

Statens Vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Oslo, 28.04.2014

Høring om revidert veiledning – håndbok 232 Kollektivtransport på veg og gate

Viser til høringsbrev av 01.04.2014 om forslag til ny håndbok 232 Kollektivtransport på veg og gate.

Fra Kollektivtrafikkforeningens ståsted synes dette å være et gjennomarbeidet og nyttig dokument som gir klare føringer på hvordan det skal og bør jobbes med tilrettelegging for kollektivtrafikken og de reisende. Infrastrukturprosjekter er ofte tidkrevende og komplisert å få realisert, og håndboka kan være et nyttig hjelpemiddel for Kollektivtrafikkforeningens medlemmer og vil være et viktig bidrag i å gjøre Kollektivtrafikken bedre.

En stor utfordring er imidlertid et enormt etterslep i forhold til tilrettelegging for Kollektivtrafikk både i byområder og distrikt. Fokuset til vegholderne har endret seg de siste årene, og det er også kommet nye finansieringsløsninger som har gjort det mulig å gjøre mange forbedringer. Likevel gjenstår det mye, spesielt for å heve statusen til kollektivtrafikken gjennom å skape gode løsninger med riktig komfort og kvalitet.

En utfordring i forhold til denne håndboken er at løsningene er av høy standard. Det vil føre til svært kostnadskrevende tiltak, og spørsmålet er da hvor mange tiltak som evnes gjennomført. Kollektivtrafikkforeningen mener derfor det må det være åpning for å gjennomføre enklere tiltak, i påvente av muligheten til å gjøre en fullskala utbedring. Dette tas delvis opp i fagnotatet, noe Kollektivtrafikkforeningen mener er positivt. Vi vil i den forbindelse framheve muligheten for å bygge kantstopp kortere enn 8 meters lengde. I store deler av Norge er bosettingen spredt. For å sikre best og sikrest på- og avstigning for flest mulig reisende, mener vi det er viktig å ha en godkjent rimeligere variant av holdeplass. Vi støtter der-

med innholdet i fagnotatet fra Statens Vegvesen som nettopp berører slike stoppunkt. Leskur av enkel og rimelig standard kan i denne forbindelse vurderes. Er også trafikksikkerhetstiltak, da det gjør ventende skoleelever mer synlig langs fylkes- og riksveiene.

Mange terminaler og holdeplasser har en svært lav standard, og vedlikehold som renhold og reparasjoner er ofte mangelfullt. Hva slags standard og krav som forventes til dette er ikke tatt med i håndboka. Dette er en del av totalopplevelsen for medlemmenes kunder og dermed av stor interesse for våre medlemmer å få forbedret.

Kollektivtrafikkforeningen mener det vil kunne gi store gevinster i større grad å samordne tiltak på tvers av forvaltningsnivåer og på tvers av sektorer når det gjelder kollektivtransport i distriktene. Det gjelder å se ulike typer offentlige transporttilbud (skoleruter, bestillingstransport, TT-transport og syketransport) i sammenheng. Dette bør omtales side 10 i avsnitt 2.2 «Kollektivtrafikkens oppgaver».

Kollektivtrafikkforeningen mener det vil være fornuftig å tilrettelegge for etablering av pauserom og toaletter for bussjåfører på knutepunkt og endeholdeplasser i sentrale strøk. Dette bør omtales side 33 under avsnittet «Knutepunkt».

Kollektivtrafikkforeningen viser til at BRT (Superbuss) i Frankrike er underlagt samme regler som sporvogn og dermed får økt prioritet. Tilsvarende ordning bør vurderes i Norge, og bør omtales side 46 under avsnittet «Superbusstrasé», et avsnitt som bør endre navn til «BRT-trasé».

Venstresving forbudt er et godt fremkommelighetstiltak, særlig i kombinasjon med kantstopp som ikke er beskrevet i håndboken. Dette bør beskrives i håndboken, da det er et rimelig og effektivt tiltak sammenlignet med å anlegge kollektivfelt eller sambruksfelt

Når kollektivfelt ender i rundkjøringer får bussene i enkelte tilfeller vikeplikt for biltrafikk i venstre felt. Dette er ikke en akseptabel løsning, selv om den er gjort for å øke trafikksikkerheten til mopedister og motorsyklister. Alternativet i disse tilfellene er å skilte at kollektivfeltet ikke gjelder for tohjuls kjøretøy.

Mulighet for å henge opp ruteinformasjon/tidtabeller er litt uklart beskrevet på side 53. Det er fortsatt viktig med trykt informasjon og også tilrettelegging for elektronisk informasjon. Her er det et potensial for økt standardisering og tyngre ansvar for dette hos vegholdere. Dette burde vært omtalt mer tydelig og klart i håndboken f.eks. i form av å beskrive minimum av fasiliteter, utstyr o.l. for ulike typer holdeplasser, terminaler osv.

Kollektivtrafikkforeningen har også merknader i forhold til noen av definisjonene og begrepsbruk, da noen av begrepene kan synes uklare og gå noe om hverandre:

- Driftsoperatør – bør erstattes av bussoperatør. Det er selskap som utøver persontransport i rute på veg enten på kontrakt med administrasjonsselskap/fylkeskommune eller i egen regi. Baneoperatør er selskap som utøver persontransport på bane i veg (trikk, bybane o.l.). Noe forskjell i regelverkene.
- Ekspressrute, regionrute, langrute og lokalrute bør erstattes av:
 - o Kommersiell trafikk (i stedet for langrute, ekspressrute og regionrute) – Linjer som utøves i selvstendig regi av bussoperatører.
 - o Lokaltrafikk (i stedet for regionrute og lokalrute) - Linjer som utøves i regi av fylkeskommuner/administrasjonsselskap.
- Superbuss bør erstattes med BRT (BusRapidTransit) som er den internasjonale betegnelsen som brukes på denne typen kollektivtransport.
- Inn- og utfartsparkering bør erstattes med «Park and ride», da det ikke finnes bedre ord på norsk - Parke- ring for reisende med kollektivtrafikk
- Knutepunkt – Terminal eller stasjon hvor flere linjer møtes og hvor det kan være fasiliteter som venterom, parkeringsplasser m.m. Det er viktig at også Taxi regnes med som en del av kollektivtilbudet på et knute- punkt.
- Kollektivtrafikk og kollektivtransport er en og samme ting. Bør bruke betegnelsen kollektivtrafikk – trans- port av personer i rute mot vederlag ref. Yrkestransportloven.
- Pendelrute bør erstattes av pendellinje
- Stamlinje bør erstattes av hovedlinje

Busstyper i avsnitt 3.1 bør samordnes med EU-direktivet og Kollektivtrafikkforeningens veileder som sier følgende:

- **Buss klasse I.** Busser hvor forholdet mellom antall sitte- og ståplassareal er beregnet på hyppige av- og påstigninger. Buss i klasse I skal være i lavgulv- eller laventreutførelse.
- **Buss klasse II.** Busser hvor det hovedsakelig skal transporteres sittende passasjerer. Buss i klasse II er registrert med ståplasser. Buss i klasse II skal være i laventre- eller normalgulvutførelse.
- **Buss klasse III.** Busser hvor det kun kan transporteres sittende passasjerer. Buss i klasse III skal være i normalgulvutførelse.
- **«Busstyper».**
Lavgulvbuss er uten trinn inn/ut av bussens dører.
Lavtrebuss er uten trinn inn/ut av bussen ved for- og midtdør.
Normalgulvbuss har trinn inn/ut av bussen ved alle dører.

Disse busstypene finnes normalt i lengde <11 meter, 11 – 15,5 meter, 15.5 – 18, 5 meter og >18 meter.

Med hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting
Daglig leder