Dragør Kommune
Erhvervsområde Nord
Trafikanalyse af Ryvej som adgangsvej

Notat
13. april 2026
SIBI/MOCA

1 Indledning

Dragør Kommune ønsker at udvikle Erhvervsområde Nord i området mellem A. P. Møllers Allé, Ndr Dragørvej og Ryvej. Der er tidligere foretaget en trafikanalyse af projektet, herunder trafikbetjening af området med flere forskellige adgangsveje.

Dragør Kommune ønsker, at Ryvej skal fungere som adgangsvej til det nye erhvervsområde, samtidig med at adgangen til lufthavnen via Sydvagten opretholdes. Forslaget kræver som minimum at Ryvej udbygges til at en tosporet vej. Der har også været overvejelser om at signalregulere krydset A. P. Møllers Allé/Ryvej/Kystvejen/Sydvagten.

I dette notat redegøres for hvordan krydset i dag fungerer for at vurdere hvordan Sydvagten påvirker krydset og kvalitativt vurdere mulighederne for at erhvervsområdet trafikbetjenes via Ryvej med den nuværende placering af Sydvagten – eller om det fx vil kræve at adgangen til Sydvagten flyttes.

Som grundlag for analysen er der foretaget videooptagelser af krydset A. P. Møllers Allé/Ryvej/Kystvejen i perioden tirsdag d. 17. februar til og med mandag d. 23. februar 2026 med fokus på trafikafviklingen herunder kapacitetsforhold, kødannelser og trafiksikkerhed.

Sweco
Telefon +45 72 20 72 07
www.sweco.dk

Ørestads Boulevard 41
DK 2300 København S

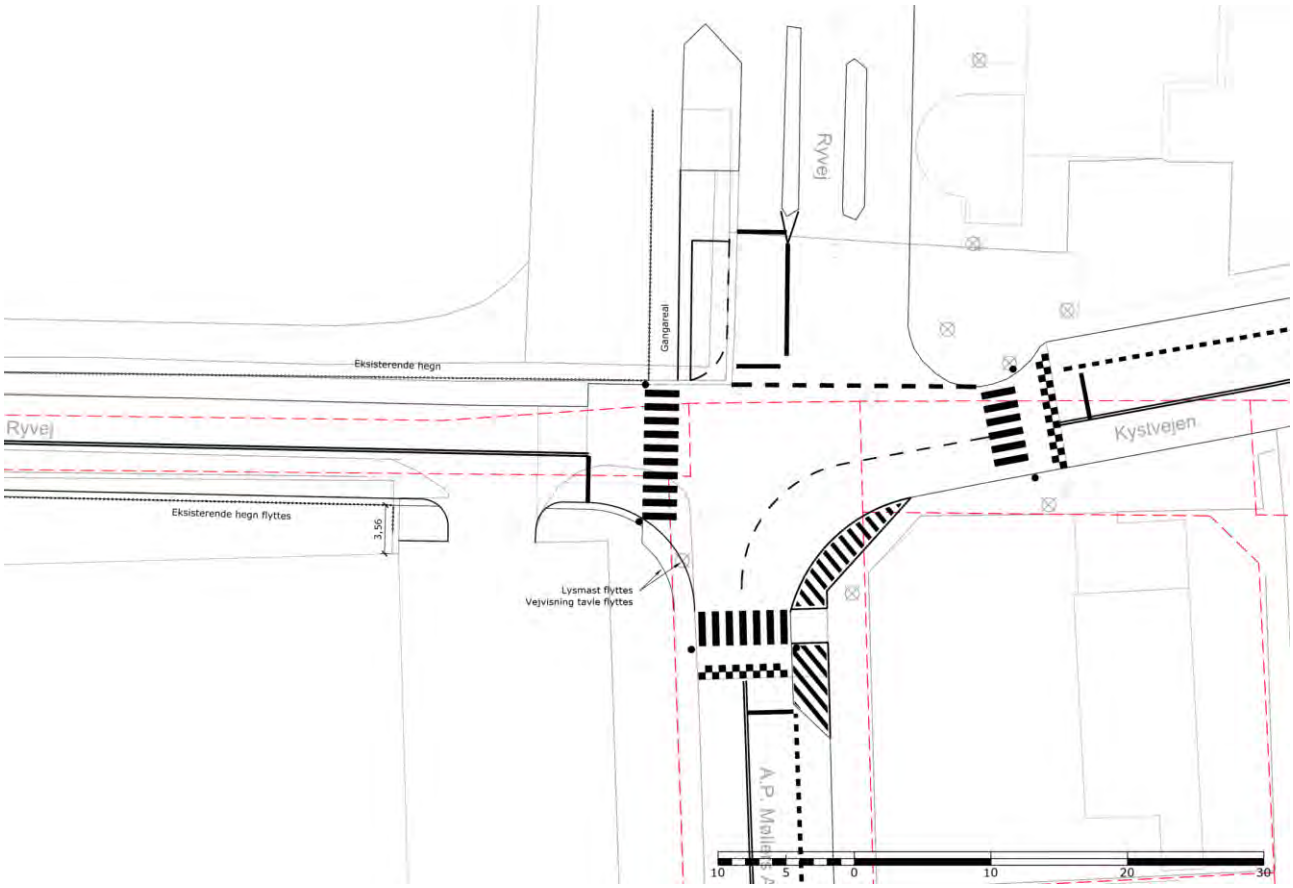
Sweco Danmark A/S
CVR nr. 48233511
Reg. kontor København S

2 Overvejelser om ombygninger

2.1 Krydset Ryvej/A. P. Møllers Allé/Kystvejen/Sydvagten

I forbindelse med vejbetjening af Erhvervsområde Nord via Ryvej har Sweco for Dragør Kommune tidligere skitseret en løsning, hvor Ryvej udvides og krydset Ryvej/A. P. Møllers Allé/Kystvejen/Sydvagten signalreguleres. I forslaget er der taget udgangspunkt i at Ryvej udvides mod syd så græsrabat og hegn ind mod lufthavnen bevares uændret. Forslaget bevarer overordnet set geometrien for A. P. Møllers Allé og Kystvejen.

Et udsnit af forslaget fremgår af Figur 1. På det skitserede forslag er opmarcharealet ved udkørsel fra Sydvagten 9-10 m, hvilket den formelt også er i dag – mens den i praksis nærmere er omkring 11-12 m.



Figur 1: Skitse med forslag til udvidelse af Ryvej og signalregulering af krydset Ryvej/A. P. Møllers Allé/Kystvejen/Sydvagten – udarbejdet af Sweco d. 15. oktober 2025.

2.2 Flytning af adgang og opmarchareal til Sydvagten

Raw Mobility har for lufthavnen tidligere skitseret et forslag til flytning af adgangen til Sydvagten med opmarchareal, som vist på skitse på Figur 2.

En flytning af adgang og opmarchareal til Sydvagten vil betyde at der bliver et større opmarchareal for trafikken gennem Sydvagten. Samtidig ændres krydset Ryvej/A. P. Møllers Allé/Kystvejen fra et firbenet kryds til et T-kryds, hvilket gør trafikafviklingen i krydset mere enkel. Denne ændring kan være med til muliggøre at Erhvervsområde Nord kan trafikbetjenes via Ryvej.



Figur 2: Skitse udkast til mulig omlægning af trafik til og fra Sydvagten – udarbejdet af Raw Mobility og præsenteret for Dragør Kommune d. 4. november 2024.

3 Observationer

Der er foretaget videooptagelser af de trafikale forhold i krydset A.P. Møllers Allé/Ryvej/Kystvejen/Sydvagten i perioden tirsdag den 17. februar til og med mandag den 23. februar 2026.

Sydvagten består af tre porte med gitterlåger ud mod Kystvejen/Sydvagten. I observationsperioden blev gitterportene ud mod Kystvejen åbnet ca. kl. 5:30 og lukkede igen ca. kl. 22:00. I dén periode afvikles trafikken med indkørsel via den østlige port og udkørsel via den vestlige port . Den midterste port var således lukket og blev ikke benyttet. Begge med adgangskontrol og en bom der åbner. Om natten benyttes kun den vestlige port til både ind- og udkørsel. Denne praksis ville skulle ændres ved en evt. signalregulering af krydset.

Videofilmene er gennemset med fokus på trafikafviklingen, kødannelser og trafiksikkerhed omkring Sydvagten.

Personbiler

- Der opstår hyppige kødannelser ved indkørsel til Sydvagten, ofte med tilbagestuvning til Kystvejen, særligt i perioden kl. 7:30–8:00. Hver bil anvender ca. 10–20 sekunder ved bommen, hvilket medfører hurtig køopbygning. Der kan normalt holde 2-3 biler før der bliver tilbagestuvning til Kystvejen og A. P. Møllers Allé.
- Tilbagestuvning til Kystvejen og A. P. Møllers Allé forekommer primært ved indkørsel.
- Udkørsel fungerer relativt bedre, da trafikken doseres af bommene og kødannelserne primært opbygges på lufthavnens arealer.

Varelevering med lastbiler og sættevogne

- Lastbiler til Sydvagten foretager bakmanøvrer i krydset. Bakning forekommer undertiden samtidig med busser og tæt på fodgængerarealer. Dette medfører potentielt farlige trafikale situationer.
- Lastbiler og sættevognstog optager ofte hele krydset og opmarcharealet ved både ind- og udkørsel så der ikke er plads til andre køretøjer.
- Der er kun ca. 9-10 m til rådighed frem til stoplinje, hvilket giver begrænsede muligheder for etablering af et traditionelt signalanlæg.

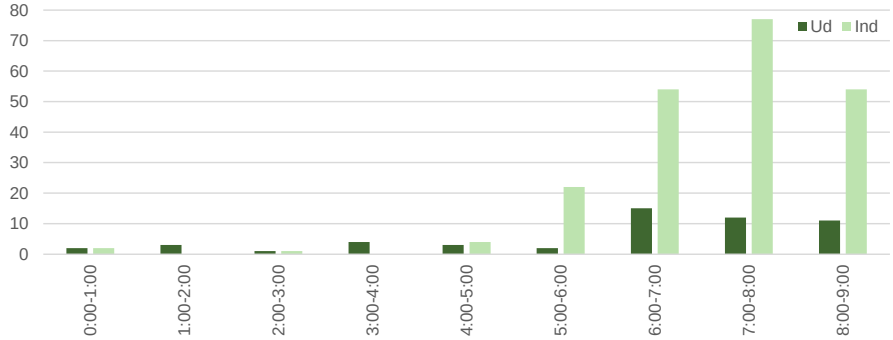
Busser i rute på A. P. Møllers Allé – Kystvejen

- Busser kan i visse situationer fylde hele krydset. Dette medfører, at modkørende biler fra Kystvejen må standse uhensigtsmæssigt. Buslinje 35 kører gennem krydset – med 4 busser i timen i hver retning det meste af dagen.

Lastbiler med cateringmad

- Cateringlastbiler kører fra Ryvej til Kystvejen og ikke ind til lufthavnen via Sydvagten.
- Cateringlastbiler kører primært fra lufthavnen via Kystvejen men enkelte kører via Sydvagten. De kører ikke ind ad Ryvej.

I det følgende er vist eksempler på ovenstående forhold.



Figur 3: Timetrafik gennem Sydvagten, tirsdag d. 17. februar 2026 i perioden kl. 0:00-9:00.

Personbiler



Figur 4: Kødannelser begynder tidligt – her kl. 5:36 – dog uden tilbagestuvning til Kystvejen. Det tager 10-20 sek. pr. bil at komme igennem bom med adgangskontrol.



Figur 5: Der er mange biler omkring kl. 7:30 der vil igennem Sydvagten. Det medfører flere situationer med tilbagestuvning til A. P. Møllers Allé og Kystvejen.



Figur 6: Der er mange biler omkring kl. 7:30 der vil igennem Sydvagten. Det medfører flere situationer med tilbagestuvning til A. P. Møllers Allé og Kystvejen.



Figur 7: Mange biler omkring kl. 7:30, for at undgå problemer med tilbagestuvning til A. P. Møllers Allé og Kystvejen tages alternative ventearealer i brug.



Figur 8: Stadig mange biler omkring kl. 7:50. Flere situationer med tilbagestuvning til Kystvejen og A. P. Møllers Allé.



Figur 9: Kø ind igennem Sydvagten medfører lange kødannelser på Kystvejen.



Figur 10: Ved udkørsel bliver trafikken doseret, så der opstår mindre kødannelser og færre problemer sammenlignet med indkørslen.



Figur 11: Ved udkørsel kan der dog også opstå problemer. Her venter fire biler på at køre ud. Dette vil der ikke være plads til ved en signalregulering.



Figur 12: Ved udkørsel kan der dog også opstå problemer. Her venter fire biler på at køre ud. De holder og venter igennem porten.

Varelevering med lastbiler og sættevogne



Figur 13: Når der er en lastbil der skal igennem Sydvagten optages hele kømagasinet, hvilket betyder at der hurtigt bliver tilbagestuvning til Kystvejen med bare en enkelt personbil.



Figur 14: En udkørende lastbil (12 m) fylder meget. Det vil være svært at få plads en ventende lastbil ved et signalanlæg, hvor der kun vil være et opmarchareal på 9-10 m.



Figur 15: Et indkørende sættevognstog fylder hele krydset når de skal ind gennem Sydvagten – og der bakkes tæt på fodgængerfeltet.



Figur 16: En indkørende lastbil bakker også for at komme ind til Sydvagten. Der kan opstå farlige situationer med den øvrige trafik.



Figur 17: Den bakkende lastbil fylder hele krydset. En sådan situation vil være mere problematisk i en mere formaliseret situation med en signalregulering af krydset.



Figur 18: Der kan nemt opstå farlige situationer nar lastbiler bakker.



Figur 19: En lastbil med anhænger fylder hele opmarcharealet og holder gennem porten.



Figur 20: En udkørende lastbil fylder meget. Svært at få plads til et signalanlæg med stoplinjer (kun ca. 9-10 m).



Figur 21: Udkørsel fra Sydvagten er også vanskelig. Ved en signalregulering bør forholdene i krydset formaliseres så Allé svingbevægelser er enkle.

Lastbiler med cateringmad



Figur 22: Lastbiler med cateringmad kører fra Ryvej til Kystvejen og ikke igennem Sydvagten.



Figur 23: Lastbiler med cateringmad kører generelt retur via Kystvejen. De kører ikke ind ad Ryvej men fortsætter mod syd ad A. P. Møllers Allé (for at køre ind syd for deres bygning).



Figur 24: Der er enkelte situationer, hvor lastbiler med cateringmad kører retur gennem Sydvagten. De kører ikke ind ad Ryvej med fortsætter mod syd ad A. P. Møllers Allé (for at køre ind syd for deres bygning).

Busser i rute på A. P. Møllers Allé – Kystvejen



Figur 25: Der er bus i rute igennem krydset som kører mellem A. P. Møllers Allé og Kystvejen. Bussen fylder hele vejen, hvilket ikke tillader samtidig modkørende trafik. Den hvide bil fra Kystvejen stopper. Ved en signalregulering vil den form for adfærd være vanskelig at acceptere.

4 Samlet vurdering

Den nuværende udformning af krydset A. P. Møllers Allé/Kystvejen/Ryvej ved Sydvagten fungerer i dag overordnet set i praksis. Videooptagelserne viser dog at der i dag er en række problematiske forhold i forbindelse med Sydvagten, som medfører potentielt farlige situationer. Dette er dels med tilbagestuvning fra Sydvagten til Kystvejen og A. P. Møllers Allé og situationer når lastbiler kører igennem Sydvagten.

I perioden kl. 7:00–8:00 d. 17. februar er der registreret 77 indkørende og 12 udkørende køretøjer igennem Sydvagten. Trafikmængden er således ikke ubetydelig. Tilbagestuvning fra Sydvagten til Kystvejen og A. P. Møllers Allé sker særligt i perioden omkring kl. 7:30-8:00.

Der kører også enkelte lastbiler og sættevogne gennem Sydvagten. Disse situationer medfører ofte væsentlige afviklings- og sikkerhedsproblemer. Lastbiler, der skal til eller fra Kystvejen, foretager bakkemanøvrer i krydset, hvilket både kan give anledning til farlige situationer – særligt i nærheden af fodgængerfeltet – og generel blokering af krydset. Ved indkørsel opstår der hurtigt kø, som stuver tilbage til Kystvejen eller A. P. Møllers Allé.

Kødannelser, tunge køretøjers manøvrer og begrænset plads i krydset gør området sårbart. En trafikbetjening af Erhvervsområde Nord via Ryvej vil kræve en udbygning af Ryvej til to spor og vil formentlig også nødvendiggøre signalregulering af krydset A. P. Møllers Allé/Kystvejen/ Ryvej. Denne løsning vil formalisere forholdene, men samtidig formalisere opmarcharealet til ca. 9-10 m. Dette er ikke tilstrækkeligt til ventende lastbiler, som typisk er ca. 12 m lange, eller sættevognstog på ca. 16,5 m, hvilket indebærer, at disse vil komme til at holde i porten. Det er derfor afgørende, at både krydsgeometri og signalstyring tilpasses, så der ikke opstår afviklings- og sikkerhedsproblemer.

På den baggrund kan trafikbetjening af Erhvervsområde Nord via Ryvej ikke anbefales med den nuværende udformning og funktion af Sydvagten.

Forslag til afværgetiltag for at muliggøre Ryvej som adgangsvej til Erhvervsområde Nord:

1. Flytning af opmarcharealet for Sydvagten

   eller

2. Forbud af lastbiler og sættevognen gennem Sydvagten (og overholdelse af forbud)

Forslag 1 vurderes som den bedste løsning, idet krydset forenkles, og risikoen for tilbagestuvning til Kystvejen og A. P. Møllers Allé reduceres væsentligt. Forslag 2 vil forbedre forholdene ved at eliminere problemer relateret til lastbiler, men kan ikke anbefales alene, da personbiltrafik fortsat medfører tilbagestuvning til Kystvejen og A. P. Møllers Allé.

Samlet set vurderes en øget trafik og øget kompleksitet som følge af adgang til Erhvervsområde Nord via Ryvej – herunder eventuel signalregulering af krydset – ikke hensigtsmæssig, medmindre adgangen og opmarcharealet til Sydvagten omlægges.