

Høring – Veiledning V123 Tilrettelegging for kollektivtrafikk

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverorganisasjon for transportnæringen, og våre medlemsbedrifter er tilbydere og operatører av busstjenester i Norge. Organisasjonen representerer 16.000 årsverk og er tilsluttet Næringslivets Hovedorganisasjon.

NHO Transport takker for å ha blitt inkludert i høringen, og har kommentarer på følgende punkter.

3.1 Buss

NHO Transport viser til tabell 1 veiledende mål for ulike busstyper og figur 1 framkommelighet dimensjonerende kjøremøter. Foreningen savner aspekter rundt at det er akselavstand på bussen, eventuelt sving på tredjeakselen som avgjør kjøretøyets reelle lengde. Vi kan ikke se at slike utslag er hensyntatt i tabell 1 og således kan gi et feilaktig inntrykk av bussens reelle plassbehov.

Figur 1 tar for seg tre ulike kjøremåter ved en høyresving, i et gitt kjøremønster eller trafikkbilde. NHO Transport mener både bilde A og B dimensjonerer med for liten margin til at kjøretøyet kan sikres ideell framkommelighet. Vi finner ofte at busser, som kan varierer i forhold til akselavstand, trenger mer plass enn det som er dimensjonert i kryss A og B, og derfor også kan støte på møtende trafikk når marginene blir for små.

4.6 Utforming av venteareal

Det vises blant annet her til valg av kantstein og utforming av venteareal. NHO Transport støtter at valg av kantstein må vurderes etter stedlige forhold. Vi påpeker likevel, og spesielt i bynære strøk, at det eksempelvis bør brukes kasselstein som hindrer unødvendig slitasje av dekk.

Dimensjonering av plattform er et annet viktig aspekt som påvirker bussens framkommelighet. NHO Transport savner en spesifisering at det generelt bør hensyntas å være en viss over-margin i busslommens dybde for å sikre en god kunde- og sjåføropplevelse. Eksempelvis kan det i områder med mye folk være bred spredning av ventede passasjerer på holdeplass, som vanskeliggjør bussens innkjøring på holdeplassen, all den tid bussen ikke kan kjøre frontpartiet over i holdeplassområdet i busslommens første fase. Dette medfører at bussen kan bli stående ute i veien dersom man ikke kan har tilrettelagt for tilstrekkelig dybde på busslommen.

Vi understreker derfor at busslommer helst bør ha en over-margin for å sikre kjøretøyets posisjonering på holdeplassen, spesielt i områder hvor passasjertrykket er høyt. I forlengelsen av

dette understreker vi at kantstopp er en løsning som fungerer godt for kollektivtransport, og ikke medfører betydelig forsinkelser for øvrige trafikanter med snitt stopptid på 7 sekunder.

Avslutningsvis under dette punktet understreker vi generell tilbakemelding om at gode ventarealer ikke alltid er normalen ved mange av landets holdeplasser, som ofte gir en vanskelig påstigning for spesielt sårbare grupper, og hindrer god trafiksikkerhet for av- og påstigende passasjerer.

6.1 tiltak som bedrer fremkommeligheten

NHO Transport er fornøyd med flere av de beskrevne tiltakene som bedrer kollektivtransportens fremkommelighet. Under forkjørregulering understreker foreningen det økende faremomentet ved sykkeltraseer i spesielt de store byene. NHO Transport har fått flere tilbakemeldinger på farlige situasjoner hvor syklister havner i blindsonen på bussens høyre side, der både buss og syklist kjører likt inn i rundkjøringer eller kryss. Dette skaper et svært komplekst trafikkbilde for bussjåfør som også må passe på øvrig trafikk på venstre side.

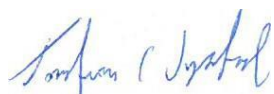
Vi mener dette kan skape flere trafikkfarlige situasjoner i fremtiden, og ber om større differensiering der bussen sikres god fremkommelighet i områder der dette er i konflikt med nærliggende sykkeltraseer. En prioritering av begge trafikantgrupper i spesielt byområder der begge har prioritet, vil etter vår mening ikke være en god løsning for trafiksikkerheten.

7 Drift og vedlikehold

NHO Transport er fornøyd med presisering om at ekstra vinterdrift tilknyttet busstraseer vil være med på å sikre fremkommeligheten og regulariteten.

Vi understreker at vinterdrift av busslommen bør ha samme krav som kjøreveien. Kollektivtrafikken er avhengig av like godt vintervedlikehold (brøyting, strøing) på mindre utkantveier, som på de større veiene. Kollektivtrafikken er ofte i drift før alle andre er på jobb, og det er derfor avgjørende med godt vedlikehold hele døgnet, også tidlig på morgning.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Torstein Clausen Jystad
Næringspolitisk rådgiver