

## 8 Åtgärder för kollektivtrafik

Följande åtgärder för kollektivtrafik i korsningar behandlas:

- korsningskurvor och långa kanaler
- bussfält och bussgator
- prioritering i signalreglerade korsningar

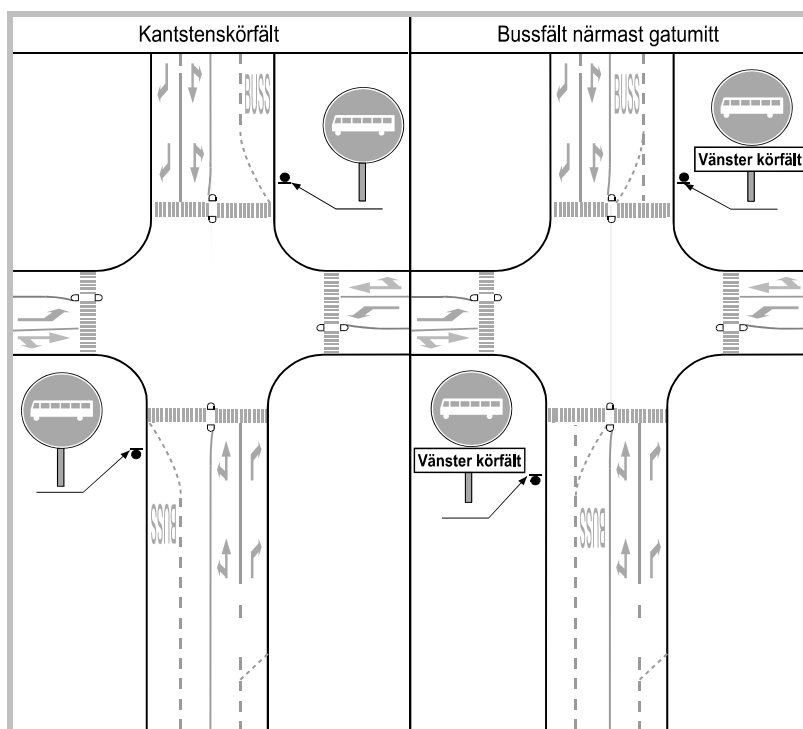
Utformningsråden kan i tillämpliga delar användas för såväl spårvägs- som busstrafik.

### 8.1 Långa kanaler

Framkomlighet för bussar i korsningskurvor och långa kanaler kan värderas enligt avsnitt 7.2 ”Utformningskriterier”. Rekommendationer ges i detaljutformningsreglerna för respektive korsningstyp.

### 8.2 Bussfält och bussgator

Bussfält kan placeras i gatans mitt eller längs kanten, se moment 6.4.5 i del ”Sektion tätort - gaturum” och FIGUR 8-1.

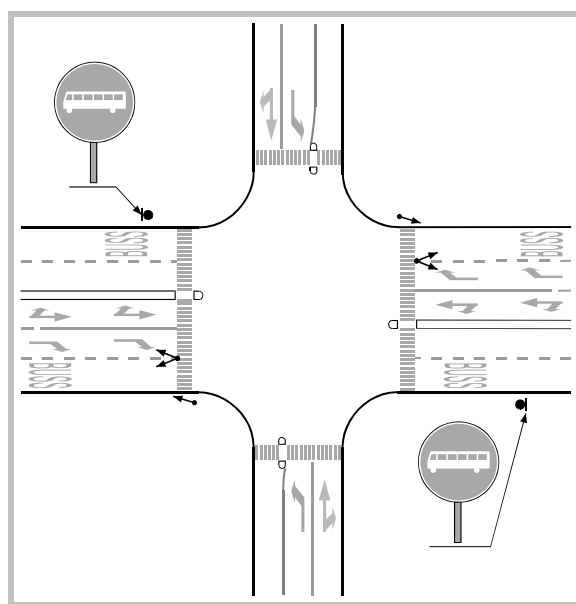


FIGUR 8-1 Utformning av bussfält

Bussfält i ej signalreglerade korsningar bör avslutas minst 30 m före korsningen för att undvika problem för bussar och andra fordon att välja "rätt" körfält för passage genom korsningen. Vid signalreglering bör bussfält dras fram så långt att avståndet mellan stopplinjen och bussfältet är något kortare än den längsta kö, som kan avvecklas under gröntiden.

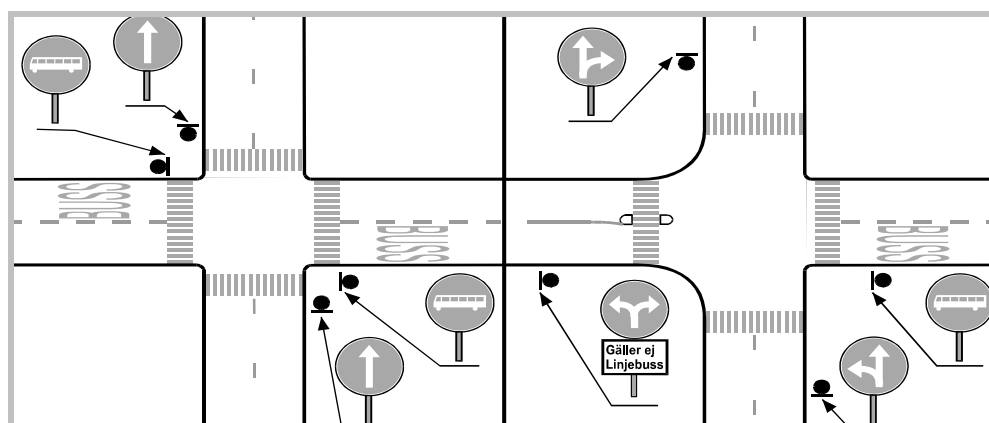
Bussfält kan påbörjas direkt i frånfart. Frånfartsutformning kan vara kapacitetsbestämmande.

Bussfält, som dras igenom en signalreglerad korsning, kräver refug, kollektivtrafiksignaler och egen fas om högersvängande fordon förekommer eller bussen ska svänga till vänster i korsningen, se FIGUR 8-2.

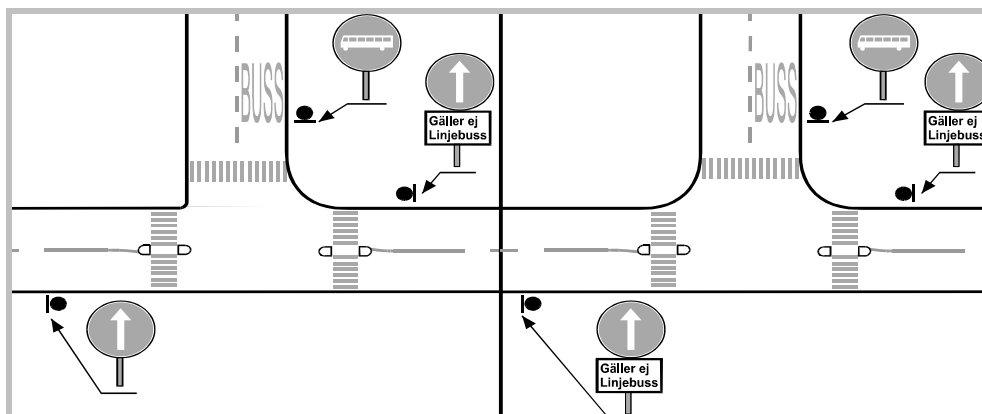


FIGUR 8-2 Bussfält genom trafiksignal

Bussgata kan anslutas i samtliga korsningstyper. Principer för utformning av korsningskurvor och vägmärken framgår av FIGUR 8-3 för bussgata utan svängande bussar och FIGUR 8-4 för bussgata med svängande bussar.



FIGUR 8-3 Korsande bussgata utan svängande bussar



FIGUR 8-4 Korsande bussgata med svängande bussar

Regler för vägmärken och markeringar för bussfält ges i RVT. Se också del ”Sidoanläggningar”.

### 8.3 Prioritering vid signaler

Kollektivtrafik kan prioriteras både i oberoende och samordnade trafiksignaler. För detaljerade projekteringsråd se del ”Trafiksignaler”.

Passiva prioriteringsmetoder innebär att signalanläggning och korsningsutformning specialanpassas för kollektivtrafik. Passiva metoder är bussfält, hållplatsplacering, val av gröntidsfördelning och fasbilder.

Aktiva metoder kännetecknas av att bussarna kan ge sig till känna och påverka signalbilden. Tre huvudprinciper kan urskiljas:

- förlängning av pågående fas
- avkortning av tvärfas. Bussen bör anmäla i så god tid att korsningen hinner utrymmas innan bussen hunnit fram till korsningen
- särskild fas för busstrafik, som endast kommer in om någon buss anmält. Fasen bör vara kort och kunna kopplas in flera gånger under omloppet.

Vilken typ av prioritering som bör välja beror på trafiksituationen i det aktuella fallet och de möjligheter signalanläggningen medger. När busslinjer korsar varandra kan prioritering av den ena skapa fördröjningar för den andra.

Prioritering som skall öka framkomligheten i trafiksignaler får inte försämra trafiksäkerheten. Detta innebär:

- Prio får inte avbryta O-funktion.
- Signalgrupp får endast överhoppas en gång.
- Mintider får inte underskridas, rimliga mintider måste tas ut.
- Man får inte bryta signalsekvens.

