

BILAG 2. EKSEMPLER PÅ BUSPRIORITERINGSTILTAG

Regionen investerer sammen med kommunerne løbende i foranstaltninger, der gør, at bussen kan komme hurtigere frem på vejene end den øvrige trafik. Foranstaltninger kan altså være i form af mindre eller større tiltag, afhængig af ambitionen og budget.



Busprioritering i signalanlæg er et hyppigt anvendt greb er at etablere busprioritering i signalanlæg, der sørger for grønt lys når bussen nærmer sig et kryds. Etableres der busprioritering i en række efterfølgende signalanlæg kan disse fx samordnes og skabe grøn bølge for bussen.



Busluse Nørrebrogade/Fælledvej

Etablering af en **busluse** eller busvej kan begrænse den øvrige biltrafik. Busveje kan etableres ved skiltning, busbomme eller man kan forsyne vejbanen med en busluse med grav, der forhindrer gennemkørsel af uvedkommende trafik.



Figur 12 Eksempel på fremrykket busstoppested kombineret med midterhelle, der forhindrer overholing. (Kilde: Vejregelhåndbog: "Kollektiv bustrafik og BRT", juni 2016)

Ændring af stoppesteder (flytning, sammenlægning eller fremrykning). Fx forbedrer fremrykkede stoppesteder fremkommeligheden for busserne, da de ikke skal trække væk fra vejen, men kan blive holdende i køresporet ved stoppestedet. Når bussen skal ud igen skal den ikke holde tilbage for den øvrige trafik.



Busbane i Allégade på Frederiksberg

Busbaner anlægges på kortere eller længere strækninger. Busbanerne kan kombineres med cykelbaner, og kan fortsætte uden yderligere regulering efter et signalanlæg.



Fremskudt bussignal ved Bellahøj.

Dosering af trafik ved større trafikstrømme kan opnås med fremrykkede signalanlæg, som holder den øvrige trafik tilbage, mens bussen kan køre frit frem i en busbane til signalanlægget.



Bus- og højresvingsbane på Slotsholmen

Ændret afmærkning i kryds (fx etablering/ forlængelse af svingbaner). Mange steder kan busserne med fordel benytte svingbaner frem mod et kryds til ligeudkørsel ind i en stoppestedslomme eller en busbane efter krydset.