. Parkeringsregistreringen er gennemført ved manuel registrering i timeintervaller, fordelt på parkeringspladserne, strækninger og øvrige steder i nærområdet. Data fra parkeringsregistreringen er anvendt

i løsningsfasen, da den giver et indblik i hvor parkeringsbehovet er koncentreret, samt hvor stor parkeringskapacitet der er behov for, for at undgå ulovlig parkering.



Figur 12: Oversigt over de fem parkeringsarealer.

Data fra parkeringsregistreringen er vist herunder.



Figur 13: Oversigt over antallet af parkerede biler. Klokken 10 er der ingen data for den nordlige parkeringsplads. Den sydlige parkeringsplads er ikke registreret, da den var brugt som byggeplads til projektet for stibroen over Artillerivej.

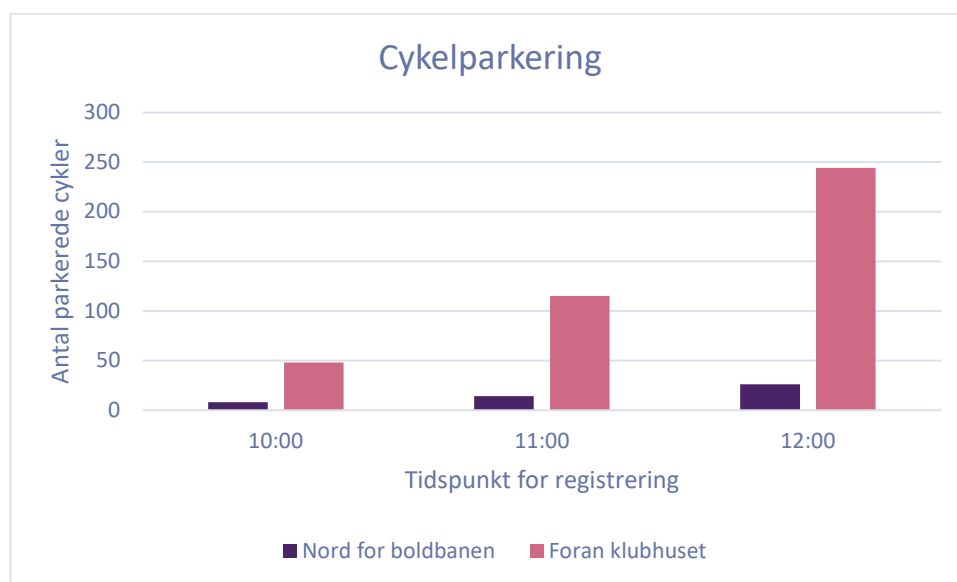
Det er ikke muligt at opgøre hvor mange biler der er plads til på de enkelte parkeringspladser, da bilister der parkerer på grus, ofte ikke parkerer med optimal indbyrdes afstand. Vurderede antal pladser er markeret med stiplede linjer på ovenstående figur.

Af ovenstående figur fremgår det, at brandvejen hurtigt bliver fyldt op med parkerede biler, hvilket sandsynligvis skyldes nærheden til klubhuset. Det er ikke tilladt at parkere på en brandvej, og det kan være en løsning at flytte spærrebommen helt ud til Artillerivej for at undgå denne parkering. Det er også tydeligt at se at arealet syd for boldbanerne hurtigt bliver fyldt op med parkerede biler og at der er en kapacitet på ca. 20 biler. Den nordlige parkeringsplads indeholder den største andel af parkerede biler i området, og den er også en af de første pladser der bliver fyldt op. Det ses at Artillerivej fra klokken 12 også bliver anvendt til parkering, hvilket aflaster de øvrige parkeringsarealer en smule. Det maksimale antal parkerede biler der er registreret på Artillerivej er 44.

Arealet syd for boldbanerne er ikke beregnet til parkering, hvorfor et fremtidigt parkeringsanlæg bør indeholde tilstrækkeligt med pladser til bilerne på Artillerivej og arealet syd for boldbanerne. På baggrund af parkeringsregistreringerne vurderes det at der i alt er et minimumsparkeringsbehov på ca. 60 biler. Det skal understreges at parkeringsregistreringen kun er foretaget en enkelt dag, og at antallet kan variere. I foranalysen arbejdes der med forskellige scenarier for størrelse og indretning af nye parkeringsarealer. Dette forklares mere detaljeret i afsnittene for de enkelte løsningsforslag.

Cykelparkering

Cykelparkeringen foregår primært to steder ved Hekla Park; ud for klubhuset og nord for kunstgræsbanen. Registrering af parkeringsbehovet blev gennemført samme dag som registrering af bilparkeringen.



Figur 14: Oversigt over antallet af parkerede cykler fra klokken 10-12 på en stævnedag (Hekla-dag 2024).

Registreringen viser at der er et meget stort parkeringsbehov foran klubhuset. Mange cykler står uden for stativerne og der er potentiale for at udvide den eksisterende cykelparkering. Nord for boldbanen er der et mindre behov, men det kan være en opgradering for de besøgende at etablere en mere struktureret cykelparkering.

3.2 Stopinterviews

På dagen for det store sportsarrangement ved Hekla Park, blev der gennemført stopinterviews med bilister, fodgængere og cyklister til og fra Hekla Park. De besøgende blev spurgt ind til deres valg af transportmiddel, hvor mange de rejste sammen og hvor lang deres rejsetid var. I alt blev der indsamlet svar fra 72 personer. Resultaterne fremgår af punkterne herunder:

Transportmiddel:

- Mange af de adspurgte personer brugte cyklen som deres primære transportmiddel til Hekla Park. Omtrent tre gange så mange brugte dog bilen som transportmiddel.
- Ingen af de adspurgte benyttede bus som transportmiddel.

Antal personer i bilerne:

- I de fleste tilfælde, hvor bilen bruges, er der 2-4 personer i bilen.

Rejsetid:

- Rejsetiden varierer meget fra 2 minutter til 60 minutter, med en tendens til, at længere rejsetider (40-60 minutter) ses i kombination med brug af bil.
- Kortere rejsetider (2-10 minutter) er hyppigere, når der rejses med cykel.

Afstand:

- Afstandene varierer fra nogle få hundrede meter til flere kilometer. De fleste af de kortere afstande (1-5 km) bliver typisk tilbagelagt med cykel.
- Længere afstande bliver ofte tilbagelagt med bil.

Øvrige tendenser

- Jo senere på dagen, jo flere afsætninger blev der foretaget – sandsynligvis grundet øget pres på parkeringspladser.
- Bilen bliver foretrukket ved længere rejsetider end 20 minutter, med flere eksempler fra registreringen på rejsetider på 40-60 minutter. Parkeringsbehovet vurderes derfor at variere kraftigt, alt efter hvilke hold der skal deltage i stævner på Hekla Park.

4

Fredninger

Området er omfattet af Kalvebod Kile-fredningen, som er en fredning iht. naturbeskyttelsesloven. Fredningsbestemmelserne (§ 2) indeholder et forbud mod tilstandsændringer, herunder anlæggelse af parkeringspladser, hvis det indebærer terrænreguleringer og udlæg af nyt underlag. Imidlertid giver § 9, der gælder for fredningens delområde 1, hvor Hekla Park ligger, en særbestemmelse, som muliggør etablering af "anlæg til intensive friluftsmål".

§ 9. Særbestemmelser for delområde 1.

Plejemyndigheden efter § 7 kan i delområde 1 tilvejebringe - eller tillade, at der tilvejebringes - anlæg til intensive friluftsmål, herunder nyttehaver og en campingplads for turister. Nyttehaver bør kun anlægges vest for Lossepladsvej.

Ved disponeringen af delområdet til friluftsmål skal der sikres landskabelig sammenhæng til den øvrige del af Amager Fælled og de omliggende byområder.

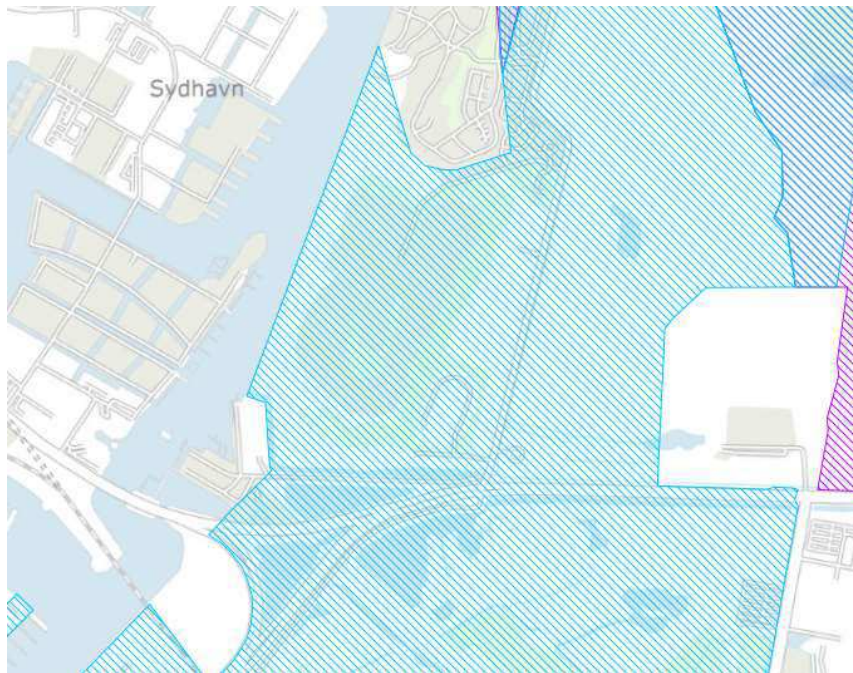
Beføjelsen efter stk. 1 kan kun udøves, når den pågældende foranstaltning er i overensstemmelse med en plan som nævnt i § 15.

Parkeringspladser til brug for sådanne anlæg kan i begrænset omfang anses som en naturlig del, da brugerne har behov for adgang til banerne. Det er fredningstilsynets vurdering, at parkeringspladser kan anlægges uden dispensation fra fredningen, under følgende betingelser:

- Parkeringspladserne reserveres udelukkende til boldbanernes brugere
- Der etableres kun det nødvendige antal
- Parkeringspladserne indpasses i området, så de biologiske, landskabelige og rekreative værdier mindst muligt forringes
- Parkeringspladserne inkluderes i den kommende revision af udviklingsplanen for Amager Fælled

For at undgå at øge områdets "visuelle urbanisering" anbefales det, at parkeringspladserne anlægges i grus, græsarmering eller lignende materialer, ikke asfalt. Samtidig må parkeringspladserne ikke komme i konflikt med planerne om genopretning af den § 3-beskyttede sø syd for boldbanerne.

Ved etableringen af boldbanerne blev der givet dispensation mod, at der blev anlagt skærmende beplantning på ydersiden af hegnet mod Artillerivej. Eventuel parkering her i stedet for på grusarealet vil kræve rydning af denne beplantning. Beplantningen skulle bestå af naturligt forekommende arter og skulle med sin højde og tæthed begrænse lysudfald fra anlægget til det omgivende terræn, også i vinterhalvåret. Eventuelle ændringer, der påvirker denne beplantning, kræver dispensation fra fredningen.



Figur 15: Kort over fredede arealer (lyseblå skraver). Kilde: fredningsnaevn.dk/fredninger/kort-over-fredninger



Figur 16: Kort over fredede arealer ud for Boldklubben Hekla (lyseblå skraver). Kilde: Danmarks Miljøportal.

De beskyttede naturtyper langs Artillerivej er primært placeret på den østlige side af vejen.



Figur 17: Oversigtskort over beskyttet natur omkring Artillerivej (orange skravering og blå linje)

Vest for Artillerivej ligger den § 3-beskyttede sø, hvor der er planer om genopretning. Søen ligger op ad det areal der foreslås anvendt til fremtidigt parkeringsareal. Dette stiller krav til hvordan parkeringsarealet bliver udformet.



Figur 18: Kort over søen på ca. 1.400 m² der er en beskyttet naturtype efter naturbeskyttelseslovens §3. Søen er i dag delvist et grusareal.



Figur 19: Foto af arealet der i dag er registreret som beskyttet natur (sø)

5

Ledninger

I forbindelse med udarbejdelse af foranalysen er der indhentet ledningsoplysninger for hele den analyserede strækning. Generelt er der ikke kollisioner mellem projektet og eksisterende ledninger, bortset fra mindre tilpasninger af el og telekommunikation ud for Hekla Park. På strækningen er der dog modtaget oplysninger om en fremtidig 132 kV ledning. Den er placeret i den vestlige side af Artillerivej under kørebanen, så der vil være en koordinering i forhold til denne, hvis der skal laves foranstaltninger på selve vejen.

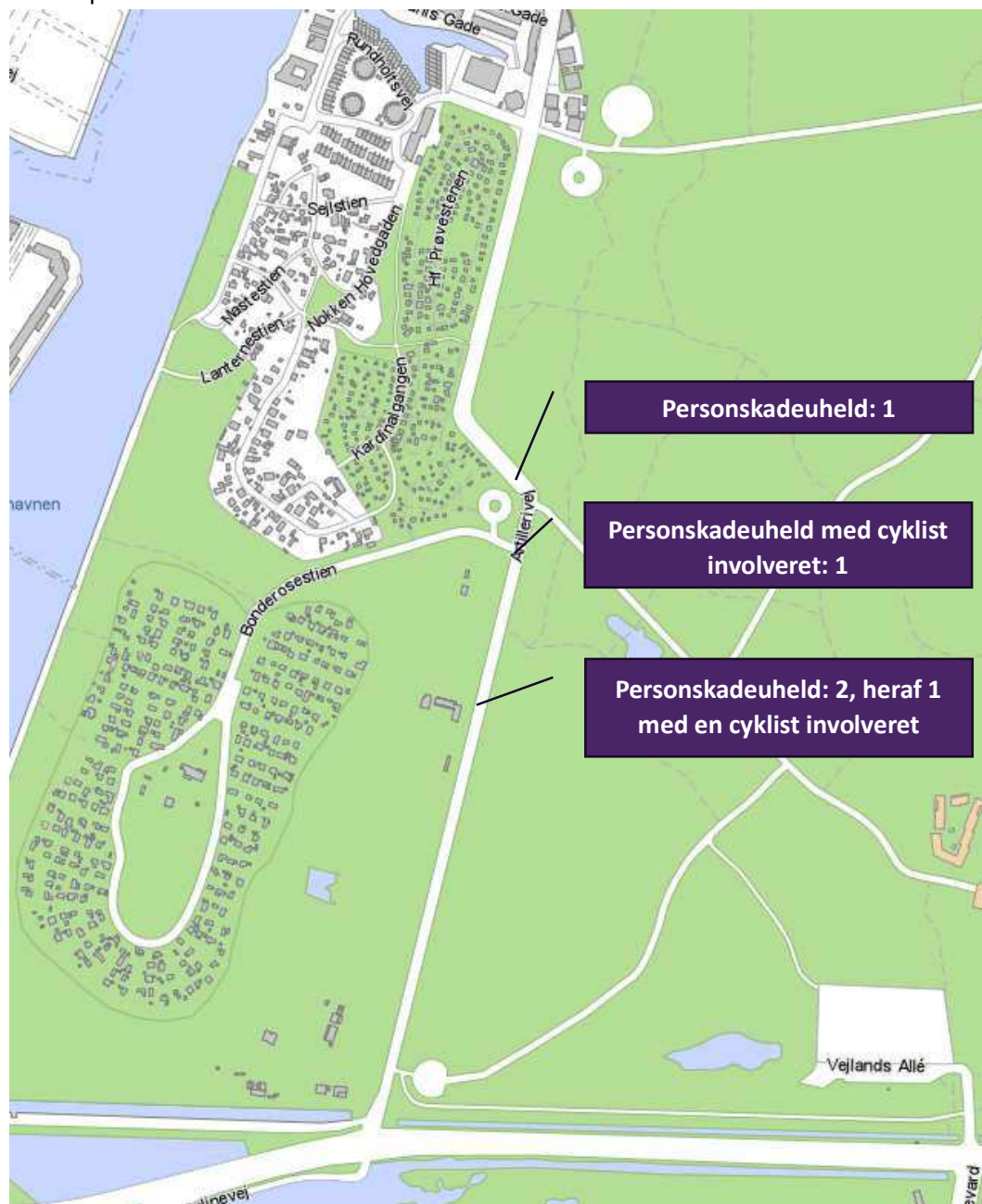


Figur 20: Eksempel på omfanget af ledninger langs Artillerivej. Her et udsnit af et af to steder, hvor der er ledninger der krydser Artillerivej.

6

Uhedsanalyse

De politiregistrerede uheld i perioden 2019-2023 på Artillerivej er analyseret. Der er i alt sket 11 uheld på strækningen. På kortet er der en visuel oversigt over uheldene hvor der er sket personskade.



Figur 21: Illustration af stedfæstelse af trafikuheld de seneste fem hele år (2019-2023), hvor der har været personskade.

Ud over de uheld der er markeret i figur 21, er der også sket flere solouheld, der skyldes høj fart. Uheldene er typisk sket i svingene, hvor bilerne er skredet ud i grøften eller har ramt belysningsmaster.

Uheld med bløde trafikanter

Der er ingen uheld med fodgængere involveret. De to uheld med cyklister involveret har i begge tilfælde resulteret i alvorlig skade for cyklisten. I begge tilfælde er modparten en bilist.

Uheldet ved krydsningen ved Hekla Park med cyklist involveret, skyldtes uopmærksomhed fra cyklistens side inden krydsning af vejen. Uheldet syd for parkeringspladsen ved kolonihaverne skyldtes at bilisten overså modkørende cyklist, da bilisten der kom fra syd, foretog venstresving.

Vurdering af uheldsbilledet

Antallet af uheld på strækningen er relativt lavt, hvorfor det er vanskeligt at danne et tydeligt uheldsbillede. De politiregistrerede uheld koncentrerer sig dog om svingene midt på strækningen, ved Hekla Park og ved indkørslen til kolonihaverne.

På denne baggrund alene kan det ikke konkluderes at der er et særligt behov for at forbedre trafiksikkerheden på Artillerivej. Brugerne oplever dog strækningen som utryk, og det er generelt en trafiksikkerhedsmæssig forbedring eksempelvis at etablere cykelstier, fartdæmpende foranstaltninger og at arbejde med hastighedsnedsættelser.

Der er en tendens til at der sker flere solouheld i svingene, hvorfor der med fordel kan gennemføres tiltag der forbedrer trafiksikkerheden i svingene, for eksempel ved at sikre lav hastighed.

Det er vurderet at følgende tiltag kan mindske risikoen for uheld på strækningen, samtidig med at trygheden øges:

- Fartdæmpende foranstaltninger for køretøjer og/eller indsnævring af det visuelle vejprofil.
- Sikkert krydsningspunkt, så fodgængere og cyklister ikke bliver overset, når de krydser Artillerivej
- Cykelstier på den sydlige delstrækning

7

Tryghedsanalyse

I forbindelse med den kommende Trafikplan Amager, har Amager Vest Lokaludvalg i samarbejde med Amager Øst Lokaludvalg udarbejdet en trafikundersøgelse, der har til hensigt at afdække de lokale trafikale problemstillinger.

I undersøgelsen, som løb fra d. 26. februar til d. 25. marts 2024, fik borgerne på Amager mulighed for at udpege, hvor de oplever problemstillinger i trafikken. Her har 3.300 borgere angivet mere end 44.000 input og beskrivelser af trafikale udfordringer. På Artillerivej omkring Hekla Park er der indkommet flere kommentarer som er indgået i analysearbejdet og det endelige løsningsvalg. Herunder er respondenternes kommentarerne sammenskrevet og grupperet.

Hurtig og tung trafik

Trafikken på Artillerivej er præget af meget lastbiltrafik og både lastbiler og biler kører hurtigt, hvilket skaber farlige situationer, især med de mange biler og lastbiler, der har lange bremselængder. Biler holder ofte ikke tilbage for fodgængere der er ved at krydse vejen ved krydsningshellen, og i myldretiden er det i perioder vanskeligt at komme over vejen. På strækningen ved busstoppestederne er der registreret farlige situationer, når bilister forsøger at overhale busser i sving.



Figur 22: Eksempel på situation hvor bussen standser ved stoppestedet i nordlig retning på Artillerivej. Dette skaber en kort kø bag bussen, og her foretager nogle bilister en overhaling af bussen, selv om stoppestedet ligger tæt på svingene og oversigten er forringet.

Utryghed ved krydsning af vejen, især for børn

Mange børn skal dagligt krydse Artillerivej på vej til og fra fodboldklubben Hekla, hvilket er meget utrygt på grund af den hurtigkørende trafik. Der mangler sikre overgange, og bilisterne har svært ved at få øje på børnene, især om aftenen. De mange børn, der krydser vejen, er ikke altid så sikre i trafikken, og risikoen for uheld er høj. Støttepunktet ved Hekla Park er samtidig kun to meter bredt, hvilket gør det vanskeligt at stå med en cykel på hellen.

Forslag til forbedringer

Flere respondenter foreslår forbedringer som etablering af lyskryds, fodgængerovergange eller vejbumper for at sænke farten og skabe bedre sikkerhed for fodgængere, især børn, der krydser vejen til og fra fodboldtræning.

Mangel på sikre cykelstier og fodgængerovergange

Der er behov for bedre infrastruktur, da cykelstierne langs Artillerivej er for smalle og ikke niveaumæssigt adskilt fra kørebanelen. Dette skaber usikre forhold for både cyklister og fodgængere, som ofte er nødt til at navigere blandt parkerede biler, der åbner døre, og hurtigkørende trafik. Det ville være ideelt, hvis børn på cykel kunne komme sikkert fra ydre Islands Brygge til Hekla uden at skulle krydse den travle vej eller komme tæt på bilerne. Hekla Park henvender sig især til børn og unge, hvorfor behovet for sikre og trygge løsninger bør være højt prioriteret her.

8 Inddragelse af omverdenen

Inddragelsen har omfattet:

- **Arbejds møde med deltagelse af Amager Vest Lokaludvalg og Hekla Park**
Også ØKO-haverne var inviteret til mødet. Her havde interessenterne mulighed for at komme med input til hvilke udfordringer der opleves på Artillerivej omkring Hekla Park, samt hvilke potentialer området har. Mødet blev afsluttet med en fælles gåtur på arealerne omkring Hekla Park.
- **Orienterings møde med deltagelse af Amager Vest Lokaludvalg og Amager Fælled ØKO-haver**
Også HF Sønderbro Amager Fælled, HF Prøvestenen og Lille Nok var inviteret. Her blev rådgivers tre løsningsforslag præsenteret for deltagerne og deltagerne kunne stille spørgsmål og ændringsforslag hertil.

9 Principper for løsninger

Med udgangspunkt i de afdækkede udfordringer er det vurderet, at en løsning på Artillerivej først og fremmest skal have følgende generelle fokusområder:

- Der skal skabes flere bilparkeringspladser som kan håndtere presset ved større stævner, så bilerne ikke parkerer ulovligt langs Artillerivej.
- Der skal arbejdes med at gøre krydsningspunktet ved boldklubben mere sikkert.
- Bilernes fart på Artillerivej skal holdes nede.

Udover de generelle fokusområder har analysen peget på følgende specifikke fokusområder:

- Cyklisterne på Artillerivej er forskelligartet -nogle kører langsomt og andre meget hurtigt. Cykelstierne er for smalle til at der kan foretages overhalinger og overholder i øvrigt ikke kommunens retningslinjer for ønsket bredde.
- Busstoppet nord for boldbanerne skaber i nogle tilfælde farlige situationer, hvor biler overhaler bussen der holder ved stoppestedet.
- Der er behov for afsætningsmuligheder ved boldklubben
- Cykelparkeringen ved boldklubben kan forbedres, så flere vælger cyklen til boldklubben

10

Dispositionsforslag

På de følgende sider er tre dispositionsforslag beskrevet. Dispositionsforslagene fremgår desuden af separate tegninger.

Scenarie 1: Acceptable parkeringsforhold og god trafiksikkerhed ved krydsning af Artillerivej

- Parkering syd for boldbanerne (grus) – ca. 70 pladser
- Cykelparkering foran klubhuset – evt. med fast belægning
- Cykelparkering ved boldbanens nordøstlige hjørne – evt. med fast belægning
- Hævet flade med bredere midterhelle foran Hekla Park
- Supplerende belysning ved krydsningen
- Fartdæmpere pr. 150-250 meter – tilpasset 50 km/h – omkring Hekla Park

Scenarie 2: Bedste parkeringsforhold samt god trafiksikkerhed og cyklistfremkommelighed på hele Artillerivej

- Parkering syd for boldbanerne (grus og evt. beplantning og inventar) – ca. 85 pladser
- Cykelparkering foran klubhuset – evt. med fast belægning
- Cykelparkering ved boldbanens nordøstlige hjørne – evt. med fast belægning
- Hævet flade med bredere midterhelle ud for Hekla Park
- Busstop – langsgående krydsningshelle
- Supplerende belysning ved krydsningen
- Bredere cykelstier på hele Artillerivej
- Grøn rabat mellem kørebane og cykelsti
- Fartdæmpere pr. 100-150 meter – tilpasset 40 km/h
- Nedsættelse af hastigheden fra 50 km/h til 40 km/h
- Indsnævring af det visuelle vejprofil

Scenarie 3: Bedste parkeringsforhold samt bedste trafiksikkerhed og cyklistfremkommelighed på hele Artillerivej

- Parkering syd for boldbanerne (grus og evt. beplantning og inventar) – ca. 85 pladser
- Cykelparkering foran klubhuset

- Cykelparkering ved boldbanens nordøstlige hjørne
- Hævet flade med bredere midterhelle ud for Hekla Park
- Busstop – langsgående krydsningshelle
- Grussti mellem nordlig parkeringsplads og boldbanen
- Supplerende belysning ved krydsningen
- Grøn rabat langs Artillerivej
- Kantstensafrænsede cykelstier på den sydlige del af Artillerivej og bredere cykelstier på den nordlige del
- Fartdæmpere pr. 100-150 meter – tilpasset 40 km/h
- Nedsættelse af hastigheden fra 50 km/h til 40 km/h
- Indsnævring af det visuelle vejprofil

Anlægsoverslag

Anlægsoverslagene er baseret på erfaringspriser og indeholder skønnede udgifter til rådgivning. Overslagene er inddelt i hovedposter i særskilt bilag til denne rapport.

10.1

Scenarie 1-3

Tiltag	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
Parkering syd for boldbanerne (ca. 70 pladser)	x		
Parkering syd for boldbanerne (ca. 85 pladser)		x	x
Cykelparkering foran klubhuset	x	x	x
Cykelparkering ved boldbanens nordøstlige hjørne	x	x	x
Hævet flade med bredere midterhelle	x	x	x
Busstop – langsgående krydsningshelle		x	x
Supplerende belysning ved krydsningen	x	x	x
Grøn rabat langs Artillerivej		x	x
Bredere cykelstier på hele Artillerivej		x	
Kantstensafrænsede cykelstier på den sydlige del – bredere cykelstier på den nordlige del			x
Grussti mellem boldbanen og nordlig parkering			x
Fartdæmpere pr. 100-150 meter – tilpasset 40 km/h		x	x
Nedsættelse af hastigheden fra 50 km/h til 40 km/h		x	x
Standsningsforbud foran Hekla Park	x	x	x
Indsnævring af det visuelle vejprofil		x	x
Anlægsøkonomi	7.800.000	20.000.000	24.500.000

Figur 23: Opstilling af de forskellige delelementer i de tre løsningsforslag

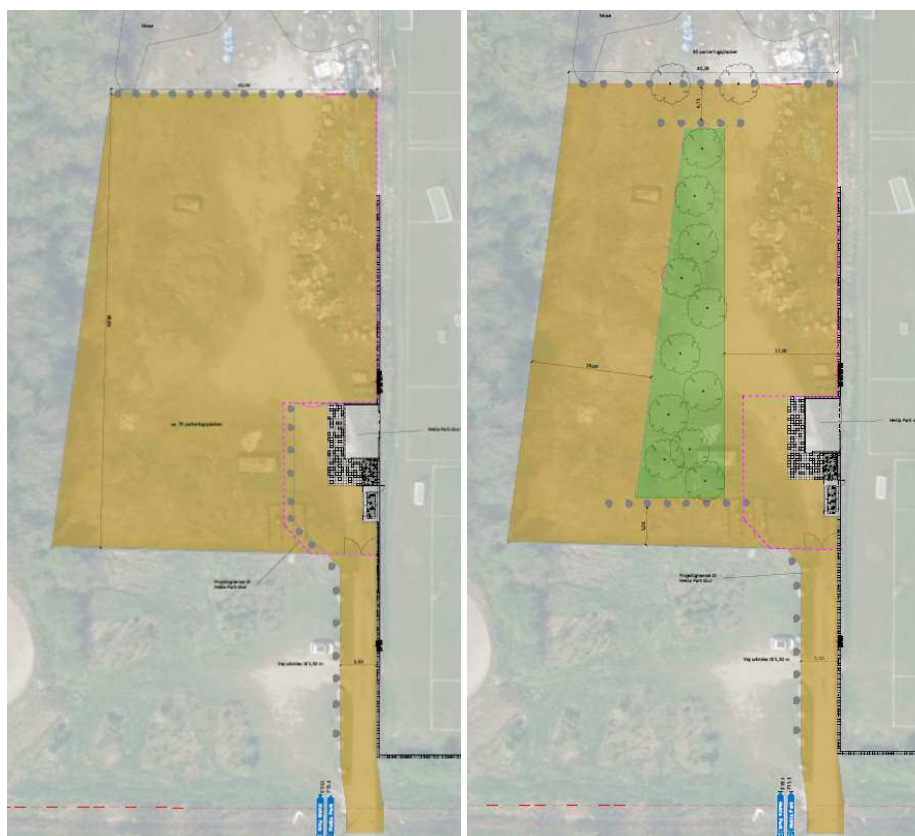
Parkering syd for boldbanerne

Parkeringen er udformet på to forskellige måder – én løsning for scenarie 1 og en løsning for scenarie 2 og 3. Fælles for alle løsninger er, at de er koordineret med Boldklubben Heklas planer for etablering af nyt skur og kunstgræsbane på den eksisterende boldbane.

Løsningen i scenarie 1 er den mindst indgribende, og den omfatter en udvidelse af den eksisterende grusparkering, så den bliver en ensartet belægning i teglgrus.

Parkeringspladsen afgrænses af kampesten, ligesom boldklubben har valgt i deres projekt. Hele eller dele af parkeringspladsen kan aflåses, så den kun kan benyttes i tilfælde af større stævner ved Hekla Park. En stor grusparkeringsplads er ikke så effektiv som en afmærket parkeringsplads mhp. på antal parkeringspladser, da parkering på grus er mere ustruktureret. Løsningen rummer plads til ca. 70 parkerede biler.

Løsningen i scenarie 2+3 lægger beslag på et tilsvarende areal, men tilstræber at strukturere bilparkeringen via beplantning, inventar og placering af kampesten mv. Derudover skabes et mere naturpræget areal, da de etableres en grøn kile ned igennem parkeringspladsen. Beplantningen skal viderebearbejdes i en senere fase, så den på bedst mulig vis fremstår som en naturlig del af området tæt på fælleden.



Figur 24: Opstilling af de to forskellige løsninger for parkering på arealet syd for boldbanen. Scenarie 1 til venstre, scenarie 2+3 til højre.

Kys&Kør ved Hekla Park

For at øge serviceniveauet og undgå ulovlig afsætning på Artillerivej, er det undersøgt om der kan indarbejdes et areal til Kys&Kør ved Hekla Park. Løsningen medfører ekstra ind- og udkørsel tæt på klubhuset og krydsningspunktet, hvilket gør området mindre overskueligt. Derudover vil der være et øget antal svingbevægelser og der vil være en ekstra udkørsel til Artillerivej, hvor oversigtsforholdene forringes af træerækken. Løsningen kræver desuden at der ryddes beplantning langs med boldbanen, hvorfor der skal søges dispensation for fredningen hvis løsningen vælges.



Figur 25: Kys&Kør ved boldklubben

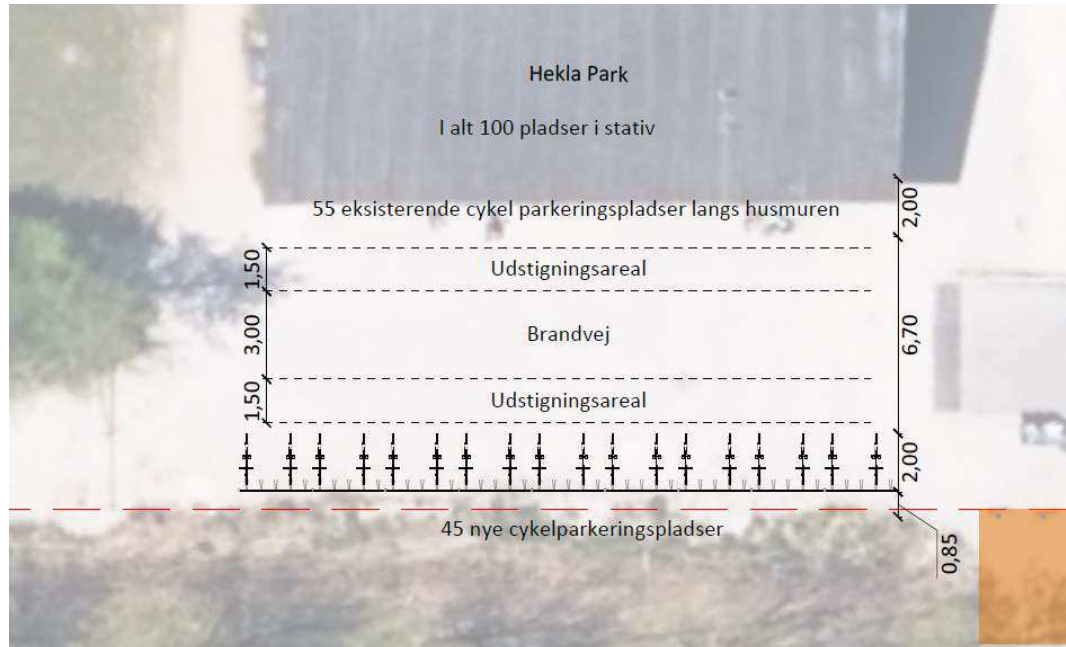


Figur 26: Begrænsede oversigtsforhold ved udkørsel fra Kys&Kør

Grundet de mange trafikale problemer en etablering af Kys&Kør vil medføre, er det valgt ikke at inkludere Kys&Kør i løsningskataloget. Al fremtidig parkering og afsætning henvises således til den nye parkeringsplads syd for boldbanerne.

Cykelparkering foran klubhuset

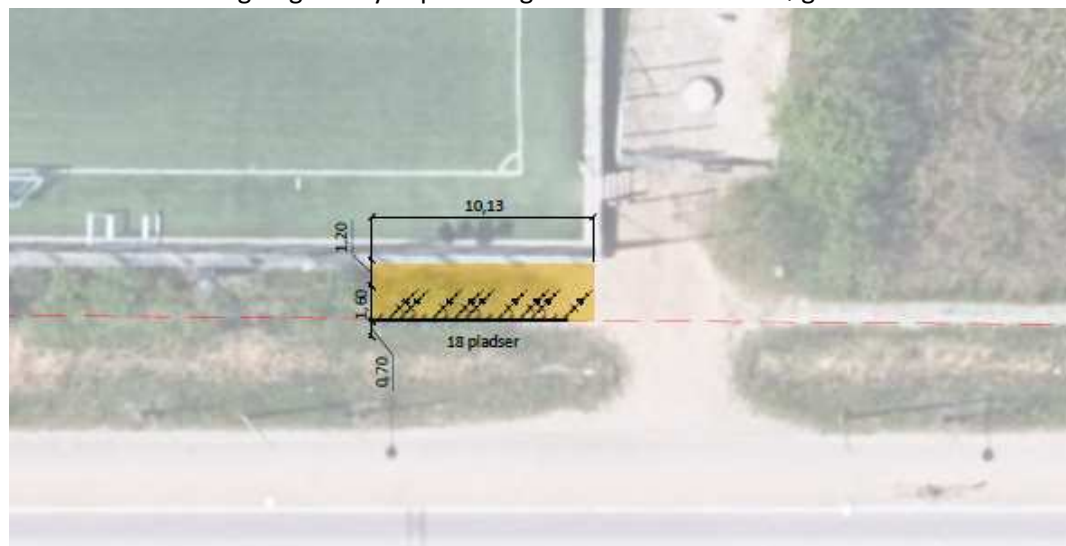
Foran klubhuset skal der være et brandredningsareal, så der kan ikke opsættes stativer på hele grusparkeringen, men kun langs kanten. En videre undersøgelse kan afdække om der er andre steder omkring Hekla Park der kan suppleres med flere cykelstativer. Der kan eventuelt etableres fast belægning ved cykelparkeringen. Dette skal undersøges i næste fase.



Figur 27: Cykelparkeringen foran Hekla Park.

Cykelparkering ved boldbanens nordøstlige hjørne

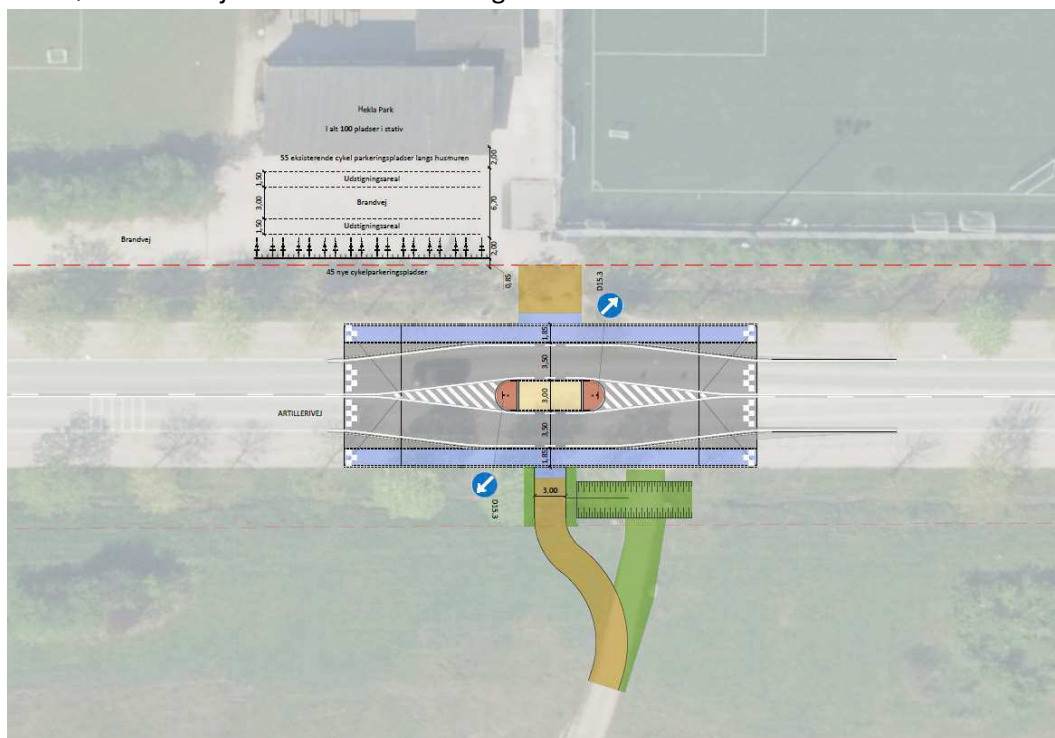
Nord for boldbanerne kan der etableres struktureret cykelparkering ved at opsætte cykelstativer. Løsningsforslaget indeholder plads til 18 cykler i stativ. Der kan eventuelt etableres fast belægning ved cykelparkeringen. Dette skal undersøges i næste fase.



Figur 28: Cykelparkeringen i det nordøstlige hjørne af boldbanen

Hævet flade med bredere midterhelle

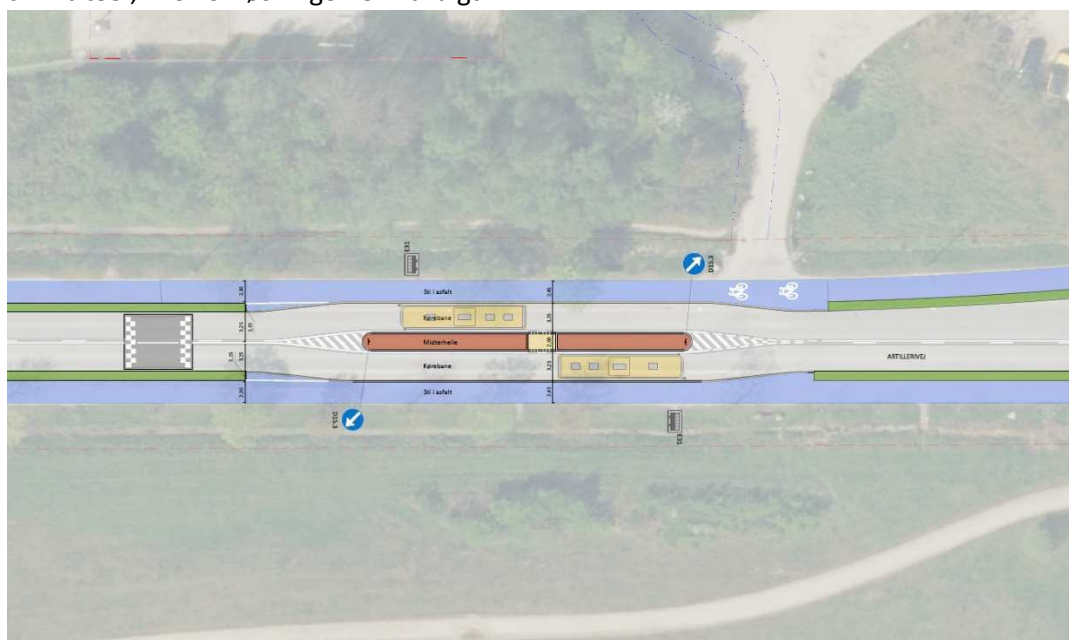
For at sikre krydsningspunktet mest muligt opgraderes det på flere fronter. Støttepunktet gøres bredere, så det er muligt at stå trygt på hellen – også med en cykel. Krydsningshellen kombineres med en hævet flade, der sammen med forsætningen forbi hellen fungerer som en effektiv fartdæmper. Krydsningspunktet flyttes lidt mod syd, så krydsningspunktet er placeret ud for den naturlige indgang til boldklubben. Dette betyder at stien på østsiden af vejen skal forsættes en smule mod øst, hvilket kræver dispensation fra fredningen. Forsætningen etableres i grus ligesom den eksisterende sti, men udformes mere trafiksikker. Dette sker ved at stien udformes med mindre radier der i sig selv er opmærksomhedsskabende og fartdæpende, så det sikres at cyklister ikke kører over vejen med uændret hastighed.



Figur 29: Hævet flade ud for Hekla Park.

Busstop – langsgående helle

For at sikre at biler ikke overhaler en bus der standser ved stoppestedet etableres en aflang krydsningshelle. Hellen vil være en trafiksikkerhedsmæssig forbedring som sikrer at bilister ikke overhaler bussen, på et sted hvor der er dårlig oversigt, grundet svinget nord for stoppestederne. Normalt bør en sådan løsning ikke etableres hvis årsdøgntrafikken er over 5.000 køretøjer. I vejreglen 'Kollektiv busstrafik og BRT' står dog at for de løsninger der standser trafikken i det ene eller begge kørespor gælder, at der ikke kun skal ses på årsdøgntrafik, men også bussernes frekvens, passagertallet og hvor ofte busserne forventes at standse ved stoppestedet. Der er to buslinjer (67 og 77) og de kører hver to gange i timen. Det er vurderingen at der ikke er mange af- og påstigere. De trafiksikkerhedsmæssige forbedringer gør at løsningen vurderes at kunne etableres dette sted. Optimalt set kan der etableres en buslomme, men dette vil kræve at der fældes op til ni træer, hvorfor løsningen er fravalgt.



Figur 30: Krydsningshelle ved eksisterende busstop.

Supplerende belysning ved krydsningen

For at sikre tilstrækkelig belysning ved krydsningspunktet etableres ekstra belysning. Belysningen etableres som den eksisterende belysning langs Artillerivej.

Bredere cykelstier på hele eller dele af Artillerivej

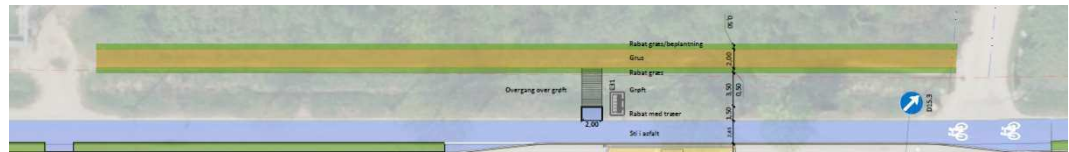
I løsningsforslag 1 bliver der ikke ændret på bredden af de eksisterende cykelstier.

I løsningsforslag 2 etableres der bredere cykelstier på hele Artillerivej fra Vejlands Allé til Rundholtsvej. Cykelstibredden øges fra 1,5 meter til ca. 2,5 meter. De bredere cykelstier skabes ved at inddrage en del af skillerabatten og kørebanen.

I løsningsforslag 3 etableres der bredere kantstensafrænsede cykelstier på den sydlige del af Artillerivej. Cykelstibredden øges fra 1,5 meter til ca. 2,5 meter. De bredere cykelstier skabes ved at inddrage en del af skillerabatten og kørebanen. De nye kantsten

På den nordlige del af Artillerivej øges bredden af cykelstien til 2,5 meter ved at inddrage en del af den grønne rabat ved siden af den eksisterende cykelsti.

For at forbedre adgangen fra den nordlige parkeringsplads til boldbanerne etableres en bredere grussti på den vestlige side af grøften. For at sikre buspassagerer direkte adgang mellem stoppestedet og stien, etableres en overgang over grøften.



Der etableres vejbumper på hele strækningen, så det sikres at køretøjerne maksimalt kører med den planlagte hastighed. Bumperne udformes i henhold til Vejdirektoratets typekatalog.

Hastigheden nedsættes fra 50 til 40 km/h via skiltning, men skal kun etableres i sammenhæng med etablering af fartdæmpere og indsnævring af vejprofilet, for at det kan sikres at hastighedsgrænsen overholdes.

§ 6. I tættere bebygget område kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle fastsættes til 40 km i timen for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område ved ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn. Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. På sådanne strækninger kan hastighedsgrænsen nedsættes i henhold til stk. 2.

Stk. 2. En lavere hastighedsgrænse end den generelle kan i tilfælde der ikke er omfattet af stk. 1, 1. pkt., og i tilfælde omfattet af stk. 1, 2. pkt., fastsættes til 40 km i timen, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller begrænsede oversigtsforhold.

For at lovliggøre bussernes standsning på kørebanen ved stoppestederne, er det nødvendigt at fjerne de eksisterende standsningsforbudstavler. Dette betyder dog at det

vil være tilladt at standse sit køretøj på kørebanen på strækningen, hvilket ikke er afviklings- og trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt. Derfor etableres der standsningsforbud på strækningen ud for Hekla Park via opsætning af C61 tavler. Dette forventes desuden at være lettere forståeligt for trafikanterne.



Figur 31: C61 tavle der angiver at der er standsningsforbud på strækningen.

Indsnævring af det visuelle vejprofil

Indsnævring af det visuelle vejprofil etableres ved at rykke kantaftmærkningen, så køresporene mellem linjerne kun er 3,25 meter i stedet for 3,55 meter.

11

Konklusion

Alle tre løsningsforslag løser de mest fundamentale udfordringer omkring Hekla Park. Det mest kritiske for et godt trafikmiljø på Artillerivej er, at der bliver etableret tilstrækkelig bilparkering ved Hekla Park, at der etableres en sikker krydsning af Artillerivej ud for Hekla Park og at vejen indrettes så hastigheden på Artillerivej holdes nede.

Rent trafiksikkerhedsmæssigt og cyklistfremkommelighedsmæssigt vil det være et stort løft, hvis cykelstierne gøres bredere og gerne afgrænses fra kørebanen med en kantsten.

Med udgangspunkt i ovenstående anbefales det derfor at der arbejdes videre med løsningsforslag 3, da dette på alle områder vil medføre trafiksikkerhedsmæssige og tryghedsmæssige forbedringer for alle der færdes på og omkring Artillerivej.

Hvis alle enkeltelementer i løsningsforslaget ikke ønskes etableret, bør følgende projektdele prioriteres højst:

- Parkeringspladsen syd for boldbanerne
- Kantstensafrænsede cykelstier langs vejen
- Fartdæmpning med skiltning og bump på hele strækningen
- Krydsningshelle ved Hekla Park