



Stamblad for strækning med signalanlæg

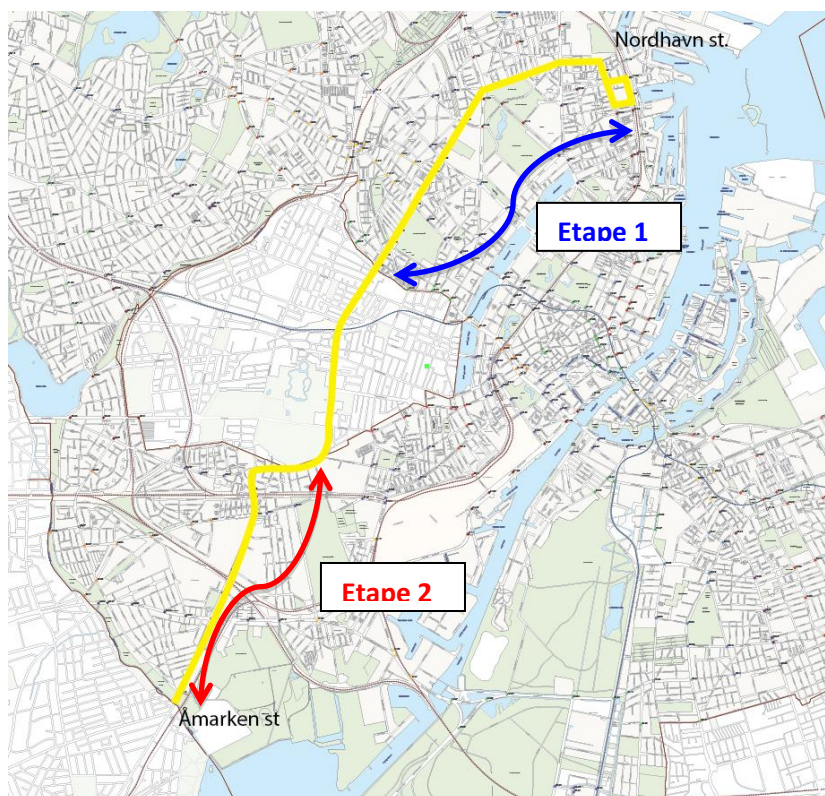
13 –Jagtvej-linjen

Endepunkterne for strækningen er Åmarken Station og Nordhavn Station.

Jagtvej-linjen er delt op i to etaper:

Etape 1 inkluderer Jagtvej (I Københavns Kommune) og Strandboulevarden, samt buslinje 8A's rute ved Nordhavns Station via Østbanegade og Århusgade

Etape 2 inkluderer Gammel Køge Landevej, Toftegårds Allé og Valby Langgade



Prioriteringer og servicemål på strækningen

Jf. administrationsgrundlag for trafikledelse ønskes busserne prioriteret på strækningen.

Mellem Åmarken Station og Nordhavn Station ønskes rejsetiden for busser reduceret med 2 min.

i begge retninger.



Karakteristika for strækningen

Strækningen er cirka 11 kilometer lang og går på tværs af flere vigtige radiale forbindelser (Folehaven, Roskildevej, Ågade, Nørrebrogade, Tagensvej, Nørre Allé og Østerbrogade).

Vejprofilet varierer på strækningen. Mellem Toftegårdsplads og Mimersgade er vejprofilet smalt med kun 2 spor på det meste af strækningen. På Gammel Køge Landevej, Jagtvej øst for Mimersvej og Strandboulevarden er vejprofilet bredt med 4 spor.

Trafiksituationen på strækningen

Der er kapacitetsproblemer på strækningen i myldretiderne. I Københavns Kommune er problemerne størst omkring Toftegårds Plads og på den smalle del af strækningen mellem Ågade og Nørrebrogade.

I morgenmyldretiden er rejsetiden for busserne 39 min. fra Åmarken til Nordhavn – og rejsetiden er 34 min. i den modsatte retning.

I eftermiddagsmyldretiden er rejsetiden for busserne 36 min. fra Åmarken til Nordhavn – og rejsetiden er 43 min. i den modsatte retning.

For busserne er hastigheden lavest på Jagtvej og Falkoner Allé på strækningerne op til Ågade, samt på Toftegårds Allé mellem Toftegårds Plads og Valby Langgade. På disse strækninger er bussernes hastighed under 15 km/t.

Særlige kapacitetsudfordringer på strækningen:

- I krydset Toftegårdsplads/Vigerslev Allé er der kapacitetsproblemer
- På Toftegårds Allé mellem Toftegårds Plads og Valby Langgade er der kapacitetsproblemer
- I krydset Ågade/Jagtvej er der kapacitetsproblemer
- På Jagtvej mellem Ågade og Nørrebrogade er der kapacitetsproblemer

Projekter på strækningen

ImFlow er etableret i signalanlæggene omkring Toftegårds Plads til at optimere trafikafviklingen både for cykler, busser og biler. I ImFlow kan vægtningen mellem prioritering af busser og biler justeres på nuværende tidspunkt.

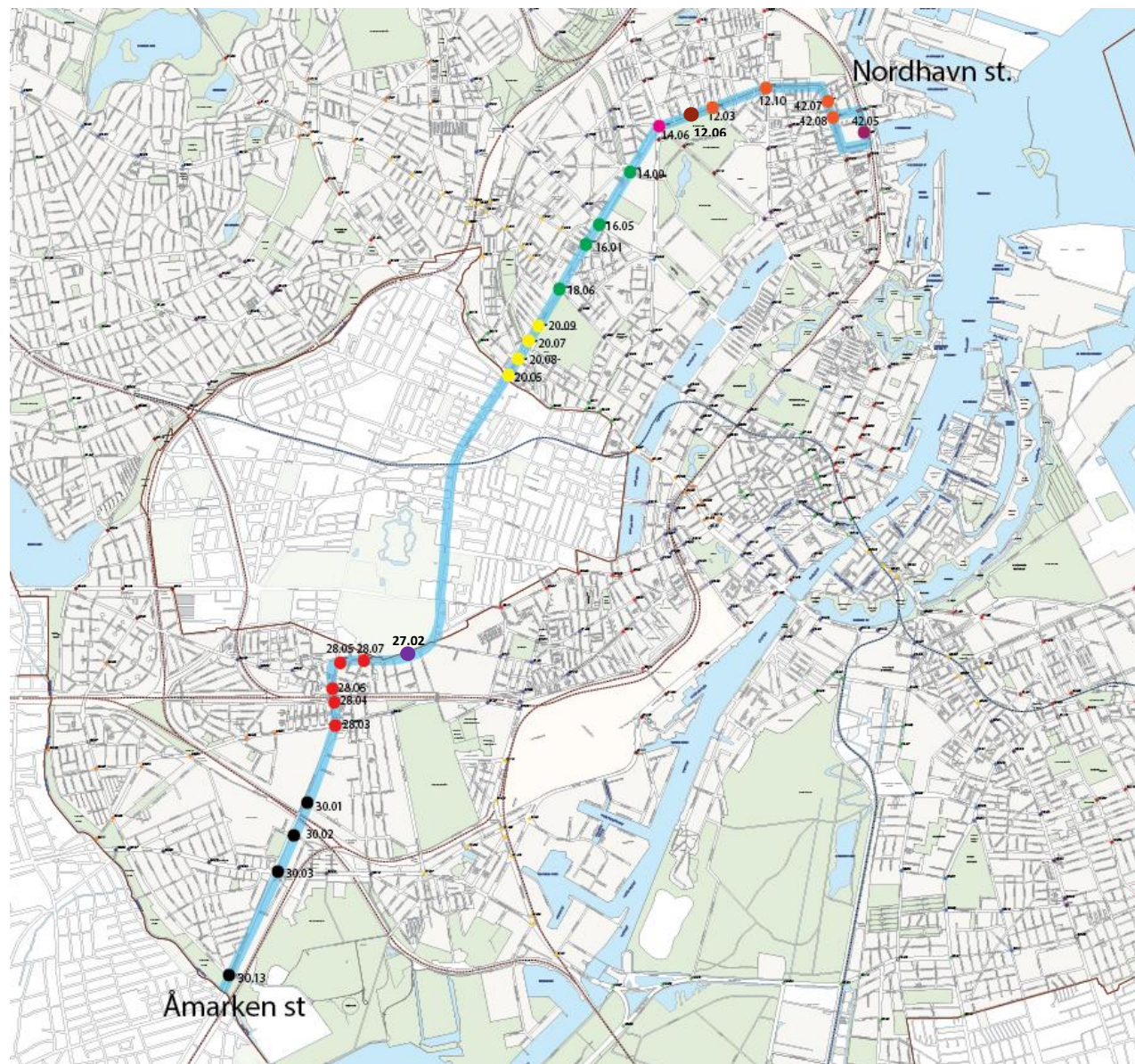
Tekniske udfordringer

Signalanlæggene på Jagtvej ved Jægersborgsgade og ved cykelruten styres af Swarco styreapparater. Der er tekniske problemer med kommunikation med disse styreapparater. Disse problemer skal løses for at kunne implementere en stabil samordning på strækningen. Det forventes at kommunikationen til disse anlæg vil blive etableret i løbet af sommeren 2015.



Nuværende signalanlæg

På strækningen er der i alt 25 signalanlæg i Københavns Kommune





Signalanlæggene indgår i følgende samordningskæder:

Etape 1

Strækningen går på tværs af mange samordningskæder, så det er stærkt begrænset, hvor mange anlæg som er samordnet på selve strækningen. Der findes ingen dokumentation for dette.

Anlæg som har bindinger til andre samordningskæder er som følge:

- 12.10 – Jagtvej/Østerbrogade – samordnet med resten af anlæggene på Østerbrogade
SO_12 – 80/80/70/60
- 14.06 – Jagtvej/Nørre Allé – samordnet med resten af anlæggene på Nørre Alle og Lyngbyvej-
SO_14 – 100/100/80/70
- 16.05 – Jagtvej/Tagensvej - samordnet med resten af Tagensvej
SO_16 – 80/80/70/60
- 18.06 – Jagtvej/Nørrebrogade – samordnet med resten af Nørrebrogade
SO_18 – 80/80/70/60
- 20.05 – Jagtvej/Ågade – samordnet med resten af Åboulevarden/Ågade
SO_20 – 100/100/70/60

Etape 2

- 1 signalanlæg på Valby Langgade er fuldt trafikstyret (27.02)
- 5 signalanlæg samordnet omkring Toftegårds Plads
SO_28 – Variable omløbstider (ImFlow)
- 4 signalanlæg samordnet på Gammel Køge Landevej
SO_30 – 80/80/60

Idéer til at forbedre trafikafviklingen

Tiltag der kan implementeres for begrænsede midler:

- Alle signalanlæg besigtiges i myldretiderne, og ud fra observationerne optimeres trafikafviklingen i de enkelte kryds under hensyn til bindingerne i samordningskæderne og ønskerne til at prioritere mellem fodgængere, cykler, busser og biler. Det vurderes om det vil være fordelagtigt at indføre mere trafikstyring i krydsene både i og udenfor myldretiderne.
- For samordningskæder sørges for at samordningerne er optimeret ud fra ønskerne til prioriteringer. Dokumentation i form af vej/tid-diagrammer for alle signalprogrammer føres ajour. For den-



ne strækning skal samordningen optimeres på:

- Gl. Køge Landevej
- Jagtvej
- Strandboulevarden

Det vurderes om opdelingen i eksisterende samordningskæder er hensigtsmæssig eller om trafikafviklingen vil blive bedre med en anden opdeling både i og udenfor myldretiderne.

- Særligt er der behov for at forbedre samordningen mellem Ågade og Jægersborggade, hvor signalanlæggene ikke er samordnet på grund af tekniske problemer.
- Mellem Nørrebrogade og Lersø Park Allé indgår signalanlæggene i samordninger med de radiale forbindelser, men signalanlæggene benytter samme omløbstider, så der kan også etableres samordning mellem disse signalanlæg på Jagtvej.
- Samordningen på Jagtvej og Strandboulevarden mellem Vennemindevej og Østerbrogade kan også optimeres som en sammenhængende strækning, da disse signalanlæg også benytter samme omløbstid.
- Samarbejde med Frederiksberg Kommune er vigtig, idet forbedring af trafikafviklingen på tværs af kommunegrænserne kan medvirke til at nå de opstillede servicemål. Særlig kritisk er trafikafviklingen på Falkoner Allé, hvor der er store kapacitetsproblemer.

Øvrige tiltag:

- Krydset Ågade/Jagtvej udgør en stor flaskehals på Jagtvej. For at få udnyttet kapaciteten bedre i dette kryds etableres trafikstyring, så Jagtvej kan få tildelt ekstra grøntid, når der er overskudskapacitet på Ågade. Denne trafikstyring kan indgå i en sammenhængende optimering af signalstyringen på Ågade.
- Hele strækningen gennemgås for vurdering af effekt af aktiv busprioritering. Da samordningen på de radiale forbindelser er vigtig opretholdes denne, så busserne skal prioriteres indenfor rammerne af de signalsamordninger de indgår i (dvs. prioriteringer indhentes i efterfølgende omløb, så samordningerne ikke brydes). I kryds med mindre betydende sideveje kan gives større prioritet til busserne end i større kryds med vigtige radiale forbindelser.