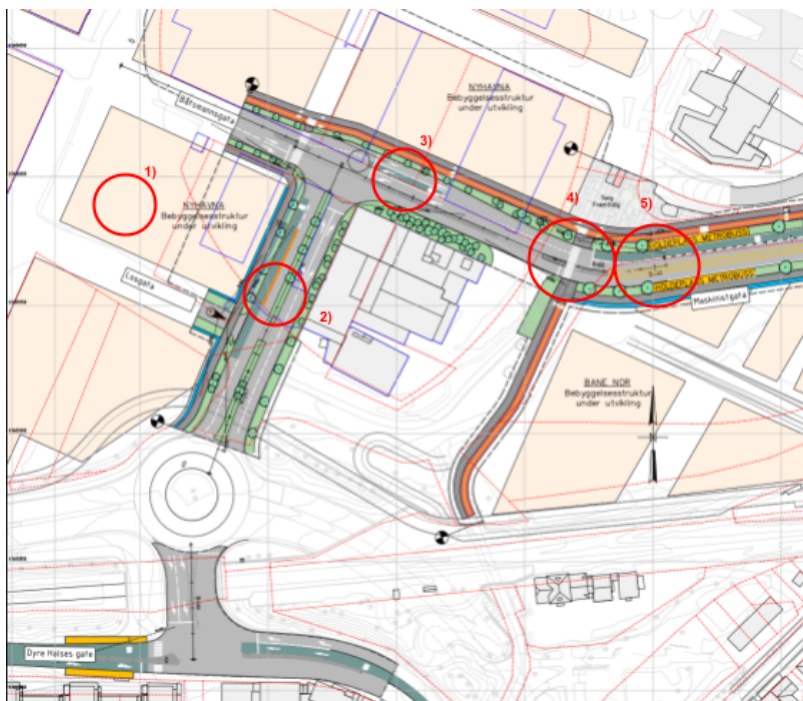
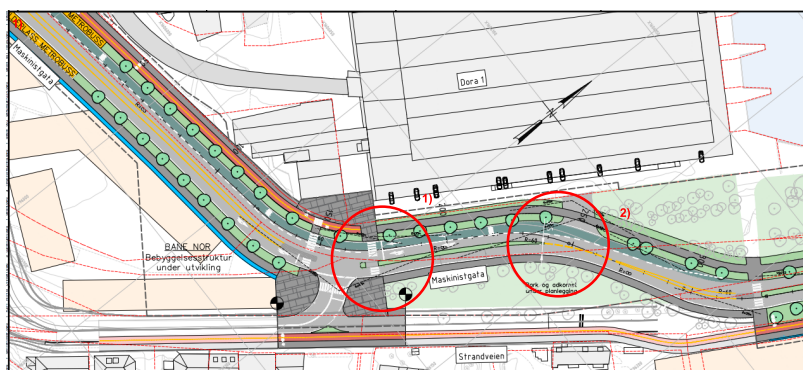


SAK	Innspill
Metrobuss	
Planen generelt	Forutsetningene for metrobusstraseen bør ses på igjen. Det er i utredningen tillatt med gjennomkjøring i området. Dette gir et resultat der det er behov for lysregulering for omtrent alle gangfelt, det gir flere felt, lengre kryssing og ventetid for gående. Dette reflekterer ikke visjonen om et bilfritt sentrum på Nyhavna. Mos vil løfte tema til ledernivå. Kryssene er ikke bra nok for gående. De mangler universell utforming, og fortauet er planlagt som shared space ved gangfelt. Dette vil bidra til å skape konflikter mellom gående og syklende. De med nedsatt funksjonsevne vil slite med å lese systemet og samhandle med andre trafikanter. Sykkeltilbudet er ikke bra nok. Sykkeltilbudet opphører i hvert kryss, og syklendes flyt blir dermed nedprioritert. Det må utredes ordentlig hvilken side av Strandveien og Stiklestadveien sykkeltraseen skal ligge på. Sykkelsignal bør ikke være avgjørende faktor. Bruk av sykkelsignal betyr ekstra kjørefelt, og spiser derfor areal som kunne blitt brukt til grønt eller mer areal til gående. Valg av side for sykkelvegen i Strandveien bør vurderes utfra en analyse av hvem som kommer til å bruke den. MOS mener det i hovedsak er syklende fra Ladehamneren som trenger den, og da kan den føres utenom krysset med Stiklestadveien, hvor planforslaget legger opp til en svært dårlig løsning. Syklende fra nordøst i Jarleveien har alternative traseer i Innherredsveien eller vegvesenets nye hovedsykkelvei. Tilbudet som er presentert betyr tre kryss og 8 felt. Om tilbudet plasseres nord i Stiklestadveien og videre på vestsiden tilsvarer dette en kryssing og 3 felt. Trafikkrapporten beskriver ikke forholdene for gående, syklende og kollektivreisende i området. Den må vise reisetid på samme måte som bil og buss. Dette er viktig for folk og bylivet, det må være effektivt og attraktivt å komme seg frem ved å gå, sykle og reise kollektivt. Det mangler analyser på hvor langt det er å gå til målpunkt, om det er nok kryssingsmuligheter, om plassering av holdeplass er plassert slik at det er kort vei til boligområdet/målpunkt, og analyser på hvordan det blir å sykle når man må krysse vegen.



- 1) Dårlig gangforbindelser fra Nyhavna Utviklings område. Dette diskuteres ikke i trafikknotatet.
- 2) Bra med grønt, men kunne hatt bredere grøntareal på sidene eller bredere fortau ved å ikke har grøntgrabatt på midten.
- 3) Det bør utredes om bussen kan få prioritet i krysset/trafikken holdes igjen ved Kobbes gate. Da vil det kanskje ikke være behov for kollektivfelt her og areal blir spart.
- 4) Ikke god nok løsning for gående og syklende i kryss.
- 5) Det er langt å gå fra holdeplass og til gangfelt for de som skal nordover. Dette gjør at holdeplassen blir mindre attraktiv.
Det bør utredes hvorfor det er lagt inn såpass bred midtstripe.

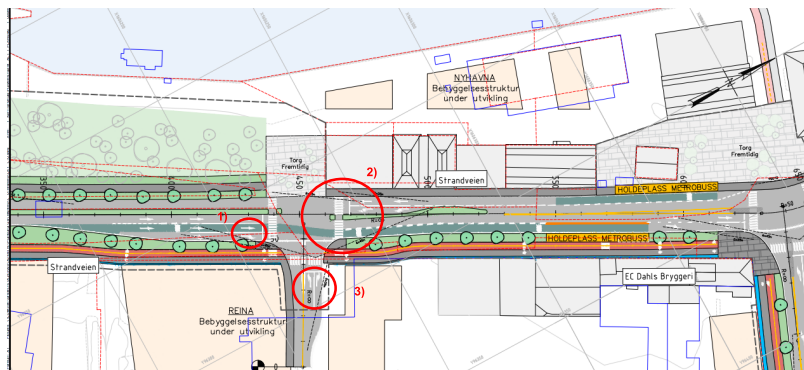


- 1) Fortau fra nord ender i sykkelveien. Dette er ikke intuitivt og vil være vanskelig å skjønne for de med nedsatt orienteringsevne.
- 2)

Sykkeltilbud opphører i kryss. Det er ikke lett å lese hvor man skal sykle videre, og syklende vil mest sannsynlig fortsette på fortauet. Sykkelvegen bør være sammenhengende.

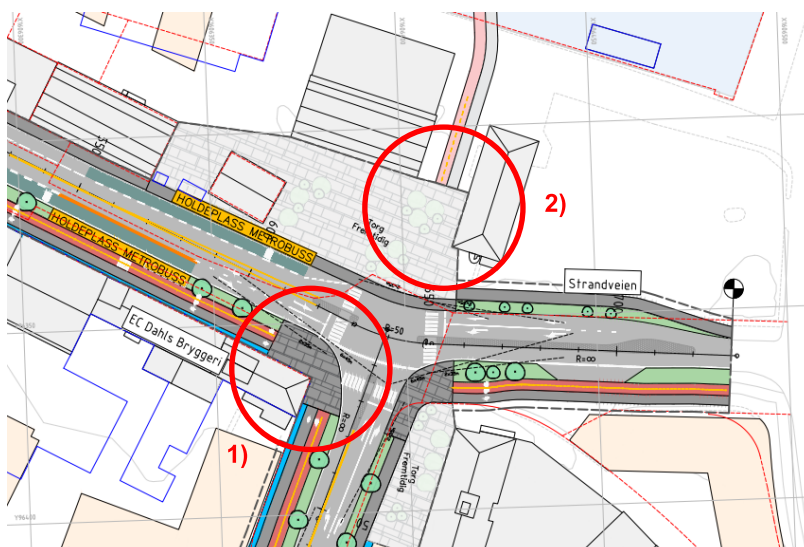
Må legge inn plass til syklende i kryssingen.

- 2) Langs Dora mangler det sykkeltilbud. Syklende må være godt kjent med området for å skjønne at de skal over på hovedsykkelruten til svv.



- 1) Ekstra kjørefelt på grunn av sykkel signal → blir langt å krysse for gående, og mer asfaltareal enn nødvendig. Dette kunne vært løst ved å legge sykkelvegen på vestsiden av kjørebanelen.
- 2) Avkjørsel til Reina har to felt ut → lengre å krysse for gående, bør beskrives hvorfor dette er nødvendig.
- 3) Gående må krysse fire felt (gjelder begge gangfelt som krysser metrobusstraseen), det er langt. Gangkryssingene har ikke lagt inn plass til syklende.

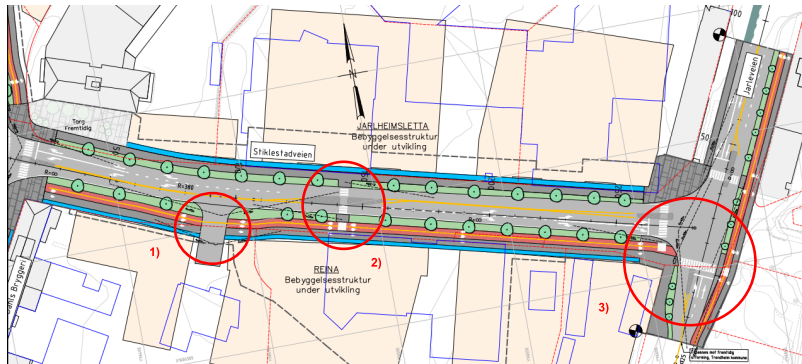
Tegnings
hefte
C/O_103



- 1) Løsningen er ikke universell utformet. Det er trangt og lite plass til venteareal ved lyskryssene.

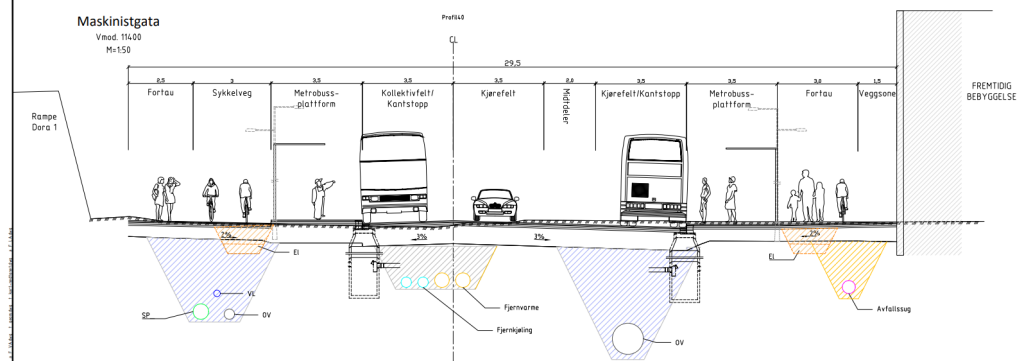
Syklende har ikke sikt rundt hjørnet, og det er fare for at syklende vil kutte svingen. Dette kan føre til konflikt mellom gående og syklende. Potensielt mange gående her siden det er rett ved metrobussholdeplass.

- 2) Sykkeltilbud opphører ved kryss, ikke intuitivt hvor man skal legge seg ved kryssing av vegen.



- 1) Store kjøretøy (varelevering) skal ut fra Reina-tomten, ikke en trygg løsning for syklende. Ventearealer er ikke nødvendig når det skal gå store kjøretøy her da ventende lastebiler vil blokkere fortau og sykkelveg.
- 2) Gangkryssing bør være koblet til øvrige gangakser i området, nå er den plassert mellom to bygg. Bør flyttes noe østover for å treffe utbyggingsområdene bedre.
- 3) Sykkelsignal krever ekstra kjørefelt i Stiklestadveien.
Lite venteareal for gående som skal nordover.
Venstre-sving i krysset for de som kommer kjørende fra Jarleveien i sør bør utredes.
Når metrobussen flyttes, er det ikke samme behovet for trafikkflyt.

Tegnings
hefte
F10X



Kjørefelt er 3,5 meter, kan reduseres til 3,25 for kollektivfelt og 3,0 m for andre kjørefelt pga fartsgrense ≤ 40 km/t. Frigitt areal kan gi mer veggzone, fortau og grønt. Ikke nødvendig med 3,25 ved holdeplass, bussen inntil holdeplass som betyr andre krav.

Har lagt seg på minimum med 2,5 meter brede fortau flere steder. Bør utvide veggsonen og fortauet der det er mulig.

	Fra N100: KRAV 2.3.2—3 SKAL GJELDENE FRA 22.06.2021 Krav til kjørefeltbredder: • Hovednett for kollektivtrafikk skal ha kjørefeltbredde 3,25 m. • Hovednett for personbiltrafikk skal ha kjørefeltbredde 3,00 m ved fartsgrense ≤ 40 km/t og 3,25 m ved 50 km/t og 60 km/t. • Nett for godstrafikk med dimensjonerende kjøretøy lastebil, vogntog eller modulvogntog skal ha kjørefeltbredde 3,25 m.
Trafikkr apport	3.1.5 Begrenset utbygging av Arealdataverktøyet → Feil beskrivelse av ADV-verktøyet. Har gitt beskjed til Line → viser ikke kommunens handlingsrom, dette har vi kommentert på før → utbyggingen ble nedjustert pga kommunens prognoser, ikke ADV Beskriver bare situasjonen for biltrafikken og bussen. Planen er en forverring av dagens situasjon for gående og syklende, men dette kommer ikke frem. Det er ingen beskrivelse av forholdene for gående, syklende og kollektivreisende.
Annet	Alle kryssløsninger vil kreve skilting i galge eller portal, da det er ulik påbudt kjøreretning i to eller flere felt. N300: <i>Dersom to eller flere felt på tilfarten har ulik regulering, plasseres skiltene over de respektive kjørefelt. Hvert skilt skal henge midt over det kjørefelt det regulerer.</i> I kryss ved Kjeldsberg og avkjøring til Reina er det tre felt med midtstilt kollektivfelt, som også bør skiltes direkte over kjørebane. Skilt på høyre side av veien vil være lite synlig pga trafikk i høyrefelt. Det bør legges opp til mindre kompliserte kryssløsninger med færre felt. Skilt i galge/portal vil potensielt bli tildekt av trær som er planlagt langs vegen når disse vokser seg store.