

## Høring Håndbok N100 Veg og gateutforming

Kollektivtrafikkforeningen har gjennomgått Statens Vegvesens forslag til ny Håndbok N100 Veg- og gateutforming og har følgende kommentarer og innspill:

### Kap B.1.

- «Det anbefales ikke å kombinere hovednett for sykkel- og kollektivtrafikk i samme gate.» og «Det anbefales ikke å kombinere hovednett for sykkel- og kollektivtrafikk i samme gate ut fra trafiksikkerhetshensyn.»  
**Kommentar: Sykkel og buss er en dårlig kombinasjon, da det ofte skaper farlige situasjoner når de er i samme kjørefelt. Viktig anbefaling.**
- «I sentrumsområder vil hovednettet primært bestå av sykkelfelt. Sykkelfelt er en lite arealkrevende løsning som gir god sikkerhet og fremkommelighet for sykklister.»  
**Kommentar: Viktig å gi mulighet til sykkeltiltak i gater der det ikke er plass til kollektivtiltak.**
- «Sykkelveg med fortau kan for eksempel benyttes gjennom parker eller grøntdrag i sentrum.»  
**Kommentar: Viktig tiltak.**
- «Definerte hovednett for de ulike trafikantgruppene vil kun utgjøre en del av det totale gatenettet. I de fleste gater vil ikke de ulike trafikantgruppene ha spesiell prioritet.»  
**Kommentar: Må tydeliggjøres.**
- «God forbindelse mellom nett for gående og holdeplasser/kollektivknutepunkt sikrer enkel overgang mellom ulike transportmidler.»  
**Kommentar: Menes det her overgang mellom gange og kollektiv?**
- «Hovednett for sykkel bør heller ikke legges i samme kjørefelt som sporvogn.»  
**Kommentar: Her må det vere skal og ikkje bør**
- «Hovednettet for kollektivtrafikken kan kombineres med øvrig motorisert trafikk, men det legges opp til å minimalisere de trafikale forsinkelsene.»  
**Kommentar: Dette tiltaket er ikke det beste for å minimalisere forsinkelser.**

- «Hovednettet for kollektivtrafikken skal bestå av kjørefelt, kollektivfelt, sambruksfelt, tungtrafikkfelt, egne kollektivgater eller en kombinasjon av disse.»  
**Kommentarer: Menes det her at kjørefelt er like bra som kollektivgate, eller en kombinasjon av disse!? Her er forslaget for lite tydelig på hva som er god kollektivløsning**
- I avsnitt om privatbiltransport står det: «Et fåtall traséer i gatenettet dimensjoneres for buss med god framkommelighet.»  
**Kommentar: Hva menes her?**

### Kap B.3.3. om kollektivfelt:

- «Sammenhengende lengde med midtstilt kollektivfelt bør være minst 1 km.»  
**Kommentar: Mener man at dersom det ikke er mulig å lage kollektivfeltet lengre enn 1 km, så bør tiltaket ikke gjennomføres?**
- «Kollektivfelt plasseres midtstilt dersom følgende krav er oppfylt:  Kryssene skal utformes som signalregulerte T- eller X-kryss»  
**Kommentar: Rundkjøringer med gjennomkjøring fungerer godt i Stavanger, og Kollektivtrafikkforeningen mener det bør åpnes for slik praksis.**
- **Kommentar: Lysregulert gangkryssing i den midtstilte bussvegen der fotgjenger har prioritet kan være et problem. Lyset står i grønt så lenge det ikke kommer buss. Dette er ikke gunstig for blinde og svaksynte som ikke får lydsignal når de trykker på bryter for lys.**

### Kap B.3 Gateelementer, tabell B.4:

«Fortau bør ha kantsteinssone. Kantsteinssonen bør være minimum 0,5 m, målt fra ytterkant kantstein og inn på fortauet. Ved kantstopp og busslomme bør den være minimum 0,7 m»

**Kommentar: I tabell B4 er det krav til at kantstein ved kantstopp og busslomme skal være minimum 0,7 meter**

### B.4.3 Kollektivgate:

- «Midtstilt kollektivgate kan etableres dersom følgende krav er oppfylt:
  - Kryssene skal utformes som signalregulerte T- eller X-kryss (Hvorfor ikke gjennomkjørbar rundkjøring)
  - Fartsnivået bør være 30 km/t ved kryssing til midtstilt holdeplass
  - Sammenhengende lengde med midtstilt kollektivfelt bør være minst 1 km»

*Kommentar: Kollektivtrafikkforeningen mener midtstilt kollektivgate er et bra tiltak. Foreningen mener derfor at kravene med at det er minst 1 km langt og at fartsgrensen på 30 km/t ved holdeplassene må lempes på.*

## B.8 Gatekryss

«I byer og områder med tett bebyggelse vil T- eller X-kryss være de vanligste krysstypene. Rundkjøringer kan også benyttes i gatenettet.»

*Kommentar: Dette kan bety en revolusjonerende endring, med massiv ombygging av norske gatekryss. Denne setningen bør justeres.*

«Ved å gi gatekryssene en stram utforming med krappe kantsteinsradier og smale kjørefelt, blir kryssingsavstanden for gående kort og farten på motoriserte kjøretøy lav. Dette er viktig for å ivareta målene om universell utforming og god trafiksikkerhet.» Det står også: «Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte skal vurderes i hvert kryss og ses i sammenheng med prioritert trafikantgruppe i nett- og gatebruksplanene.»

*Kommentar: Man må være oppmerksom på at en slik praksis kan skape gatetverrsnitt som skaper store utfordringer for buss. Det er viktig, også for trafiksikkerheten, å ha fokus på overheng, akselavstand, lengde og bredde for buss.*

«Hovednett for kollektivtrafikken skal dimensjoneres for buss (B). Kjøremåte A bør legges til grunn.» *Kommentar: Er det kun i hovednettet at kryss skal dimensjoneres for buss?*

## Kap C1 Vegsystemet:

«Hvilke strekninger som bygges etter standarden for nye veger og hvilke strekninger som utbedres til standard for utbedring av eksisterende veg avklares gjennom overordnet planlegging» og «Det er viktig at standardsprang unngås og at vegen tilpasses lokale forhold.»

*Kommentar: Her er det uklart hva man mener, og hva som er lokale forhold. Er lokale forhold en vei, en kommune eller en region? Eller eventuelt en «kombinasjon» av disse? Og må alt bygges eller oppgraderes til ny standard, eller nedgraderes til gammel?*

## Kap D.3.3 Utforming av busslomme

*Kommentar: Anbefaler skisser av hvordan ledelinjer og varselfelt skal brukes på bussholdeplass. Gjelder også tydeligere merking av kantsteinhøyder.*

#### D.4.6 Holdeplasser

«Det anbefales å benytte holdeplasskantstein som er avrundet i bunn mot kjørebanelen slik at det blir lettere å manøvrere bussen helt inntil plattformen.»

*Kommentar: Det bør beskrives hvor lang strekning man ønsker profilkantstein? Strekket med profilkantstein kan ofte bli litt for kort.*

#### D.6.2 Belysningsklasser

*Kommentar: Det bør vurderes om kollektivholdeplasser og terminaler innen «kollektivhovednett» bør ha særskilte krav til belysning.*

#### E.1.2 Motorkjøretøy

***Kommentar: Det bør legges inn skisse for buss med akselavstand på 7,26 m.***

*Kollektivtrafikkforeningen vil avslutningsvis påpeke viktigheten av at det legges til rette for gjennomkjøring i rundkjøringer for BRT-, Superbuss eller Bussvei- eller tilsvarende bussløsninger. Dette vil være et særdeles effektivt og samfunnsøkonomisk lønnsomt tiltak, slik at bussløsninger vil kunne konkurrere med skinnegående kjøretøy.*

Med vennlig hilsen  
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting (sign)  
Daglig leder