



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
Referansenummer: 21 / 49533

Dato: 25.06.2021

Høringsuttalelse 123 Tilrettelegging for kollektivtrafikk

Det vises til brev av 17.03.2021 der Statens vegvesen forslår revideringer og nytt navn på dagens V123 Kollektivhåndboka - Tilrettelegging for kollektivtrafikk på veg og gate til V123 Tilrettelegging for kollektivtrafikk.

Kollektivtrafikkforeningen har ikke innspill til selve høringssvaret, men har andre temaer som vi mener bør innlemmes i håndboken. Under er beskrevet mangler i dagens håndbok som vi ønsker å ta inn. Dette er for å gjøre hverdagen enklere for våre passasjerer i områder hvor det er vanskelig å få til fullverdige holdeplasser som er universelt utformet. Med enkle løsninger kan flere bruke rutebuss og få en sikrere skolevei. Vi foreslår også noen mindre men viktige endringer og tilføyinger i tabeller og i tekst for øvrig.

Følgende temaer vil tas opp som innspill til endringer hvor vi mener det er mangler i håndbok:

- Kap. 3.1 Fysiske størrelse og dimensjoner - buss
- Kap. 4.4 Holdeplastyper
- Kap. 4.5.2 Kantstopp
- Kap. 4.5.3 Skilting og oppmerking av holdeplasser
- Kap. 4.5.4 Utformingsdetaljer
- Kap. 4,7 Holdeplasskapasitet
- Kap. 5.2.1 Kollektivknutepunkt lokalisert langs riksveg
- Kap. 7 Drift og vedlikehold
- Vedlegg 1: Sporingkurver
- Vedlegg 2: Naturlig og taktil leding

Kap. 3.1: Fysiske størrelse og dimensjoner – buss

Det anbefales å sette inn ny kolonne i tabell 1: «Min. svingradius inkludert speilarm og speil.»



Erfaringen er at bussens speil ikke er med i vurdering når b.la. lyktestolper plasseres ved stopper og rundkjøringer. Konflikter medfører enten at bussen ikke klarer å plassere seg riktig på enkelte holdeplasser, og at det kan ødelegges speil på stolper som er plassert for nært bussens kjørebane.

Kap. 4.4 Holdeplastyper

Kollektivtrafikkforeningen mener at dagens veileder mangler enklere løsninger for å etablere holdeplasser til å bruke i områder med få passasjerer og lite trafikk. Utfordringene i dag er at kollektivtrafikken ikke kan stoppe der det er behov fordi det på aktuelle steder ikke er tillatt å bygge en holdeplass. Dette medfører ofte at dyre taxiløsninger må benyttes i stedet for at å bruke rutebussen som kjører forbi. I disse områdene er det behov for å definere et enkelt stopp. Derfor anbefales å gjeninnføre holdeplastype 1 fra håndbok 232 slik at vi får fire holdeplastyper istedenfor de tre som er definert i veilederen. Vi anbefaler også en enklere utgave av kantstopp i veilederen. Passasjerene må mange steder i Norge gå langs smale og til tider mørke veier for å komme til holdeplassen. Ved å tillate foreslåtte holdeplastyper vil skoleelever og passasjerer i distriktene få en tryggere kollektivreise. Kantstopp er beskrevet i neste punkt.

Vi anbefaler å legge til overskrift Holdeplastype 1 og Holdeplass type 2 i veileder med følgende tekst:

Holdeplastype 1: Stopp på signal uten fysisk markering av holdeplassen (innkjørsler) i områder med lite trafikk og få passasjerer.

Begrunnelsen er at det er langt mellom holdeplasser mange steder i distriktene. Det vil være mye sikrere å stoppe der kunden bor for å øke trafikksikkerheten og hindre at de må å gå langs smale, uoversiktlige og til tider mørke veier. Ofte er det snakk om få på og avstigninger i løpet av en uke.

Holdeplastype 2:

Kun 512-skilt med informasjonsbærer (innkjørsler, minikantstopp) i områder med lite trafikk og få passasjerer uten å søke **fravik**.

Begrunnelsen er at det er langt mellom holdeplasser mange steder i distriktene. Det vil være mye sikrere å stoppe der kunden bor for å øke trafikksikkerheten og hindre at de må å gå langs smale, uoversiktlige og til tider mørke veier. De fleste steder er det heller ikke universelt å komme seg til holdeplassene og vi kan da ha enklere utforming av holdeplassområdet. Denne holdeplastypen vil bli brukt der det er skoleelever og få andre kunder. Fellesskapet kan bli spart for store utgifter med taxi ved å kunne bruke eksisterende bussruter i stedet for taxi som kjører samme vei som bussen.

4.5.2 Kantstopp

Kollektivtrafikkforeningen mener at dagens tekst gir for strenge krav og bør erstattes med enkle trafikksikre krav. Vi anbefaler å redusere lengde på minikantstopp på figur 26 til en minimumslengde



på 2 meter. Kantstoppene bør stedstilpasses uten å måtte søke om fravik, slik at bussen kan bruke enten for- eller bakdør ved de korteste lengdene.

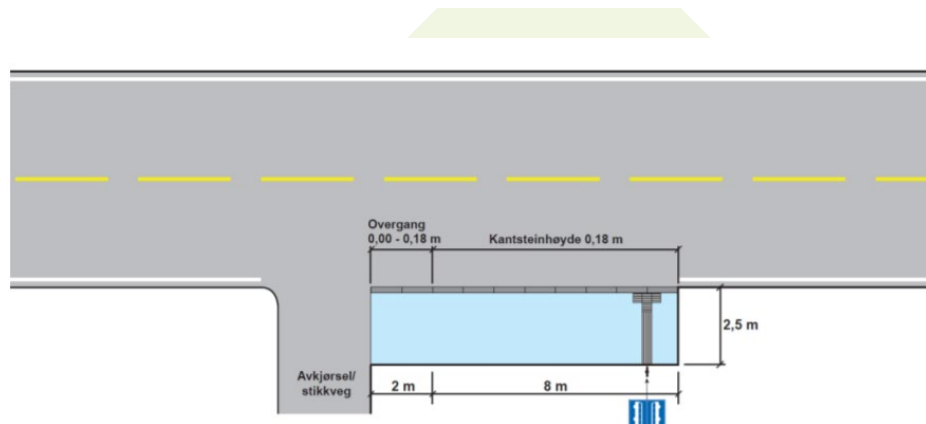
Minikantstoppet bør brukes i områder der det ikke er mulig å få en universell gangakse til stoppet, og kun i områder med lite passasjerer og det er ikke nødvendig med overgang $0 - 0,18$ m med denne løsningen.

Foreslåtte løsning vil gi oss plattformer som ikke er universelt utformet i områder hvor alternativet er å stå i veikant.

Utdrag fra håndbok:

Figur 26 viser minikantstopp uten fortau med plattform tilrettelagt for av- og påstigning. Løsningen er ikke standardløsning og krever fraviksbehandling. Løsningen kan benyttes utenfor tettbygde områder der det ikke er fortau. Kantstoppet utformes med plattform på 8 meters lengde. Lengden gir mulighet for på-/avstigning gjennom de to forreste dørene på bussen. Slike holdeplasser kan plasseres ved avkjørsler og stikkveger, og adkomsten til plattform tilpasses etter de stedlige forholdene. Plattformen bør være minimum 2,5 meter bred av hensyn til snumulighet for rullestol og for å muliggjøre vinterdrift.

Unntaksvis kan holdeplasser som ikke har faste påstigende, eller som er midlertidige på grunn av eksempelvis skoleskyss, utformes med 4 meter lang og 2,5 meter bred plattform. En slik løsning gir kun trinnfri adkomst til fordør og kan ikke regnes som universelt utformet.



Figur 26 Minikantstopp uten fortau



Følgende tekst foreslås satt i veileder:

Holdeplasser som har få påstigende i områder med lite trafikk og ikke har universell gangakse, kan utformes med minimum 2 meter lang og 2,5 meter bred plattform.

Denne teksten erstatter løsningen med 4 meter.

4.5.3 Skilting og oppmerking av holdeplasser

Merking av holdeplass: Der holdeplassene har bokstav- eller tallmerking i tillegg til navn, anbefaler vi å kunne bruke underskilt med bokstav eller tall i kjøreretning.

Vi foreslår at denne setningen settes inn i veilederen:

På samme stolpe som 512-skilt kan en montere skilt med bokstav eller tall i kjøreretning

Endringen vil hjelpe kundene å se holdeplassen de skal til på lang avstand. En slik løsning er viktig i bykjerner. Dersom merkingen er parallelt med kjørebane må en mye nærmere før en ser hvilken holdeplass en skal bruke. Skiltet må ha god synlighet som bildeksempelen sort på gult.





Kap. 4.5.4. Utformingsdetaljer

Følgende tekst anbefales tatt inn i avsnitt «Stigning»:

Steder hvor holdeplassen etterfølges av en kjørebane med stigning 4% eller mer, bør maksimal stigning på holdeplassen være 2%.

Erfaringen er at enkelte holdeplasser er for bratte om vinteren og bussen har problemer med å komme i gang når det er glatte forhold.

Kapittel 4.7 Holdeplasskapasitet

Følgende tekst foreslås tatt inn i som nytt kulepunkt under setningen «Holdeplasskapasiteten påvirkes i stor grad av ...»:

om holdeplassen benyttes som første avgangsholdeplass for en eller flere linjer, grunnet krav til oppstillingstid før avgang for å sikre regularitet.

Kapittel 5.2.1 Kollektivknutepunkt lokalisert langs riksvei

Følgende tekst tas inn i setningen «Ansvaret omfatter investeringer ...»:

... og etablering av signalanlegg til anropstyrt holdeplass.

Kapittel 7 Drift og vedlikehold

Følgende tekst foreslås tatt inn som nytt kulepunkt under setningen «Det er flere forhold som er viktige for kollektivtrafikken ...»:

kvaliteten på snørydding av kjørebane og holdeplass med tilhørende kantstein samt selve plattformen.

Erfaringen er at etter brøyting av veibanen ligger mye snø langs selve stoppet oppå plattformen som hindrer bussen i å plassere seg riktig, i tillegg til at passasjerer har vanskeligheter med å komme inn / ut av bussen.



Vedlegg 1: Sporingsskurver

Kollektivtrafikkforeningen har følgende innspill til vedlegg 1:

Sporingskurver for kjøretøy med utstikkende speilarmen bør tas med i sporingsskurvene.

Jfr. Innspill til kap. 3 «Fysiske størrelser og dimensjoner – 3.1 Buss»

Vedlegg 2: Naturlig og taktil leding

I dag står følgende tekst i veileider: Ved valg av materiale vurderes kontraster, holdbarhet og friksjon.

Dagens tekst foreslås erstattet med følgende:

Ved valg av materiale må en sikre god kontrast, holdbarhet og friksjon.

Vår erfaring er at terminaler blir utformet med ledelinjer uten kontrast til hoveddekket

Oppsummering

Kollektivtrafikkforeningens innspill til endringer i veilederen er det vi mener er mangler som vil gjøre det bedre og sikrere å utføre kollektivtransport i distriktene dersom de blir tatt til følge. I dag er det store utgifter på transport som går parallelt med skolebusser fordi holdeplasser ikke er plassert der behovet er. Skoleelever får ofte spesialtransport på grunn av farlig skolevei.

Kollektivtrafikkforeningen anbefaler derfor at vi sammen med veieier finner gode og enkle løsninger på holdeplasser som fungerer i områder der det ikke er mulig å bygge fullverdige stopp.

Med vennlig hilsen

Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting (sign.)