

Til
Københavns Kommune

Sagsnummer
87203-1229441

Kopi til
HUR

Sagsbehandler TAK
Direkte 36 13 16 89
Fax 36 13 16 95
TAK@hur.dk

21. juli 2006

Generelle krav til indretning af Nørrebrogade af hensyn til bustrafikken

En så intensiv busbetjening (op til 30 busser i timen i hver retning), som der i dag er på Nørrebrogade stiller store krav til indretningen og dimensioneringen af vejen. Hensynet til bustrafikken bør også varetages i en fremtidig udformning af gaden. De vigtigste forhold at være opmærksom på er følgende:

- **Bredden af vognbaner**, herunder busbaner bør jf. vejreglerne være 3.50m og kun helt undtagelsesvist smallere. Vær i givet fald opmærksom på placering af riste, brønde, faste genstande og parkeringspladser. (Busbanerne på 3.0m på Amagerbrogade er for smalle)

- **Kantsten** ved stoppestederne bør maksimalt være 8cm høje og være enten afrundede eller affasede (ikke skarpkantede)

- **Riste** placeres uden for bussens kørelinje, både af hensyn til bus og til brønde. Især vigtigt ved stoppestederne, hvor det anbefales at bruge riste med sideindløb placeret i kantstenen, så bussen ikke skal køre hen over ristene igen og igen. Dette skåner busmateriellet (er med til at holde vogntimeprisen nede) og forlænger brøndens levetid og giver ikke mindst en bedre komfort for chauffør og passagerer i bussen.

- **Belægninger:** bump, "hævede flader" eller andre niveauforskelle i forskellige belægningsmaterialer (chaussesten, brosten, kantsten, SF-sten og lignende) frarådes på det kraftigste på grund af den store belastning som bustrafikken udgør på vejen. Belægninger ved stoppestederne bør være modstandsdygtig over for sporkøring og oliespild og generelt slidstærk og dimensioneret til den intensive bustrafik. Overfladen bør være af en type, som ikke bliver glat, når den bliver våd, som det f.eks. var tilfældet ved Frensbrosbro.

- **Midtervulster** som på Vesterbrogade og Gammel Kongevej frarådes på det kraftigste, da de bliver en barriere og et fremkommelighedsproblem, når der standses og parkeres ulovligt i vejsiden. Herudover lokkes fodgængere til uheldige krydsninger af gaden.

- Generel hensyntagen til at gaden betjenes med **13,7m busser** (gælder især ved ind- og udkørsel fra stoppesteder, kurver o.lign)

- **Stoppesteder:** der bør som minimum være plads til to 13,7m busser ved hvert stoppested. Lokalt, hvor der standser flere buslinjer, gerne længere stoppesteder (f.eks. ved Nørrebro Station (5A, 350S, 66), Nørrebros Runddel (5A, 350S) og Elmegade/Stengade (5A, 350S)). Stoppesteder udformes, hvis der er plads til det, gerne som fremrykkede stoppesteder med en bushelle med en bredde på min. 1,5-2.0m mellem den holdende bus og cykelstien. Udstyrsniveauet ved stoppestederne bør være af A-bus standard, d.v.s. med nedtælling til næste bus, lys i standen, læskærm, affaldskurv o.s.v.

- **Hastighedsbegrænsning** bør være 50 km/t som generelt i byzone, af hensyn til fremkommeligheden.

- **Busprioritering**, f.eks. i form af busfremkørselssignal (før-/efter-grønt) ved stoppesteder placeret før kryds og grøntidsforlængelse ved stoppesteder placeret efter kryds. Hensyntagen til bussernes kørselshastighed og ophold ved evt. stoppesteder mellem signalanlæggene ved samordning / grøn bølge

- Evt. **bussluser** udformes efter vejreglerne, dog uden faste genstande, der rager op af slusen. En "grav" er at foretrække frem for en mekanisk løsning

Generelt ser vi gerne, at retningslinjerne i publikationerne "Bussen kommer", "Bussen holder" og "Bump og busser" i videst muligt omfang imødekommes, og at trafikselskabet involveres på et tidligt tidspunkt i alle forhold, der vedrører bustrafikken.