

Busshållplatser – *exempel, råd och detaljer*



Förord

Det är mycket att tänka på när nya busshållplatser ska byggas eller när befintliga busshållplatser ska förbättras. Den här skriften fokuserar på nya råd och anvisningar, trafiksäkerhet och detaljer. Fördelar och nackdelar med stopphållplatser och andra hållplatstyper presenteras. Svar ges på vilka hållplatstyper som kan vara aktuella i det enskilda fallet och hur man ska välja. Bilderna och kommentarerna inspirerar till att beakta lokala förutsättningar och behov utan att ge avkall på trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Anders Arvelius
Sektion Vägutformning

Titel: Busshållplatser – Exempel, råd och detaljer

Publikationsnummer: 2010:5

Utgivningsdatum: Januari 2010

Utgivare: Vägverket

Kontaktperson: Anders Arvelius

ISSN-nummer: 1401-9612

Layout: Ateljén, Vägverket

Distributör: Vägverket

Busshållplatser

– exempel, råd och detaljer

Bakgrund.....	4
Syfte.....	4
Läsanvisning.....	4
Vägar och gators utformning, VGU	5
BUSSHÅLLPLATSER I VGU.....	5
Tätortsmiljö.....	6
STOPPHÅLLPLATSER I TÄTORTSMILJÖ.....	6
ANDRA HÅLLPLATSTYPER I TÄTORTSMILJÖ	9
Landsbygdsmiljö.....	12
HÅLLPLATSER I LANDSBYGDSMILJÖ	12
Andra hållplatslösningar.....	15
Några viktiga detaljer	18
Lästips	22

Bakgrund

Att många allvarliga olyckor i inträffar på eller i närheten av busshållplatser har uppmärksammats i många sammanhang. Ökad hänsyn måste därför tas till gåendes säkerhet när en busshållplats ska utformas. Sveriges Kommuner och Landsting, SKL och Vägverket har därför, i samband med Buss-OLA (Objektiva fakta, Lösningar och Avsikter) för säkra bussresor, gjort avsiktsförklaringar som ska förbättra säkerheten vid hållplatsområden. Exempelsamlingen är ett resultat av dessa avsikter.

En viktig utgångspunkt för utformning av busshållplatser är VGU, Vägar och gators utformning. Där finns hållplatserna beskrivna, råd om vilken typ som ska väljas och kortfattat om hur de bör utformas. Fördelar, nackdelar, rekommendationer och alternativa lösningar anges.

I verkligheten handlar det om att 10.000-tals hållplatser har en stor förbättringspotential. Därför innehåller exempelsamlingen mycket om detaljutformning av hållplatser såväl i tätort som på landsbygd.

Syfte

Huvudsyftet med exempelsamlingen är att marknadsföra och komplettera nyheterna i VGU. Den ska också vara en inspirationskälla - "så här kan man också göra" - för att få ut mesta möjliga nytta av investeringarna.

OLA-avsikterna avser ökad trafiksäkerhet. Därför handlar exempelsamlingen till stor del om hur trafiksäkerheten ska öka på och runt hållplatser i tätort där många oskyddade trafikanter är i rörelse. Ett sätt att åstadkomma det är att utforma hållplatser så att trafiken stannar när en skymmande buss står på hållplatsen, s.k. stopphållplatser. Dessa hållplatser har också annars en trafiklugnande effekt och kan kombineras med en säker gångpassage.

Stopp hållplatser ger dessutom en ökad tillgänglighet för funktionshindrade och andra busstrafikanter samt ger ökad prioritet åt busstrafiken i gatusystemet. En bredare användning av stopphållplatser är alltså önskvärd.

Läsanvisning

Bilderna och kommentarerna i exempelsamlingen är inte alltid skolexempel på hur det ska se ut enligt VGU. Det är inte heller meningen. Bilderna och kommentarerna ska tillsammans inspirera till att välja en trafiksäker hållplatstyp, men också till att visa hur lokala förutsättningar och behov kan beaktas. Verkligheten, med såväl goda exempel som fel och brister har fått bilda utgångspunkt.

Vägar och gators utformning, VGU

VGU är ett hjälpmedel för utformning av vägar och gator som ges ut gemensamt av Vägverket och Sveriges kommuner och landsting. VGU ersätter ARGUS och VU94 och är för tätorter nära knutet till handboken "Trafik för en attraktiv stad", TRAST. För kommunala väghållare är VGU ett rådgivande hjälpmedel, alltså inte tvingande. Se vidare under lästips.

BUSSHÅLLPLATSER I VGU

I VGU, delen Sidoanläggningar, avsnittet Busshållplatser, är i första hand åtta hållplatstyper definierade och behandlade. Dessa är:

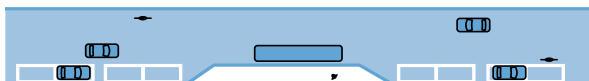
Dubbel stopphållplats (timglashållplats)



Enkel stopphållplats



Klackhållplats



Glugghållplats



Körbanelåshållplats



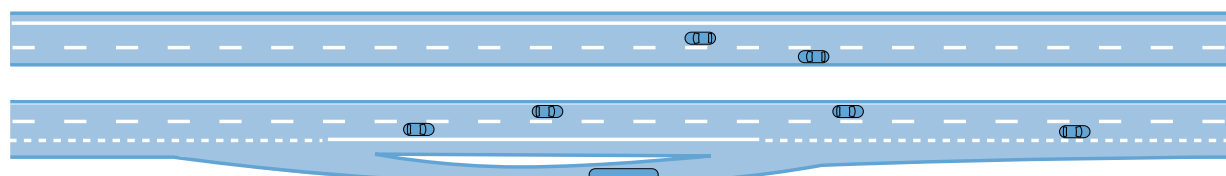
Vägrenshållplats



Fickhållplats



Avskild hållplats



De kan alla förekomma i tätortsmiljö. På landsbygd förekommer normalt endast de fyra sistnämnda.

I tätortsmiljö väljs hållplatstyp bland annat utifrån trafikflöde (både totalt och antalet hållplatsstopp), referenshastighet och cykeltrafik. Betydelsen av den tid bussar står vid hållplatsen, förekomsten av gång- och cykelpassager och av hastighetsdämpande åtgärder framgår av VGU. Det finns inga generella gränsvärden för hur omfattande cykeltrafiken får vara vid de olika hållplatstyperna. Däremot varnar VGU för stopphållplatser om både cykel- och busstrafiken är omfattande på körbanan.

Tätortsmiljö

Utmärkande för busshållplatser i tätortsmiljö är att mycket stor hänsyn måste tas till oskyddade trafikanters rörelser. Utformningen måste göras så att trafiksäkerheten för gående blir mycket hög även vid svåra trafiksituationer och felaktiga beteenden.

STOPPHÅLLPLATSER I TÄTORTSMILJÖ

En stopphållplats är utformad så att trafiken bromsas upp eller stannar när enskymmande buss står på hållplatsen. Den ökar dessutom tillgängligheten för funktionshindrade och andra busstrafikanter. Busstrafiken får ökad prioritet i gatusystemet.

I VGU:s avsnitt "Utformning, egenskaper och rekommendationer" finns mycket att läsa om stopphållplatser (de två första hållplatstyperna). En dubbel stopphållplats (timglashållplats) bör t.ex. vara 3,25 meter bred. Hållplatstypen kan bara användas i tätort, men ger där god trafiksäkerhet och bra framkomlighet för bussen. Den gör det också möjligt för bussar att ansluta väl till höga plattformar. Men stopphållplatser bör inte anläggas i brant lutning eller många efter varandra längs ett trafikstråk. För enkla stopphållplatser, som tål mer biltrafik, rekommenderas lång och bred refug. Här finns också en alternativ lösning på hur cykeltrafiken kan passera en stillastående buss.

SAMMANFATTANDE RÅD

För varje hållplats i tätort bör man undersöka om den kan utformas som stopphållplats, eftersom detta ökar trafiksäkerheten för alla gående. En sådan ombyggnad kan dessutom få andra positiva effekter. I VGU finns mer fakta att hämta om när stopphållplatser kan och bör användas. Använd gärna exempelbanken för att se hur man gjort på andra håll och vilka effekterna blivit.

Dubbel stopphållplats kallas ofta timglashållplats och används i tätortsmiljö. Fordon i båda riktningar måste stanna när en buss står på hållplatsen. Den dubbla stopphållplatsen kräver lite plats och gör att bussar prioriteras. Bussarna har lätt att angöra hållplatsen. Den höga plattformen gör det lätt för passagerarna att stiga av och på bussen, och det finns god plats för väntande passagerare. Trafiksäkerheten för gående ökar. Därför bör stopphållplatser användas där många oskyddade trafikanter förekommer, särskilt om det är stor andel barn, äldre och funktionshindrade. Hållplatstypen har en viss hastighetsdämpande åtgärd, som kan förstärkas genom ett gupp som är modifierat för bussar eller tydlig markering med till exempel pollare. Detta är viktigt eftersom väntande passagerare står i körbanans förlängning. Undvik att placera flera stopp- och klackhållplatser efter varandra, eftersom det kan leda till olämpliga omkörningar av bussen mellan hållplatserna. Det är inte heller lämpligt med dubbel stopphållplats där cykeltrafiken på körbanan är omfattande eller där bussen väntar in tid eller står ovanligt länge på hållplatsen.

En **enkel stopphållplats** bromsar upp trafiken bara i bussens körriktning. Den har ungefär samma egenskaper som den dubbla stopphållplatsen men passar bättre i centrala tätortsmiljöer med omfattande biltrafik. Där trafikflödena är stora måste man kontrollera att det inte finns risk att kön växer ut i korsande trafikled. Hastighetsdämpningen kan även här förstärkas utan

att föraren och passagerarna drabbas av försämrad komfort. Det är bra om den refug som skiljer körbanorna är lång och inte går att köra över, så att felaktiga omkörningar förhindras.

En dubbel stopphållplats med bredden 3,25 meter har en lugnande effekt på trafiken och lockar inte cyklister att försöka möta eller köra om bussen.

Pollare, som bör vara eftergivliga och försedda med reflex, är bra för att markera avsmalningen tydligt. Då framgår klart att två personbilar inte kan mötas även om kantstoden är helt eller delvis täckta av snö.

Att klargöra hur snöröjningen ska skötas är viktigt med tanke på den smala sektionen, pällare och eventuella stolpar.



Stophållplatser möjliggör hög plattform och perfekt angöring. Att bilarna måste vänta gör det säkert för gående att passera både framför och bakom den skymmande bussen. Det blir också god plats för väderskyddet.

Här har den dubbla stopphållplatsen byggts bredare än 3,25 meter. Det ökar risken för trafikfarliga möten och omkörningar.



En stopphållplats i brant lutning ökar risken för att en stillastående buss blir påkörd vid halka. Max 2 % lutning rekommenderas, men hänsyn kan tas till att förhållandena varierar över landet.

Även vid en avstigningshållplats kan det finnas behov av bänk.



En enkel stopphållplats direkt före en gårdsgata minskar olycksrisken och prioriterar gående. Här har en ramp byggts för att begränsa hastigheten och ytterligare markera var gårdsgatan börjar.

Cykelstråket ligger bakom väderskyddet. Därför kan konfliktrisen mellan cyklister och gående öka om det glasade väderskyddet förses med reklam.



Refugens placering kan variera vid enkla stopphållplatser. Den bör dock vara lång för att förhindra att trafik passerar på fel sida.

När buss står på hållplatsen måste refugen kunna uppmärksammas av bakomvarande trafik i ett tidigt skede, särskilt när det som i detta fall är huvudled.

Cykelbanan ligger bakom väderskyddet, en riktig och viktig åtgärd i detta fall.



Gatsten används ibland vid upphöjda stopphållplatser. För att undvika ojämna sättningar är det då extra viktigt att överbyggnaden är stark och riktigt utförd.

Busspassagere kan trots det få en omskakande upplevelse. Även för gående som ska passera gatan är gatsten ett problem.

En stopphållplats med gatsten och trädplantering kan ändå i vissa fall vara befogat för att gestalta gatumiljön på ett önskvärt sätt.

De breda vita plattraderna har en väl avgränsande effekt och bidrar till att tydliggöra hållplatsen.



ANDRA HÅLLPLATSTYPER I TÄTORTSMILJÖ

VGU ger även råd och information om de sex andra hållplatstyperna. Det framgår t.ex. att klackhållplatsen ger utrymme för fler parkerade bilar, att glugghållplatsen bör undvikas i tätort och att fickhållplatsen i första hand bör användas på huvudnätet i tätortsmiljö när biltrafiken ska prioriteras.

SAMMANFATTANDE RÅD

Uppmärksamma nya råd och rön om andra hållplatstyper i tätortsmiljö. Tänk igenom vad som bör prioriteras och begrunda de fördelar, nackdelar och rekommendationer som anges i VGU.

Var även öppen för att lokala omständigheter kan motivera kompromisser och påverka detaljutformningen av hållplatsen. I exempelbanken samlar vi allt mer material om hållplatser i tätortsmiljö. Den är alltså en bra källa att hämta idéer från.

Klackhållplats blir en allt vanligare hållplatstyp. Hållplatsen är utbyggd i gatan och hindrar eller stoppar på så sätt bakomvarande trafik. Den kräver lite plats och gör att bussar prioriteras framför övrig trafik. Bussarna har lätt att angöra hållplatsen och den höga plattformen underlättar för passagerarna att stiga på och av bussen. Hållplatsen ger god plats för väntande passagerare. Klackhållplatsen är ett bra alternativ på stombusslinjenät i tätorter. Den har mycket av stopphållplatsens för- och nackdelar, men i mindre grad. Den ger dessutom mer plats för parkerade bilar än andra hållplatssalternativ. En nackdel är att cyklister kan komma över i motsatt körfält när de passerar bussen.

Glugghållplatser är placerade vid körbanekanten och förekommer främst i tätortsmiljö. De är ofta för korta för att bussen ska kunna komma intill plattformen eller gångbanan. Hållplatstypen kan vara ett alternativ i de fall t.ex. en klackhållplats får stora negativa konsekvenser.

Körbanehållplatser innebär att bussen står i körbanan. I tätort kan bussen blockera eller störa bakomvarande trafik utan att hållplatsen för den skull är trafiksäker. Där bussen väntar in tid eller stannar länge vid hållplatsen kan det vara lämpligt att i stället välja fickhållplats, även om trafikflödet inte motiverar det. Det är viktigt att hållplatsen har plattform om inte kantstöd och gångbana har den funktionen.

Fickhållplatser ligger skilda från gatan. Hållplatstypen är vanlig även i tätort trots att den kräver stort utrymme och är svår att angöra. I tätort är fickhållplatser motiverade främst på huvudnätet när biltrafiken prioriteras. De är också ett bra alternativ där cykeltrafiken är omfattande på gatan. Det bästa alternativet är då kanske en avskild hållplats. En fickhållplats kan också utformas med sned uppställning av bussen eller med mindre djup ficka.

Klackhållplatsen möjliggör fler parkeringsplatser vilket är värdefullt på många platser.

Lätt angöring, liten risk för felparkerade bilar och kortare hållplatsuppehåll är andra positiva effekter.

En klackhållplats med en 2 meter bred klack ökar också säkerheten för alla gående som passerar gatan när ingen buss finns på plats. Högt kantstöd kan dock vara ett problem om det inte finns en försänkt gångpassage (bakom bussen).



En glugghållplats med fin placering av väderskyddet. Hållplatsen bör placeras efter en korsning för att underlätta för bussen att köra in. Annars har hållplatstypen inga andra fördelar än låg kostnad för anläggning och drift.



Att bygga om en körbanehållplats till hög plattform är en relativt enkel åtgärd som ökar tillgängligheten till bussen för såväl funktionshindrade som alla andra. Åtgärden lämpar sig väl för hela busslinjer eller gatustråk. Här fanns plats för väderskyddet, vilket annars kan vara ett problem vid smala gångbanor.



En körbanehållplats i en kurva har här utförts med rak angöring för bussen. Den får därmed nästan funktionen av en sned fickhållplats med dess fördelar. Utrymmet för på- och avstigning har blivit trångt men kan delvis motiveras med att det bara finns gångbana på vänster sida av gatan.



Separerad gångtrafik och staket i mittremsan är viktigt om man som här anlägger en körbanehållplats på huvudnätet där övrig trafik kan köra om bussen. En fickhållplats hade här varit ett fullgott alternativ.



En fint utformad fickhållplats i tätortsmiljö där en mur löser problemet med nivåskillnader till gång- och cykelbanan. Muren avgränsar också gång- och cykelbanan från hållplatsen och är ett fint inslag i stadsbilden.



Även där gångbanor inte finns, som här vid en avstigningshållplats, är en plattform för avstigande passagerare väl motiverad. För äldre och rörelsehindrade är en stor nivåskillnad ett problem även vid avstigning. För att en rullstol ska kunna manövreras bör bredden vara minst 2,25 meter.



En avskild hållplats med dubbelriktad buss trafik intill ett bostadsområde. Alla bussar stannar på rätt sida av vägen – där resenärerna bor. Detta är särskilt väl motiverat om det som här ligger en skola på höger sida.



Landsbygdsmiljö

I landsbygdsmiljö är det önskvärt att trafiken ska kunna passera buss på hållplats tämligen ostört om det kan ske trafiksäkert. Till följd av höga hastigheter kan därför ett felaktigt beteende från gående medföra svåra olyckor. Så länge det finns hållplatser på vägar med höga hastigheter måste de därför utformas så att tryggheten ökar och olycksrisken minskar.

HÅLLPLATSER I LANDSBYGDSMILJÖ

SAMMANFATTANDE RÅD

På hållplatser i landsbygdsmiljö bör man anlägga plattform i större utsträckning än som är vanligt i dag. Det är också viktigt att tänka på att kraven på hållplatsen ökar där barn nyttjar hållplatsen och att bussar vid hållplatser kan utgöra en trafikfara när bilister har svårt att passera dem på ett säkert sätt.

Körbanehållplatser är vanliga längs tvåfältsvägar på landsbygd. Bussen står då i körbanan och kan blockera eller störa bakomvarande trafik. På landsbygd med omfattande trafik och höga farter är det trafikfarligt. En revidering av VGU kommer troligen att leda till att användningen av körbanehållplatser kommer att begränsas på landsbygd. I stället ska man alltid överväga fickhållplats, något som är särskilt viktigt där barn ofta nyttjar hållplatsen. Körbanehållplatser bör även på landsbygd vara försedda med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och stiga på och av bussen bekvämt. På lågt utnyttjade hållplatser på landsbygd kan det räcka med en kortare plattform. Där bussen stannar länge kan det vara motiverat med fickhållplats.

Vägrenshållplatser kan användas främst på relativt lågtrafikerade tvåfältsvägar (ofta s.k. 13-metersvägar med liten busstrafik). Dessa hållplatser saknar ofta plattform, men de bör förses med en sådan för att passagerare ska kunna vänta tryggt och stiga på och av bussen bekvämt. På lågt utnyttjade hållplatser kan det räcka med en kortare plattform.

En **fickhållplats** ligger skild från vägen. Hållplatstypen är vanlig på landsbygd. Att hållplatsen har plattform är särskilt viktigt för barn, funktionshindrade och äldre. Ändå saknar dessa hållplatser ofta plattform. På landsbygd är fickhållplats ett mycket bra alternativ där busstrafiken är omfattande och trafikflödet på vägen är stort. Gränsvärden för när man på landsbygd bör använda fickhållplatser i stället för vägrens- eller körbanehållplatser finns angivna i VGU men är föremål för omprövning. Fickhållplatser på landsbygd kommer sannolikt att bli väl motiverade även vid litet utnyttjande och relativt låga hastigheter. Ett starkt motiv för fickhållplats på landsbygd finns redan idag när yngre barn använder hållplatsen.

Avskild hållplats är den enda möjliga hållplatstypen på motorvägar och mötesfria motortrafikleder. Det krävs då en planskild gång- och cykelförbindelse. Det kan också vara lämpligt att använda avskilda hållplatser på mötesfria landsvägar och på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning. Även i övrigt där trafikmiljön är svår kan avskild hållplats vara ett mycket bra alternativ.

En körbanehållplats blir ofta bara "en stolpe vid vädkanten".

En mycket stor mängd hållplatser längs vägarna är körbanehållplatser som denna. En kort plattform kan kanske här vara ett enkelt och bra alternativ.

Kort siktsträcka för bilister är ofta en brist som kan motivera fickhållplats även där det är liten trafik.



Vägrenshållplatser som saknar plattform eller har plattform i samma nivå som vägen är mycket vanliga. Åtgärden att anlägga eller höja upp plattformen är ofta enkel. Det innebär att snöröjningen försvåras, men det underlättar för resenärerna.

En utbyggnad av plattformar även på landsbygd bidrar till målet om en användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning till år 2010.



En fickhållplats i landsbygdsmiljö ska ha rakt kantstöd. För att underlätta en god angöring ska plattformen vara lång.

Här har man satt upp stängsel i mittremsan för att förhindra gående att passera vägen vid hållplatsen. Det är extra väl motiverat när barn ska styras till en tunnel eller en lämpligare vägpassage.



Djupa fickhållplatser är vanliga längs våra vägar med höga hastigheter. De kan ofta lätt kompletteras med kantstöd så att plattformen blir trygg och på- och avstigning förenklas till gagn för passagerarnas trygghet och bekvämlighet.



En avskild hållplats på motorväg måste ha avskiljande räcke eller staket. Staketet förhindrar gångpassage men har ingen skyddande effekt.



En "lightvariant" av en avskild hållplats längs en tvåfältsväg. Ett mycket bra alternativ på hållplatser som ofta används av barn eftersom plattformen ligger avskild och ganska långt från passerande trafik.



Andra hållplatslösningar

SAMMANFATTANDE RÅD

Var öppen för alternativ när standardlösningar inte passar in i verkligheten. Det är dock extra viktigt att tänka på trafiksäkerheten när andra hållplatslösningar prövas eftersom såväl planeraren som trafikanten kan göra felbedömningar. Även i exempelbanken behandlas andra hållplatslösningar. Där beskrivs också vilka effekter hållplatslösningen har i det enskilda fallet.

Grunda klackhållplatser har i viss mån samma fördelar och nackdelar som fullt utbyggda klackhållplatser. Denna hållplatstyp kan vara en lyckad kompromiss när hänsyn tagits till gatubredd och trafik samt till bilisters och cyklisters förväntade beteende.

Mitthållplats är en hållplats där bussen stannar vid en refug mitt i gatan. Den kan vara ett alternativ i innerstadsområden med omfattande trafik. Till fördelarna hör att bussen inte blockerar annan trafik då den står vid hållplatsen. Nackdelar är att utrymmet för väderskydd och väntande bussresenärer är begränsat och att resenärerna kan komma att hamna i ett utsatt läge. Det händer tyvärr olyckor till följd av att gående tar fel på biltrafikens körriktning. Särskild omsorg måste därför ägnas åt gångpassagerarna.

Sneda fickhållplatser möjliggör högre kantstöd än 17 cm. Denna hållplatstyp kan vara ett alternativ till i första hand vanliga fickhållplatser. Passerande trafik kan lättare upptäcka gående som korsar gatan eller vägen på ett olämpligt sätt framför bussen. Sneda fickhållplatser kan användas i såväl tätort som på landsbygd. Till nackdelarna hör att hållplatsen blir djup och att hållplatstypen är relativt lite prövad.

En **liten fickhållplats** kan vara ett alternativ till en vägrenshållplats eller körbanehållplats. Sådana hållplatser ökar framkomligheten för övrig trafik och förbättrar trafiksäkerheten. De förbättrar också förhållandena för väntande bussresenärer. Även denna hållplatslösning kan användas både i tätort och på landsbygd.

En grund klackhållplats med en 1 meter bred klack har det mesta av den fullt utbyggda klackhållplatsens fördelar. Exempelvis lättare angöring och mindre risk för hindrande felparkerade bilar. Här har hållplatsytan försetts med en särskild beläggning.



En grund fickhållplats kan vara ett bra alternativ. Här får man plats med ett litet väderskydd och en cykelbana bakom väderskyddet. Väderskyddet står nära och är mycket smalt, men alternativen var troligen sämre.



En sned fickhållplats kräver större bredd men är lätt för bussen att angöra även när kantstödet är högt. Det blir också god komfort för passagerare på bussen som rest sig för att gå av.

Gående som passerar gatan framför bussen upptäcks också tidigare av den passerande trafiken.

En nackdel är att bussföraren har dålig sikt bakåt när han ska lämna hållplatsen.



Ett mellanting mellan en enkel stopphållplats och en körbanehållplats som möjliggör omkörning. För bussen är vägkudden en bra typ av farthinder förutsatt att den inte ligger där bussen behöver svänga. Gång- och cykeltrafiken har här en egen bana.

Med tanke på den trånga sektionen är det viktigt att motivet för gående att passera framför en stillstående buss saknas.



Vid ändhållplatsen kan behovet av cykelställ vara stort – om än inte som här under sommarlovet.

Belysning kan också vara viktigt för såväl bussförarens som väntande passagerares trygghet.



Skolskjutshållplatser kan med fördel dras in på anslutande väg för att barnen ska slippa passera vägen på väg till och från körbanehållplatsen. De får då också en tryggare plats att vänta på. Mycket mer finns att säga om skolskjutshållplatser och barnens säkerhet och trygghet. Det kommer sannolikt att göras också i en särskild skrift som behandlar barnens hållplatser och vägen till och från.



Några viktiga detaljer

En viktig detalj vid alla hållplatser är plattformen. Bara förekomsten av plattform ger ökad trygghet. Den ska vara lätt för bussen att köra intill (rak inkörning), ha ett högt avrundat kantstöd med lutande sida och vara bred. Skälet är att tillgängligheten för funktionshindrade och alla andra resenärer ska vara hög. Mycket finns att läsa om hur plattformen ska utformas i VGU.

Avslutningsvis ges också råd om hållplatsens längd, väderskyddets placering och utformning, hållplatsstolpar, räcken, belysning, gestaltning, parkeringar vid hållplats, lutningar, beläggningar, utformning av hastighetsdämpande åtgärder vid hållplats m.m.

Några av dessa detaljer och många andra illustreras och kommenteras nedan.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd BSF 2004:15 (ALM 1) reglerar tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. BSF 2003:19 (HIN 1) reglerar enkelt avhjälpna hinder i befintlig miljö. Bägge ska tillämpas vid hållplatser.

Använd även exempelbanken för att leta efter bra detaljlösningar.

Hög plattform och buss som niger ger mycket god tillgänglighet även med rullator. Men kantstödet ska vara lutande och ha en avfasad kant för att inte bussens karosseri ska skadas vid nigning.



Taktila plattor och ljushetskontrast är en mycket god hjälp för såväl synskadade som andra resenärer.

Påstigningsplatsen blir mycket tydlig när vita plattor även läggs framför kupolplattorna.



Vid litet utnyttjande kan ibland är en kortare plattform vara ett bra alternativ. Om normalförhållandet att på- och avstigning ska kunna ske samtidigt begränsas förstås möjligheten oberoende av vilken busstyp som förväntas angöra hållplatsen.

VGU rekommenderar cykelställ, men också att hållplatsstolpen placeras på väderskyddet, eftersom det förenklar väghållningen.



Ombyggnad till dubbel stopphållplats gör det ofta möjligt att anlägga gång- och cykelbanor bakom väderskyddet. Räcket är då mycket väl motiverat.

I VGU finns motiven för cykelbanans placering behandlade. Även den oönskade lösningen med cykelbana mellan väderskyddet och bussen finns beskriven och kommenterad.



Ett gott exempel på en bussprioriterande skyltning vid en dubbel stopphållplats. Annan text och utformning kan vara väl så befordrad. Det viktiga är att liknande lösningar kan bidra till såväl positiv information som god gestaltning. Motivet är att väntande passagerare lägger märke till detaljer i en helt annan utsträckning än passerande trafikanter.



Det är ofta mycket otryggt att vänta på en buss i landsbygdsmiljö och mörker. Försök pågår med lösningar som ska göra det lättare för bussföraren att upptäcka väntande resenärer och därmed ge ökad trygghet och säkerhet.

Tre sådana försök är hållplatssemafor (fälls ut av väntande resenär), Sunstop (belysning via rörelsedetektor och blinkande lysdioder till bussföraren) och Easystop (rörelsedetektor aktiverar blinkande lysdioder till bussföraren).



Vädskyddet ska inte vara i vägen för gående och cyklister. En eftertänksam placering och anpassning till tomtmark kan ge ett fint helhetsintryck.

Den målade linjen tydliggör kantstödet på en längre sträcka.



Brunnar förorsakar ofta sättningar vilket kan ställa till extra problem. Bussens karosseri och dörrar kan lätt skadas där hållplatsen har hög plattform.



Ett högt och avfasat kantstöd av betong i kombination med gatustensmönstrade betongplattor kan ge en fin köryta utan spår-bildning och sättningar.



Klackhållplatsens läge kan markeras tydligt med till exempel röd slitstark betong. Detta förhindrar spår-bildning och ojämna sättningar.

Att i ett lokalt gestaltungsprogram tillämpa särskilt bra och tydliga beläggningar kan vara en åtgärd som lyfter fram kollektivtrafiken.



Skador och sättningar uppkommer ofta vid byte av beläggning, men dessa går att förebygga med gedigna överbyggnadsåtgärder.



Platågupp längs busslinjer bör ligga i anslutning till en hållplats. De bör dessutom vara långa och modifierade även om det endast innebär en fartreduktion till 50 km/tim för personbilar.

I VGU behandlas även gupp och farthinder utifrån busstrafikens problem och behov, men då inte i busshållplatsavsnittet.



Lästips

VGU och TRAST finns att hämta i digital form på adressen www.vv.se/vgutrast, men de ges också ut i tryckta versioner.

Som komplement till VGU och TRAST finns databasen "Exempelbanken", www.exempelbanken.se. Den innehåller såväl råd om busshållplatser som andra planerings- och utformningsråd.

Bättre busshållplatser är en idéskrift från 1999 om hur vi kan utveckla kollektivtrafiken genom högre kvalitet på landets busshållplatser. Kan beställas från Kommentur förlag eller direkt från SKL.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om undanröjande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser. BFS 2003:19 HIN 1.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader. BFS 2004:15 ALM 1.

Vägverket
781 78 Borlänge
www.vv.se vagverket@vv.se
Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 30. Fax: 0243-785 28.

