

Foranalyse af Vanløse Bymidte

Trafikal vurdering af scenarie med nedlæggelse af venstresvingsbane og venstresving forbudt på Vanløse Allé

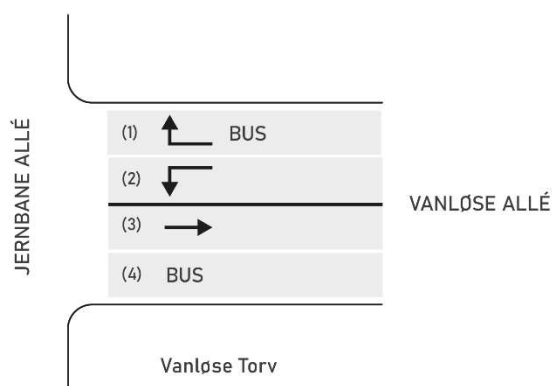
Scenariet indebærer et forslag om at nedlægge venstresvingsbane med venstresvingsforbud for at mindske gennemkørende trafik på Jernbane Allé og for at imødekomme udpegningen af Vanløse Allé som Bydelsgade (jf. KP 19), hvor blandt andet busfremkommeligheden skal prioriteres. Forslaget muliggør anlæg af busperron ved Vanløse Torv, hvor der er mange af- og påstigere. Løsningen svarer nogenlunde til den eksisterende perron på modsatte vejside.

Formålet med denne trafikale vurdering er at give overblik over, i hvilket omfang forslaget medfører øget højresvingende trafik og afdække evt. kapacitets- og trafikikkerhedsmæssige udfordringer. Desuden er formålet at beskrive evt. behov for tilpasset geometri, ændrede signalindstillinger og eller indkøb af nyt signaludstyr for at opretholde og/eller forbedre busfremkommeligheden.

EKSISTERENDE SITUATION

Tværsprofil:

Tværsprofilen for Vanløse Allé i T-krydset er opbygget således: (1) Kombineret højresvings- og busbane, (2) Venstresvingsbane, (3) Kørespor for ligeudkørende (frafart), (4) Busbane



Signalregulering og kapacitet:

Trafikken i T-krydset afvikles i dag i tre signalfaser med en omløbstid på 70 sekunder i myldretiderne:

Fase 1: Grønt for trafik og fodgængere langs på Jernbane Allé (A1, A2, CyA1, af, ag).

Fase 2: Sving fase (A2v, B1h)

Fase 3: Grønt for trafik og fodgængere fra Vanløse Allé (B1, bf, bg)

Særligt grøntiden for højresvingende trafik (biler og bus) er vigtig, da scenariet formentlig vil medføre en stigning i højresvingende trafik, det dette vil være eneste mulige retning i T-krydset fra Vanløse Allé.

Den samlede grøntid for højresvingende trafik er i dag ca. 30 sekunder samlet for fase 2 og 3, hvilket svarer til ca. halvdelen af grøntiden. Det understreger at det er en betydende og prioriteret trafikstrøm, hvilket er gavnligt for bussernes fremkommelighed. Den tildelte grøntid giver mulighed for at afvikle op til 12 biler pr. omløb.

Af KK's seneste krydstælling (maj 2023) er det opgjort at der afvikles 114 højresvingende biler i myldretiden (eftermiddag 16-17). Dette giver i gennemsnit 2 biler pr. omløb, hvilket er i god overensstemmelse med magasinlængden foran busperronen.

Busfremkommelighed:

- Der er ikke implementeret busprioritering i signalanlægget.
- Bussernes fremkommelighed sikres i tilfarten (frem mod krydset) med lang grøntid og busbane.
- Bussernes fremkommelighed i frafarten (stoppestedet på Vanløse Torv) er mindre optimal, da bussernes skal blinke ud og afvente biltrafikken.

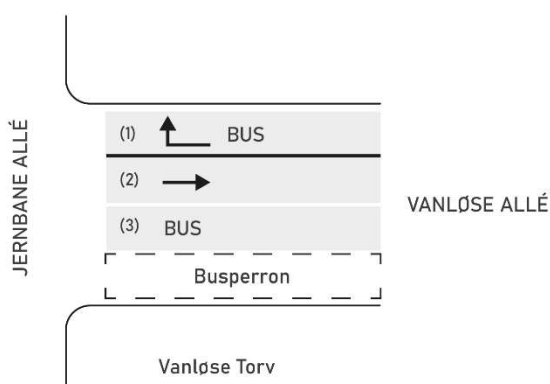
Fremkommelighed og trafiksikkerhed for fodgængere og cyklister:

- Signalet er samordnet med nabosignalet ved Jydeholmen (26.06) i en grøn bølge for cyklister tilpasset en hastighed på 20 km/t på Jernbane Allé.
- Venstresvingende cyklister fra Jernbane Allé mod Vanløse Allé afvikles på hovedsignal B1, hvorved der ikke gives førgrønt for cyklister.

TRAFIKAL VURDERING AF SCENARIE

Tværfprofil:

Tværfprofilen for Vanløse Allé i T-krydset vil være opbygget således: (1) Kombineret højresvings- og busbane, (2) Kørespor for ligeudkørende (frafart), (3) Busbane



Signalregulering og kapacitet:

Signalindstillinger

- Udgangspunktet for den fremtidige signalregulering vil være den eksisterende signalafvikling, fordi der er et stort kapacitetsmæssigt overskud.

Overflytning af venstresvingende trafik

- Det vurderes at ca. op til halvdelen af den nuværende venstresvingende trafik overflyttes til højresving, og at den øvrige venstresvingende trafik vil søge alternative ruter mod det overordnede vejnet. Dette er baseret på en antagelse om, at en stor del af den venstresvingende trafik kommer fra det omkringliggende lokalområde, som har gode alternativer til omkringliggende overordnede vejnet.

Trafikafvikling

- Med den ekstra trafik vil der i gennemsnit skulle afvikles 3-4 biler pr. omløb i højresvingsbanen. Da kapaciteten er op til 12 biler, er dette uproblematisk. Det kan dog medføre at bussen i spidsperioder ikke kan komme helt frem til læskærmen, hvis der er 4 biler i kø. Perronen er 35 meter lang, hvorfor dette vurderes som et mindre problem, da det ikke er anderledes end, hvis to busser anløber stoppestedet samtidig. Ligeledes vil grøntidstildelingen sikre, at bilerne foran bussen i overvejende omfang vil være afviklet i bussens holdetid.
- Biltrafikkens fremkommelighed nedsættes, fordi det ikke længere er muligt at køre udenom en holdende bus. Dette kan dog medføre en situation, hvor en eller flere biler samles mellem to busser, hvorved den sidste bus får svært ved at anløbe stoppestedet direkte. Med nuværende køreplan kan det ske én gang i timen, at to busser anløber stoppestedet samtidig i myldretiden. En mulig løsning er at lade busser anvende den eksisterende busbane og først tillade bilerne adgang til den kombinerede bus- og højresvingsbane ud for Katrinedalsvej, hvorved busserne har forkørselsret.

Busfremkommelighed:

Busser i tilfarten (ind i krydset)

- Ud fra ovenstående vurdering af kapacitet og trafikafvikling vil bussernes fremkommelighed enten opretholdes på nuværende niveau eller forbedres.
- Dette især grundet at højresvingende bilister vil være nødsaget til at blive bag en holdende bus og ikke længere kan benytte venstresvingsbanen til at komme ind foran en holdende bus.
- Dette giver ligeledes busserne lidt bedre fremkommelighed på Jernbane Allé frem mod næste stoppested, da forslaget medfører at bilerne i højere grad end i dag holdes bag bussen.

Busser i frafarten (stoppestedet på Vanløse Torv)

- Anlæg af busperron vil øge busfremkommeligheden gennem en mere naturlig sammenfletning af bil- og bustrafik.

Fremkommelighed og trafiksikkerhed for fodgængere og cyklister:

- Grøn bølge for cyklister kan opretholdes, da forslaget ikke indebærer ændringer af grøntid for A1-retningen (nuværende situation)
- Trafiksikkerheden for fodgængere og cyklister på tværs af Jernbane Allé til Vanløse Torv forbedres, da konflikten med venstresvingene biltrafik fjernes.
- Flytning af læskærm på Vanløse Torv til busperron vil forbedre flowet for både passagerer og fodgængere mod torvet.
- Trafiksikkerheden og trygheden for cyklister og buspassagerer forbedres med færre konflikter, da på- og afstigning sker på busperron frem for cykelsti.

KONKLUSION

- Forslaget vurderes positivt for bussernes fremkommelighed, samt øget tryghed for på- og afstigende passagerer på Vanløse Torv.
- Forslaget vurderes positivt for fodgængernes og cyklisternes trafiksikkerhed, særligt i fodgængerovergangen på tværs af Jernbane Allé mod Vanløse Torv, og ved stoppestedet på Vanløse Torv med anlæg af busperron.
- Forslaget vurderes i mindre grad at nedsætte bilisternes fremkommelighed.
- Konsekvenser for trafikafviklingen, herunder mængden af venstresvingende trafik, der overføres, kan yderligere afdækkes med modellering af biltrafikken i COMPASS og/eller med fordel gennemføres som et trafikforsøg henover fx 3 måneder.