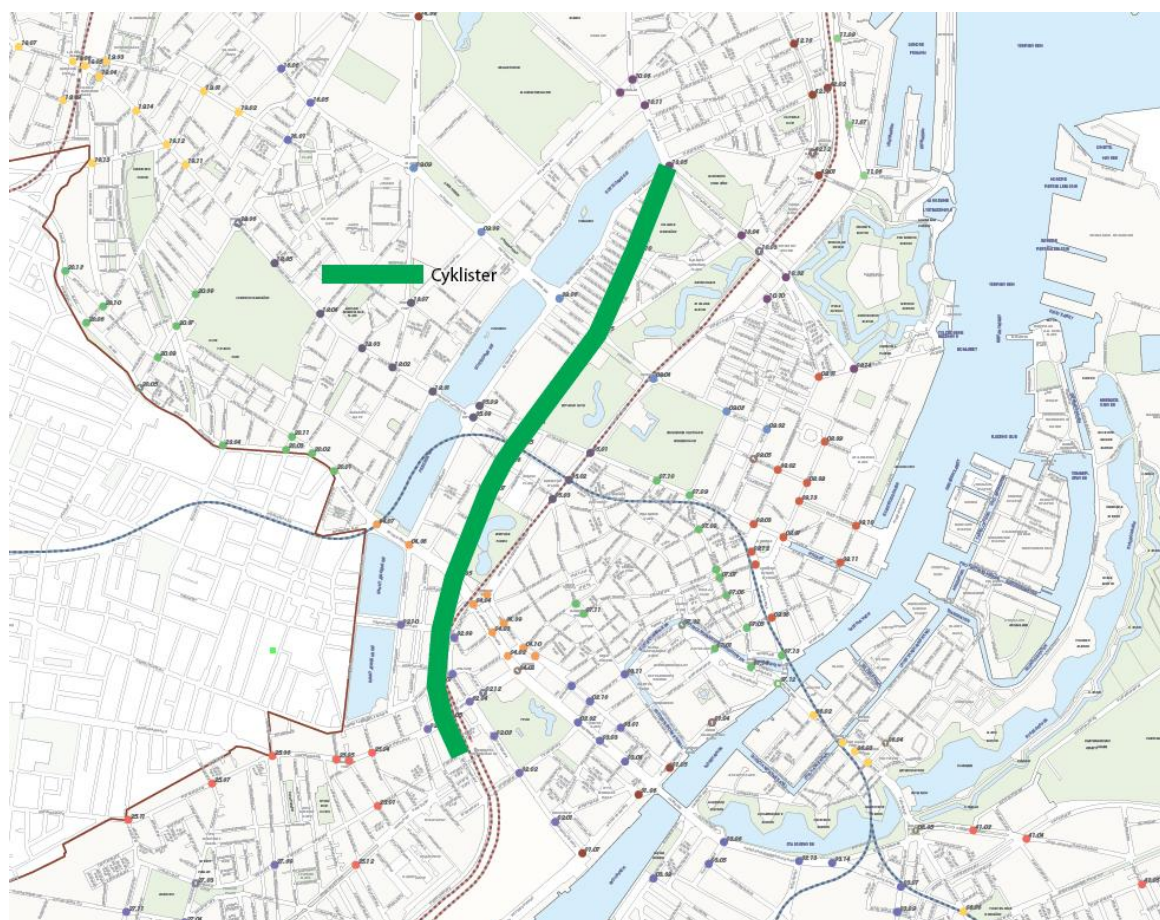




Stamblad for strækning med signalanlæg 15 – Farimagsgade-linjen

Endepunkterne af strækningen er Lille Trianglen og Hovedbanen.

Farimagsgade-linjen inkluderer Øster Farimagsgade, Nørre Farimagsgade og Vester Farimagsgade.



Prioriteringer og servicemål på strækningen

Jf. administrationsgrundlag for trafikledelse ønskes cyklerne prioriteret på strækningen.

Målet er at forbedre rejsetiden for cyklisterne med 1,3 minutter i begge retninger.

Karakteristika for strækningen

Strækningen er cirka 3 kilometer lang og går på tværs af flere vigtige radiale forbindelser (Østerbrogade, Sølvgade, Frederiksborggade og Vesterbrogade).

Vejprofilet er forholdsvis smalt og vejen er 2-sporet på det meste af strækningen.

Trafiksituationen på strækningen

Farimagsgade-linjen bliver sammen med Voldgaderne og Søgaderne benyttet til at køre mellem H.C. Andersens Boulevard og Fredensbro. Der er kapacitetsproblemer på strækningen.

Rejsetiden for cyklister mellem Lille Trianglen og Hovedbanen er 12 minutter - svarende til en gennemsnitshastighed på 14 km/t.

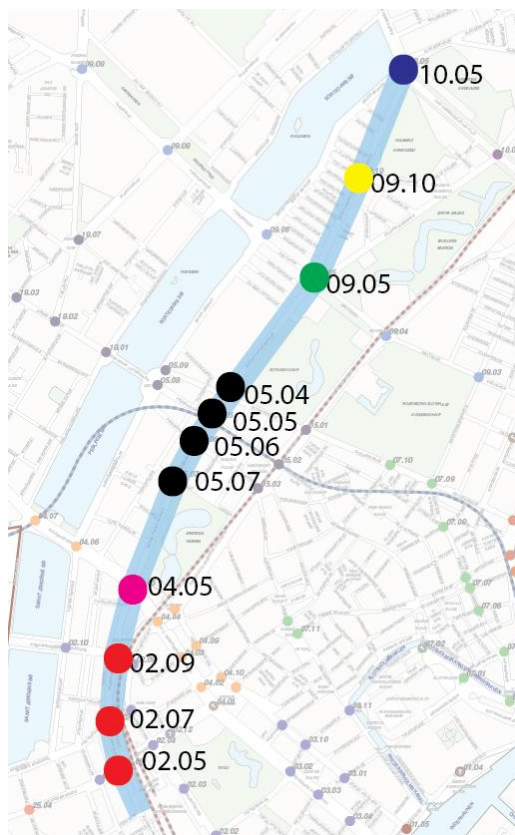
Særlige kapacitetsudfordringer på strækningen:

- I krydset Farimagsgade/Sølvgade er der kapacitetsproblemer
- I krydset H.C.Andersens Boulevard/Farimagsgade er der kapacitetsproblemer

Projekter på strækningen

Strækningen har gennem flere år været påvirket af at Nørre Voldgade har været helt lukket. Nørre Voldgade er nu åbnet for biltrafik igen, men kapaciteten på Nørre Voldgade er reduceret i forhold til tidligere, så der er stadig meget biltrafik på Farimagsgade.

Nuværende signalanlæg



På hele strækningen er der 11 signalanlæg.

Signalanlæggene indgår i følgende samordningskæder:

- 1 signalanlæg samordnet med Østerbrogade
SO_12 – 80/80/70/60
- 1 signalanlæg – fodgængeranlæg ved Hallinsgade
SO_09
- 1 signalanlæg samordnet med Sølvgade (Hallinsgade og Sølvgade)
SO_09 – 100/100/90/80/70/60
- 4 signalanlæg samordnet på Nørre Farimagsgade
SO_05 -
- 1 signalanlæg samordnet med H.C. Andersens Boulevard
SO_04 – 100/100/80
- 3 signalanlæg samordnet på Vestre Farimagsgade
SO_02 – 80/80/70/60

I dette stamblad er udelukkende beskrevet bindingerne mellem signalanlæggene på den specifikke strækning. Andre signalanlæg kan være forbundet med ovennævnte samordningskæder i enderne af strækningen eller på tværs af strækningen.

Idéer til at forbedre trafikafviklingen

Tiltag der kan implementeres for begrænsede midler:

- Strækningens signalanlæg besigtiges i myldretiderne med fokus på krydsene med de største kapacitetsproblemer. 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 denne strækning skal samordningen optimeres på:
 - Nørre Farimagsgade
 - Vestre FarimagsgadeDet vurderes om opdelingen i eksisterende samordningskæder er hensigtsmæssig eller om trafikafviklingen vil blive bedre med en anden opdeling både i og udenfor myldretiderne.
- Der har tidligere været grøn bølge for cyklisterne i de 4 signalanlæg på Nørre Farimagsgade. Under lukning af Nørre Voldgade har den grønne bølge ikke fungeret, da bilerne er blevet prioriteret. Den grønne bølge for cyklisterne kan forholdsvis let implementeres igen.

Øvrige tiltag:

- For de 3 samordnede signalanlæg på Vestre Farimagsgade kan tilsvarende etableres grøn bølge for cyklisterne. Bindingerne mellem samordningen på Hamerichsgade gør det imidlertid vanskeligt at give gode forhold for alle (Hamerichsgade løber parrallet med Vester Farimagsgade på den anden side af banegraven). Der skal desuden tages højde for samordningen mellem flere tætliggende signalanlæg i området omkring Vesterbrogade.
- Samordningen på de radiale forbindelser Sølvgade og H.C. Andersens Boulevard opretholdes, da disse radiale forbindelser er vigtige for bil- og bustrafikken. I disse kryds sikres at cyklisterne får bedst mulige forhold under de givne betingelser.