

**Københavns Kommune
Busfremkommelighed, linje 18
Dispositionsforslag - beskrivelse**

ARBEJDSNOTAT
10. december 2009
SB/ARH



Figur 1. Jagtvej mellem Mimersgade og Nørrebro Runddel - torsdag kl. 1616.

0

Indholdsfortegnelse

0	Indholdsfortegnelse	2
1	Indledning	4
2	Etape A	6
2.1	Strækningen Østbanegade-Århusgade	6
2.1.1	Hovedforslag	6
2.1.2	Alternativ	6
2.1.3	Eventuelt	6
2.2	Strækningen Strandboulevarden	6
2.2.1	Hovedforslag	6
2.2.2	Alternativ	6
2.2.3	Eventuelt	6
2.3	Krydset Jagtvej-Strandboulevarden/Østerbrogade	6
2.3.1	Hovedforslag	6
2.3.2	Alternativ	7
2.3.3	Eventuelt	7
3	Etape A+	8
3.1	Strækningen Jagtvej ml. Vennemindevej og Vibenshus Runddel	8
3.1.1	Hovedforslag	8
3.1.2	Alternativ	8
3.1.3	Eventuelt	8
3.2	Krydset Vibenshus Runddel	8
3.2.1	Hovedforslag	8
3.2.2	Alternativ	9
3.2.3	Eventuelt	9
3.3	Krydset Jagtvej/Lersø Parkallé-Universitetsparken	9
3.3.1	Hovedforslag	9
3.3.2	Alternativ	9
3.3.3	Eventuelt	9
3.4	Krydset Jagtvej/Tagensvej	9
3.4.1	Hovedforslag	9
3.4.2	Alternativ	9
3.4.3	Eventuelt	10
3.5	Krydset Jagtvej/Mimersgade-Arresøgade	10
3.5.1	Hovedforslag	10
3.5.2	Alternativ	10
3.5.3	Eventuelt	10
3.6	Strækningen Jagtvej ml. Mimersgade og Nørrebro Runddel	10
3.6.1	Hovedforslag	10
3.6.2	Alternativ	10
3.6.3	Eventuelt	10
3.7	Strækningen Jagtvej ml. Nørrebro Runddel og Jægersborggade	11
3.7.1	Hovedforslag	11
3.7.2	Alternativ	11
3.7.3	Eventuelt	11
3.8	Strækningen Jagtvej ml. Jægersborggade og Hørsholmsgade-Hans Egedes Gade	11
3.8.1	Hovedforslag	11
3.8.2	Alternativ	11
3.8.3	Eventuelt	11
3.9	Strækningen Jagtvej ml. Hørsholmsgade-Hans Egedes Gade og Borups Allé-Rantzausgade	12
3.9.1	Hovedforslag	12

3.9.2 Alternativ	12
3.9.3 Eventuelt	12
4 Etape B	13
4.1 Strækningen Valby Langgade ml. kommunegrænsen og Gl. Jernbanevej	13
4.1.1 Hovedforslag	13
4.1.2 Alternativ	13
4.1.3 Eventuelt	13
4.2 Strækningen Gl. Jernbanevej ml. Valby Langgade og Toftegårds Allé	14
4.2.1 Hovedforslag	14
4.2.2 Alternativ	14
4.2.3 Eventuelt	15
4.3 Strækningen Toftegårds Allé ml. Gl. Jernbanevej og Toftegårds Plads	15
4.3.1 Hovedforslag	15
4.3.2 Alternativ	15
4.3.3 Eventuelt	15
4.4 Strækningen Gl. Køge Landevej ml. Toftegårds Plads og Ny Ellebjreg Station	15
4.4.1 Hovedforslag	15
4.4.2 Alternativ	15
4.4.3 Eventuelt	15
5 Bilag A	16

1

Indledning

Det nærværende dispositionsforslag inddeles i 3 etaper. Etapeinddelingen er foretaget i samråd med Københavns Kommune, som ønsker at isolere strækningen indenfor Metrocityringen. Etaperne er som følger:

Etape A fra Nordhavn station til Metrocityringen (Østerbrogade) dækker over en forholdsvis fremkommelig strækning, som ikke giver anledning til de store forsinkelser. Nettohastigheden på strækningen er kun 10-15%¹ lavere i myldretiden end om aftenen. Fremkommelighedsanalysen påpeger desuden, at busserne på denne strækning bliver påført et relativt stort tidstab grundet signalregulerede kryds.

Etape A+ er strækningen, som overlapper Metrocityringen mellem Østerbrogade og kommunegrænsen (Åboulevarden). Delstrækningen fra Tagensvej til Åboulevarden udgør en flaskehals med særlig store forsinkelser til følge. Nettohastigheden på denne delstrækning er op til 70%¹ lavere i myldretiden end om aftenen. Fremkommelighedsanalysen påpeger desuden, at busserne mellem Nørrebro Runddel og Åboulevarden har Jagtvejslinjens laveste andele af uhindret kørsel og bliver påført et relativt stort tidstab grundet signalregulerede kryds.

Etape B er karakteriseret ved ikke uvæsentlige fremkommelighedsproblemer på bl.a. Valby Langgade og Toftegårds Allé. Især delstrækningen mellem Valby st. og Gl. Jernbanevej er blevet udpeget som flaskehals, hvor nettohastigheden ligger på mellem 10-15 km/h i størsteparten af tiden. Nettohastigheden på delstrækningen er op til ca. 50%¹ lavere i myldretiden end om aftenen. I retning fra Ny Ellebjerg St. til Toftegårds Plads påpeger fremkommelighedsanalysen også de laveste andele af uhindret kørsel og relativt stort tidstab som følge af signalregulerede kryds.



Figur 2. Forslag til etapeinddeling af busfremkommelighedsprojektet på Jagtvejslinjen.

¹ NIRAS, "BUSFREMKOMMELIGHED FOR LINJE 18, JAGTVEJSLINIEN - Fremkommelighedsanalyse", rev. 19.11.2009.

Til hver etape opstilles et hovedforslag samt mulige alternativer. I notatet benyttes følgende tre begreber i forbindelse med løsningsforslagene:

- "Hovedforslag" – løsning som bør prioriteres indenfor nærværende projektbudget.
- "Alternativ" – løsningsvariant som ikke prioriteres så højt indenfor nærværende projektbudget.
- "Eventuelt" – et tiltag ud over nærværende projektbudget.

Etaperne er hver i sær inddelt i delstrækninger som præsenteres i de efterfølgende afsnit. De delstrækninger hvor ingen ændringer forekommer nævnes ikke i beskrivelsen. En overordnet beskrivelse af de fremkommelighedsfremmende tiltag og principper findes i Virkemiddelkataloget².

Retningerne på hele projektstrækningen benævnes "nordgående" mod Nordhavn station og "sydgående" mod Ny Ellebjerg station.

Nærværende notat skal ses i sammenhæng med tegningsmaterialet, som fremgår af tegningslisten i Bilag A.

² NIRAS, " BUSFREMKOMMELIGHED FOR LINIE 18, JAGTVEJSLINIEN - Virkemiddelkatalog", rev. 25.11.2009.

2 Etape A

Etapen starter ved Nordhavn station og forløber over Nordre Frihavsgade, Østbanegade, Århusgade og strandboulevarden frem til krydset med Østerbrogade.

I den sydgående retning foreslås det at nedlægge stoppestedet Århusgade grundet beskeden passageraktivitet. I den nordgående retning foreslås at stoppet Strandboulevarden nedlægges.³

2.1 Strækningen Østbanegade-Århusgade

Fra Nordhavn station til krydset Århusgade/Strandboulevarden.

2.1.1 Hovedforslag

- Nordgående retning: Strandboulevarden-stoppet på Nordre Frihavsgade udgår fra linje 18/8A jf. anbefalingen i fremkommighedsanalysen³. Se tegn.nr. V 75109. Bemærk at det betyder ændrede vilkår for udveksling med linje 3A, 40, 864 og 865.

2.1.2 Alternativ

- Ingen ændringer

2.1.3 Eventuelt

- Muligheden for busstyring ved detektering af afgangende bus ved Nordhavn st. bør undersøges for krydset Østbanegade/Århusgade og Århusgade/Strandboulevarden (se tegn.nr. V 75109). Det foreslås, at dette indgår i forbindelse med Nordhavn-projektet.

2.2 Strækningen Strandboulevarden

Fra krydset Århusgade/Strandboulevarden til krydset Østerbrogade/Strandboulevarden.

2.2.1 Hovedforslag

- Sydgående retning: Århusgade-stoppet på Strandboulevarden udgår fra linje 18/8A jf. anbefalingen i fremkommighedsanalysen³. Se tegn.nr. V 75109. Bemærk at det betyder ændrede vilkår for udveksling med linje 1A, 3A, 14, 40, 864 og 865.

2.2.2 Alternativ

- Ingen ændringer

2.2.3 Eventuelt

- Ingen ændringer

2.3 Krydset Jagtvej-Strandboulevarden/Østerbrogade

2.3.1 Hovedforslag

- Sydgående retning: flytning af Østerbrogade-busstop fra oprindelig placering ved st. 8+420 til ny placering ved st. 8+380 (se t.nr. V 74909). Flytningen er omfattet af Metro-projektets midlertidige trafikafviklingsplan

³ NIRAS, "BUSFREMKOMMELIGHED FOR LINIE 18, JAGTVEJSLINIEN - Fremkommighedsanalyse", rev. 19.11.2009.

i forbindelse med de forberedende ledningsomlægninger. Derfor foreslås det, at flytningen afholdes af Metro-projektet og gøres permanent.

Den nye placering giver trafiksikkerhedsmæssige fordele idet den imødegår potentielt farlige situationer mellem busser og cyklister. Det skal bemærkes, at løsningen til gengæld kan resultere i konflikter mellem udsigende buspassagerer og cyklister fordi der ikke etableres en bushelle.

2.3.2

Alternativ

- Ingen ændringer

2.3.3

Eventuelt

- Ingen ændringer

3 Etape A+

Strækningen som overlapper Metrocityringen forløber fra Østerbrogade til kommunegrænsen (Åboulevarden).

Fremkommelighedsanalysen⁴ påpeger, at der i dag ikke er observeret fremkommelighedsproblemer på strækningen Tagensvej-Serridslevvej (Vennemindevej), men der er potentiale for rejsetidsforbedringer.

I sydgående retning er der væsentlige fremkommelighedsproblemer på delstrækningerne omkring Nørrebros Runddel. I nordgående retning optræder de største fremkommelighedsproblemer mellem Åboulevarden – Nørrebros Runddel. På delstrækningen Åboulevarden - Nørrebros Runddel udgør udvekslingen af passagerer en forholdsvis stor andel i den samlede rejsetid.⁴

I retning mod nord på delstrækningen Åboulevarden - Nørrebros Runddel udgør udvekslingen af passagerer en forholdsvis stor andel i den samlede rejsetid.⁴

Både i den nord- og sydgående retning foreslås, at stoppestederne Stevnsgade og Jægersborggade nedlægges grundet beskeden aktivitet.⁴

3.1 Strækningen Jagtvej ml. Vennemindevej og Vibenshus Runddel

3.1.1 Hovedforslag

- Ingen ændringer.

3.1.2 Alternativ

- Ingen ændringer.

3.1.3 Eventuelt

- Sydgående retning: busbane frem til nyt hovedgating-signal i st. 7+620 (se tegn.nr. V 74709). Hovedgatingen skal sikre bussens fremkørsel til stoplinjen i Vibenshus-tilfarten mens den øvrige trafik bliver doseret så der ikke opstår trængsel i tilfarten. Hovedgatingen forudsætter også en lukning af Samsøgade og gennemkørslen i midterrabatten. Busbanens længde afhænger af løsningsmodel. Busbanen kan etableres på bekostning af længdeparkeringen, hvorved de to eksisterende vognbaner bevares. En anden løsning er at etablere busbanen i stedet for den højre vognbane.

3.2 Krydset Vibenshus Runddel

3.2.1 Hovedforslag

- Jagtvej-tilfart nord i sydgående retning: der etableres en forlængelse af højresvingsbanen mellem st. 7+560 – 7+600. Afmærkningen skal

⁴ NIRAS, "BUSFREMKOMMELIGHED FOR LINIE 18, JAGTVEJSLINIEN - Fremkommelighedsanalyse", rev. 19.11.2009.

imødegå situationer, hvor højresvingende viger for cyklister uden at trække ind til kantstenen, hvorved gennemfartssporerne blokeres.

- Jagtvej-tilfart syd i nordgående retning: højresvingsforbud (se t.nr. V 74609). Herved imødegås problemet med tilbagestuvende biler som holder tilbage for cyklister og derved forhindrer busser i at køre frem.

3.2.2

Alternativ

- Ingen ændringer

3.2.3

Eventuelt

- Jagtvej-fracart nord i nordgående retning: Vibenshus Runddel-stop flyttes hertil fra sin oprindelige placering i tilfarten ved st. 7+380. Flytningen foreslås gennemført i forbindelse med Metro-projektets indretning af stationsforplads.

3.3

Krydset Jagtvej/Lersø Parkallé-Universitetsparken

3.3.1

Hovedforslag

- Begge tilfarter på Jagtvej: Ingen ændringer
- Jagtvej-fracart syd i sydgående retning: Lukning af parkeringsindkørsel i st. 7+000 ved at føre fortovet igennem (se t.nr. V 74609). Adgang lukkes for biler, der i stedet henvises til ind- og udkørsel på Rådmandsgade. Bemærk at dette medfører nye ruter til parkeringspladsen samt ændring af parkeringsstrukturen formentlig med en reduktion af parkeringskapaciteten til følge. Dette forhold bør afklares.

3.3.2

Alternativ

- Begge tilfarter på Jagtvej:
 - Højre vognbane ændres til en kombineret bus- og højresvingsbane.
 - Signalet suppleres med ny grøn højresvingspil.
 - Eksisterende højresvingsbane afmærkes til ren cykelbane.

3.3.3

Eventuelt

- I begge Jagtvej-fracarter:
 - Busheller etableres ved at gøre cykelstien smallere.

3.4

Krydset Jagtvej/Tagensvej

3.4.1

Hovedforslag

- Jagtvej-tilfart nord i sydgående retning (se t.nr. V 74409): højre vognbane afmærkes som busbane fra st. 6+760 og frem til krydset, hvor den ender i en ny kombineret bus- og højresvingsbane. Der etableres ny grøn højresvingspil for at sikre udtømning af højresvingende. Der afmærkes ny cykelbane i stedet for eksisterende højresvingsbane.
- Jagtvej-fracart syd i sydgående retning (se t.nr. V 74409): ny busbane etableres i stedet for eksisterende højre vognbane. Tagensvej-stopet flyttes hertil fra sin oprindelige placering i Jagtvej-tilfart nord (ved st. 6+560).

3.4.2

Alternativ

- Ingen ændringer

3.4.3

Eventuelt

- Jagtvej-tilfart syd i nordgående retning: højresvingsbanen forlænges på bekostning af parkeringsareal. Dette skal imødegå tilbagestuvning af højresvingende, som holder tilbage for cyklister.
- Jagtvej-tilfart nord i nordgående retning: ny bushelle etableres ved at lægge beslag på en del af den højre vognbane. Samtidig afmærkes eksisterende venstre vognbane i Jagtvej-tilfart syd som ren venstresvingsbane.

3.5

Krydset Jagtvej/Mimersgade-Arresøgade

3.5.1

Hovedforslag

- Jagtvej-tilfart nord (se t.nr. V 74409): ny busbane etableres i stedet for eksisterende højre vognbane mellem Tagensvej og tilfarten. Ca. 20 meter før stopstregen udføres banen som en kombineret bus- og højresvingsbane.
- Jagtvej-tilfart syd i nordgående retning: ingen ændringer.

3.5.2

Alternativ

- Jagtvej-tilfart nord: som i hovedforslag (se t.nr. V 74409).
- Jagtvej-tilfart syd i nordgående retning: eksisterende højre vognbane afmærkes som kombineret bus- og højresvingsbane mellem st. 6+200 og tilfarten.

3.5.3

Eventuelt

- Ingen ændringer

3.6

Strækningen Jagtvej ml. Mimersgade og Nørrebros Runddel

3.6.1

Hovedforslag

- Stoppestederne Stevns-gade nedlægges både i den nord- og sydgående retning jf. anbefalingen i fremkommelighedsanalysen⁵ (se t.nr. V 74309).
- I sydgående retning se (tegn.nr. V 74309): ny busbane fra st. 6+200 og frem til eksisterende busbane ved Nørrebros Runddel.

3.6.2

Alternativ

- Ingen ændringer

3.6.3

Eventuelt

- Ingen ændringer

⁵ NIRAS, "BUSFREMKOMMELIGHED FOR LINIE 18, JAGTVEJSLINIEN - Fremkommelighedsanalyse", rev. 19.11.2009.

3.7 Strækningen Jagtvej ml. Nørrebros Runddel og Jægersborggade

3.7.1 Hovedforslag

- Krydset Jagtvej/Jægersborggade: Jægersborggade-stoppene nedlægges (se tegn.nr. V 74209). Signal suppleres med bussignal, så busser kan lukkes gennem krydset før den øvrige trafik.
- Strækningen, begge retninger (se tegn.nr. V 74209): inden for eksisterende kantsten inddeles profilet i tre elementer, så der i hver ende af strækningen er en busbane og en vognbane mod krydset og en vognbane i frafarten. Skiftet fra busbane i den ene vejside til den anden udføres midt på strækningen (ved Julius Bloms Gade), og bør evt. tilpasses, når der foreligger observationer eller trafiksimuleringer.
- Sidegaderne Jægersborggade, Bjelkes Allé, Husumgade og Julius Bloms Gade: der etableres læssezoner, som illustreret på tegn.nr. V 74209.
- Krydset Nørrebros Runddel, sydlig Jagtvej-tilfart: den nye busbane ophører, hvorved bussen fletter ud i den øvrige trafik i tilfarten. Tilfarten bevares med samme kanalisering som i dag.

3.7.2 Alternativ

- Krydset Jagtvej/Jægersborggade: Jægersborggade-stoppene flyttes til ny placering i nye busbane i tilfarterne i stedet for at blive nedlagt.
- Strækningen i begge retninger, sidegaderne samt Nørrebros Runddel: som i hovedforslag (se tegn.nr. V 74209).

3.7.3 Eventuelt

- Krydset Nørrebros Runddel, sydlig Jagtvej-tilfart: overgangen fra den nye busbane til tilfart udføres med busstyret hovedgating. Herved lukkes bussen frem til tilfarten inden den øvrige trafik. Hovedgating samordnes med signalet i Runddelen, så tilfarten altid tømmes ud i slutning af fasen.

3.8 Strækningen Jagtvej ml. Jægersborggade og Hørsholmsgade-Hans Egedes Gade

3.8.1 Hovedforslag

- I nordgående retning (se tegn.nr. V 74109): indenfor eksisterende kantsten etableres en busbane og én vognbane.
- I sydgående retning: i den nordlige ende etableres en én vognbane som gradvis overgår til en bred bane i tilfarten ved Hørsholmsgade, som afmærkes med pile for hhv. ligeud-venstre og de højresvingende. Alt afmærkes i indenfor eksisterende kantsten.

3.8.2 Alternativ

- Ingen ændringer

3.8.3 Eventuelt

- Ingen ændringer

3.9 Strækningen Jagtvej ml. Hørsholmsgade-Hans Egedes Gade og Borups Allé-Rantzausgade

3.9.1 Hovedforslag

- Krydset Jagtvej/Borups Allé, sydlig Jagtvej-tilfart og nordlig frafart (tegn.nr. V 74109): i tilfarten der etableres højresvingsforbud ad Rantzausgade. Den eksisterende højresvingsbane afmærkes som kombineret bus- og cykelbane. De to øvrige vognbaner afmærkes som hhv. ren ligeud- og ren venstresvingsbane.
- Strækningen i nordgående retning (tegn.nr. V 74109): der etableres en busbane og en vognbane på hele strækningen. Vognbanen starter i almindelig bredde og overgår til en bred bane, som afmærkes med pile for hhv. ligeud-højre og de venstresvingende i tilfarten ved Hans Egedes Gade. Signalanlægget suppleres med busstyring og bussignal, så bussen kun kan køre frem, når de højresvingende har rødt. F.eks. i separat fase eller som "førgrønt". Alt afmærkes i indenfor eksisterende kantsten.
- Strækningen i sydgående retning (tegn.nr. V 74109): i frafarten ved Hørsholmsgade etableres én vognbane, som føres frem til stopstregen ved Borups Allé. I denne tilfart bevares en eksisterende busbane samt en kombineret cykel- og højresvingsbane. Alt afmærkes i indenfor eksisterende kantsten. Som illustreret på tegningen afkortes den eksisterende busbane ca. 50 meter før stopstregen. Det sydgående Rantzausgade-stop flyttes hertil fra sin oprindelige placering på den anden side af Borups Allé. Flytningen gennemføres desuden som del af Metro-projektets forberedende ledningsomlægninger.

3.9.2 Alternativ

- Strækningen i nordgående retning: ingen ændringer (mellem st. 5+160-5+320).
- Strækningen i sydgående retning: ingen ændringer (mellem st. 5+160-5+320).

3.9.3 Eventuelt

- Krydset Jagtvej/Borups Allé, sydlig Jagtvej-tilfart og nordlig frafart: Muligheden for flytning af det nordgående Rantzausgade-stop bør undersøges i forbindelse med Metro-projektets udformning af stationsforpladsen ved Landsarkivet.
- Strækningen i begge retninger: cykelsti og fortov lægges om i begge sider, så der kan etableres et profil med én busbane og én vognbane i hver retning.

4

Etape B

Etapen strækker sig fra kommunegrænsen på Valby Langgade via Toftegårds Allé og Gammel Køge Landevej og frem til Ny Ellebjerg Station.

Indenfor etappen påpeger fremkommelighedsanalysen⁶ følgende: I sydgående retning er der væsentlige fremkommelighedsproblemer på delstrækningerne Gl. Jernbanevej – Valby St. I nordgående retning optræder de største fremkommelighedsproblemer omkring Toftegårds Plads.

I retning mod nord er det bl.a. delstrækningen Ny Ellebjerg St. – Toftegårds Plads, som har de laveste andele af uhindret kørsel. I nordgående retning er der her desuden observeret et relativt stort tidstab som følge af signalregulerede kryds, over 25%.⁶

I retning mod syd det delstrækningen Gl. Carlsbergvej - Toftegårds Pl., som har de mindste andele af uhindret kørsel. Delstrækning omfatter den travle Valby St. Her tager stoppestedsophold (dvs. ventetid samt udvekslingen af passagerer) næsten lige så lang tid, som andelen af uhindret kørsel, godt 35%.⁶

I den sydgående retning har stoppestederne Kammasvej, Bjerregårdsvej og Gl. Jernbanevej alle en meget lille aktivitet og ligger samtidig tæt på enten ét eller begge tilstødende stoppesteder. Det foreslås derfor, at stoppestederne Kammasvej, Gl. Jernbanevej og Gerdasgade nedlægges.⁶

I den nordgående retning har stoppestederne Kammasvej, Bjerregårdsvej og Gl. Jernbanevej meget beskeden aktivitet. Det foreslås derfor, at Kammasvej, Gl. Jernbanevej og Gerdasgade nedlægges. Stoppestedet ved Bjerregårdsvej opretholdes, da det forventes, at af- og påstigere fra hhv. Kammasvej og Gl. Jernbanevej vil benytte dette i stedet.⁶

4.1

Strækningen Valby Langgade ml. kommunegrænsen og Gl. Jernbanevej

4.1.1

Hovedforslag

- Kammasvej-stoppene i begge retninger udgår fra linje 18/8A jf. anbefalingen i fremkommelighedsanalysen⁶. Se desuden tegn.nr. 74009.

4.1.2

Alternativ

- Ingen ændringer

4.1.3

Eventuelt

- Ingen ændringer

⁶ NIRAS, "BUSFREMKOMMELIGHED FOR LINIE 18, JAGTVEJSLINIEN - Fremkommelighedsanalyse", rev. 19.11.2009.

4.2 Strækningen Gl. Jernbanevej ml. Valby Langgade og Toftegårds Allé

4.2.1 Hovedforslag

- Linje 18/8A omlægges til ny rute ad Gammel Jernbanevej (tegn.nr. V 108409). Som følge heraf udgår stoppene Valby Langgade (sydgående) og Sdr. Fasanvej (nordgående) fra linje 18/8A. Gl. Jernbanevej-stoppet (sydgående) udgår ligeledes, men som erstatning etableres et tilsvarende stop på Gl. Jernbanevej.
- Krydset Valby Langgade/Gl. Jernbanevej (tegn.nr. V 108409): den østlige Valby Langgade-tilfart afmærkes med en ren venstresvingsbane samt et bredere ligeudspor til både de ligeudkørende og cyklister. Signalet suppleres med grøn venstresvingspil og busstyret eftergrønt ved anmeldelse af bus sydgående bus.
I frafarten afmærkes det eksisterende Gl. Jernbanevej-stop (nordgående). Krydsets sydøstlige hjørne tilpasses bussens kørekurver (13,7 meter bus ved 10 km/h).
I Gl. Jernbanevej-tilfarten suppleres signalet med busprioritering, så denne retning kobles ind så snart der anmeldes en nordgående bus. Den øvrige trafik gives grønt uden prioritering ved anmeldelse (dvs. når hovedretningen har opbrugt sin maksimale grøntid, eller hvis der ikke anmeldes trafik på hovedretningen).
- Krydset Toftegårds Allé/Gl. Jernbanevej (tegn.nr. V 108409): Gl. Jernbanevej-tilfarten udvides på bekostning af det sydlige fortov, der på det smalleste sted bliver 2 meter bredt. I tilfarten afmærkes en ligeud-højre- samt en ren venstresvingsbane. Signalet suppleres med busprioritering. I Toftegårdsbro-tilfarten suppleres signalet ligeledes med busstyring. Frafarten i Gl. Jernbanevej indrettes som en bred vognbane, idet højresvinget fra Toftegårdsbro er dimensioneret til en 13,7 meter bus ved 10 km/h. Bemærk behov for nedlæggelse af ca. 40 meter længdeparkering på Gl. Jernbanevej.

4.2.2 Alternativ

- Linje 18/8A omlægges kun i sydgående retning til ny rute ad Gammel Jernbanevej da fremkommelighedsanalysen indikerer, at der ikke er potentiale rejsetidsbesparelser ved at omlægge den nordgående retning. Det forudsætter stort set de samme trafiktekniske tiltag som hovedforslaget, hvilket illustreres på tegn.nr. V 108409. Alternativets primære fordel består i muligheden for at bevare stoppet Sdr. Fasanvej (nordgående). Dermed udgår kun stoppet Valby Langgade (sydgående) fra linje 18/8A. Gl. Jernbanevej-stoppet (sydgående) udgår ligeledes, men som erstatning etableres et tilsvarende stop på Gl. Jernbanevej.
- Krydset Valby Langgade/Gl. Jernbanevej: som udgangspunkt udføres alt som i hovedforslaget (se tegn.nr. V 108409). Blandt de få afvigelser er, at krydsets sydøstlige hjørne ikke skal tilpasses bussens kørekurver.
I Gl. Jernbanevej-tilfarten suppleres signalet desuden ikke med busprioritering.
- Krydset Toftegårds Allé/Gl. Jernbanevej: som udgangspunkt udføres alt som i hovedforslaget (se tegn.nr. V 108409). Blandt de få afvigelser er Gl. Jernbanevej til- og frafarten. Denne skal stadig udvides på bekostning af det sydlige fortov, men der er nu plads til at det smalleste sted kan blive lidt mere end 2 meter bredt, idet der ikke længere dimensioneres efter en 13,7 meter bus. Herved kan hovedforslaget behov for nedlæggelse af ca.

40 meter længdeparkering på Gl. Jernbanevej reduceres til ca. 30 meter i alternativet. I den sydlige Toftegårds Allé-tilfart (nordgående retning) suppleres signalet desuden ikke med busprioritering.

4.2.3

Eventuelt

- Ingen ændringer.

4.3

Strækningen Toftegårds Allé ml. Gl. Jernbanevej og Toftegårds Plads

4.3.1

Hovedforslag

- I nordgående retning (tegn.nr. V 73809): i frafarten ved Toftegårds Plads etableres en busbane og en ca. 40 meter lang strækning med to vognbaner der senere sammenflettes til en. Busbanen føres frem til Lyshøjgårdsvej, hvor den tilsluttes en eksisterende nyetableret kombineret bus- og højresvingsbane. Bemærk at busbanen lægger beslag på cykelstibredder ved Sibbernsvej. Desuden vil parkering og standsning ikke være mulig på strækningen fremover. Det skal tilføjes, at et tilsvarende standsningsforbud i den modsatte retning, samt venstresvingsforbud til og fra Sibbernsvej er indeholdt i et nyetableret projekt.

4.3.2

Alternativ

- Ingen ændringer

4.3.3

Eventuelt

- Ingen ændringer

4.4

Strækningen Gl. Køge Landevej ml. Toftegårds Plads og Ny Ellebjerg Station

4.4.1

Hovedforslag

- Venstresvingsbane mod Ottiliavej afmærkes ca. 20 meter længere (tegn.nr. V 73709).
- Begge Gerdasgade-stop nedlægges jf. anbefalingen i fremkommelighedsanalysen⁷.

4.4.2

Alternativ

- Ingen ændringer

4.4.3

Eventuelt

- Carl Jacobsens Vej ved Ny Ellebjerg Station (tegn.nr V 73609): ny busvej etableres over eksisterende parkeringsareal. Det vil spare bussen for noget omvejskørsel, men forudsætter arealerhvervelse.

⁷ NIRAS, "BUSFREMKOMMELIGHED FOR LINJE 18, JAGTVEJSLINIEN - Fremkommelighedsanalyse", rev. 19.11.2009.

5

Bilag A

Tegningsliste - dispositionsforslag

Tegningsnr.	Løbenr.	Titel	Mål	1. udgave Godkendt Dato
V 73509	B 232	Oversigtsplan, Jagtvejslinjen	1:4000	
		<u>ETAPE A</u>		
V 74909	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 8+480m - St. 8+880m	1:500	
V 75109	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 9+360m - St. 10+340m	1:500	
		<u>ETAPE A+</u>		
V 74109	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 4+940m - St. 5+440m	1:500	
V 74209	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 5+440m - St. 5+940m	1:500	
V 74309	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 5+940m - St. 6+320m	1:500	
V 74409	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 6+320m - St. 6+760m	1:500	
V 74509	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 6+760m - St. 7+180m	1:500	
V 74609	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 7+180m - St. 7+520m	1:500	
V 74709	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 7+520m - St. 7+880m	1:500	
V 74809	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 7+880m - St. 8+480m	1:500	
		<u>ETAPE B</u>		
V 73609	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 0+000m - St. 0+580m	1:500	
V 73709	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 0+580m - St. 1+060m	1:500	
V 73809	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 1+060m - St. 1+580m	1:500	
V 108409	B 232	Situationsplan, Hovedforslag, Gl. Jernbanevej mellem Toftegårds Allé og Valby Langgade	1:500	
V 74009	B 232	Situationsplan, Hovedforslag og alternativ, St. 2+100m - St. 2+720m	1:500	