

# ADGANGSFORHOLD FOR BRT TIL DEPOTOMRÅDE I AALBORG ØST

## INDHOLD

1	Indledning	1
2	Forudsætninger	1
3	Tilgængelighed for BRT	2

### 1 Indledning

Formålet med nærværende teknisk notat er at undersøge, hvorvidt en BRT (Bus Rapid Transit) kan tilgå bybussernes nuværende depotområde i Aalborg øst, og om der i denne forbindelse er behov for geometrisk tilpasning i de berørte kryds.

BRT-løsningen er et alternativ til letbaneløsningen, der ligesom en letbaneløsning også kører i eget tracé fra Aalborg Vestby til det nye Universitetshospital i Aalborg Øst. I modsætning til en letbane kan BRT bussen dog forlade tracéet og benytte depotområder, som ikke ligger umiddelbart i tilknytning til tracéet (f.eks. Arrivas eller City Trafiks nuværende depoter eller et nyt depot øst for Tranholmvej i Aalborg Øst).

### 2 Forudsætninger

Tilgængeligheden for BRT-busserne på strækningen Hadsund Landevej-Humblebakken (Arrivas's depotområde) er undersøgt ved arealbehovskurver genereret i programmet Autoturn 8. I forbindelse med undersøgelse af strækningen er der genereret et 24 meter langt køretøj som tager udgang i en almindelig ledbus.

Det skal bemærkes, at dobbeltledbusser ikke indgår hverken i Autoturn værktøjet eller i vejreglerne, hvorfor der ikke findes et standardkøretøj med dokumenterede

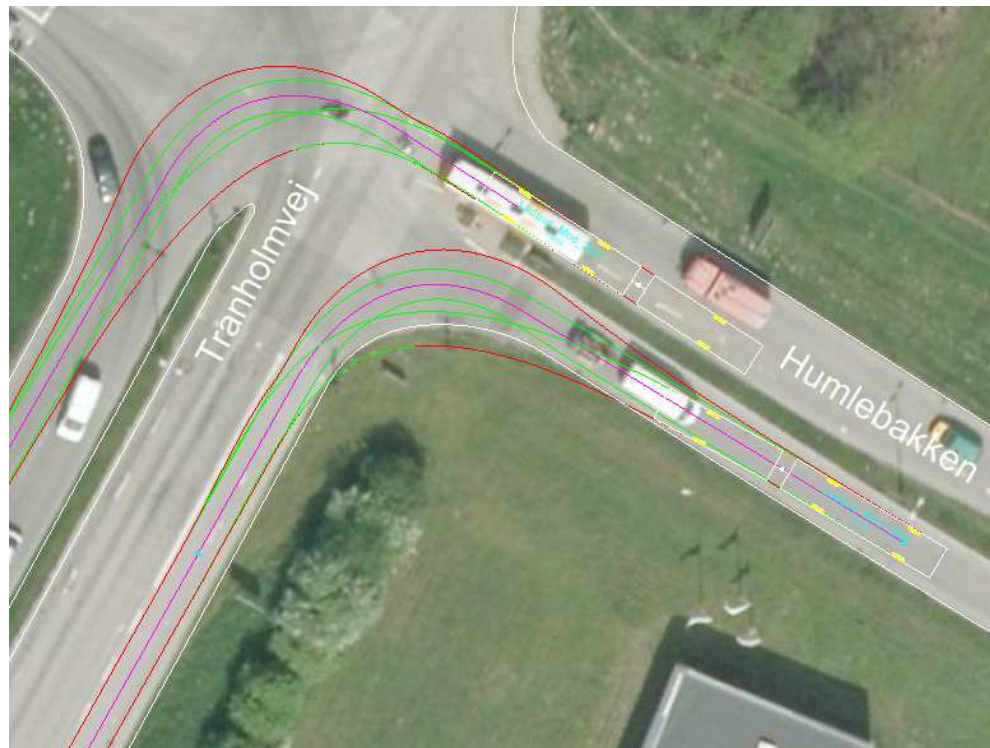
PROJEKTNR.	A047901
DOKUMENTNR.	09-001
VERSION	1.0
UDGIVELSESDATO	08-04-2014
UDARBEJDET	MSLA
KONTROLLERET	JKBJ
GODKENDT	OWJ

arealbehov. I stedet udarbejdes kørekurverne som en "worst case" med en enkeltledbus på 24 meter, hvilket bl.a. medfører større bagendeudsving.

Ved valg af en BRT-løsning er der forudsat, at busserne vil køre til et nyt depot beliggende ved Lundborgvej nær de ved det nuværende depotområde i Aalborg Øst. I så fald at busdriften i fremtiden overgår til en anden operatør forudsættes det at den nye operatør overtager depotområdet. Depotet skal være i stand til at håndtere og huse de 24 meter lange busser.

### 3 Tilgængelighed for BRT

For at tilgå depotområderne vil BRT'en skulle foretage svingbevægelser i krydset Tranholmvej/Humlebakken. Af figur 1 fremgår de simulerede svingbevægelser. Som det fremgår af figur vil BRT'en med stor sandsynlig have problemer ved at foretage højre svingning fra Tranholmvej til Humlebakken, da bussens baghjul vil overskride den nuværende kantstensbegrænsning. Dette indebærer behov for en sideudvidelse af kørebanearealet i denne gren af krydset. En ombygning af denne karakter vil kunne udføres for 150.000 kr. inkl. flytning af kantsten og evt. afvanding samt master og vejudstyr.



Figur 1 Arealbehov BRT-bus, krydset mellem Tranholmvej og Humlebakken.

For at tilgå Hadsund landevej vil BRT'en skulle krydse rundkørslen mellem Universitets Boulevarden og Egensevej. I rundkørslen vil BRT'en ikke kunne foretage svingning ud af rundkørslen i nogen af retningerne uden at bussens karrosseri lægger beslag for begge kørespor. Af trafikikkerhedsmæssige årsager er dette ikke gunstigt, da bussens arealbehov vil kunne komme i konflikt med andre cirkulerende køretøjer, hvorfor dette ikke er tilladt i henhold til vejreglerne.

Problemet vil dog muligvis være løst på det tidspunkt, hvor BRT-løsningen realiseres, i det rundkørslen i forbindelse med de trafikale ændringer det nye Universitetshospital medfører påtænkes ombygget til et signalreguleret kryds, hvorved den beskrevne konflikt bortfalder.



*Figur 2 Arealbehov 24 meter BRT-bus, rundkørslen ved Universitetsboulevarden*

Fra Hadsund Landevej vil BRT'en skulle tilgå det fremtidige bustracé via en ny vejtilslutning til Hadsund Landevej ved indkørslen til Universitetshospitalet. Her må det forventes at det fremtidige kryds dimensioneres efter det BRT bussen som dimensionsgivende køretøj, såfremt denne løsning bliver aktuel.