

Riktlinjer för

# Busshållplatser



# Innehåll

<b>1. Inledning .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Utgångspunkter vid planering.....</b>	<b>5</b>
Ansvarsfördelning .....	5
Krav.....	5
Trafiksäkerhet & trygghet .....	6
Tillgänglighet.....	6
Avstånd till hållplats .....	6
Stad.....	6
Landsbygd .....	6
Drift och underhåll .....	7
<b>3. Kategorisering av hållplatser .....</b>	<b>8</b>
<b>4. Olika typer av hållplatser.....</b>	<b>10</b>
Kantstenshållplats (eller enkel stopphållplats) .....	10
Timglashållplats (eller dubbel stopphållplats).....	11
Fickhållplats .....	11
Vägrenshållplats .....	12
<b>5. Budget.....</b>	<b>13</b>
Drift och underhåll av befintliga hållplatser.....	13
Upprustning/nyanläggning av hållplats .....	13
<b>Bilaga 1.....</b>	<b>14</b>
Exempelskisser över tillgänglighetsanpassade hållplatser .....	14
<b>Bilaga 2.....</b>	<b>15</b>
Prioriteringsordning för Skellefteå kommuns hållplatser .....	15
<b>Bilaga 3.....</b>	<b>16</b>
Länstransportplanen 2018-2029 .....	16
<b>Bilaga 4.....</b>	<b>17</b>
Infrastrukturkostnader .....	17

## 1. Inledning

Riktlinjerna ska användas som stöd vid hållplatsåtgärder inom Skellefteå kommun. Genom att kategorisera hållplatserna utifrån antal påstigande resenärer får vi en genomgående standard i hela kommunen. Målsättningen är att våra hållplatser ska vara trafiksäkra, funktionella och tillgängliga.

Trafikverkets dokument VGU (Vägars och gators utformning) och Kol-TRAST (planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik) har använts för att ta fram riktlinjerna.

## 2. Utgångspunkter vid planering

### Ansvarsfördelning

Väghållaren ansvarar för hållplatsen till och med plattformen. Det innebär att Trafikverket har ansvaret för att projektera och bygga infrastrukturen upp till plattformen på hållplatserna på de statliga vägarna och kommunen detsamma på de kommunala vägarna. Plattformen ska vara tillgänglighetsanpassad och väghållaren ansvarar dessutom för hållplatsens drift och underhåll (inkl. städning).

Kommunen ansvarar för all infrastruktur ovanför plattformen, dvs. väderskydd, bänkar, papperskorgar, cykelställ, hållplatsskyltar (inkl. stolpar och fundament) m.m. på såväl statliga som kommunala vägar.

För de hållplatser som trafikeras av Landstinget (framförallt E4 och väg 95) bekostar kommunen och Landstinget gemensamt infrastrukturen ovanför plattformen. Arbetskostnaden står kommunen för.

För glasväderskydden i stadstrafiken ansvarar upphandlad entreprenör vilken bekostar uppförande, underhåll och eventuell skadegörelse.

Samhällsbyggnad projekterar och genomför arbetet vid hållplatsförändringar. Samhällsbyggnad ansvarar också för skyltning och underhåll av väderskydden.

### Krav

Busshållplatser ska byggas enligt Skellefteå kommun, samhällsbyggnads, typritningar (se bilaga 1) vilka säkerställer en god tillgänglighet.

Behov och trafiksäkerhet avgör var hållplatserna ska placeras.

Bygglov kan krävas vid uppförande av väderskydd. De förutsättningar som gäller för att ett väderskydd ska vara lovbefriat är att väderskyddet:

- har en byggnadsarea på högst 15,0 kvadratmeter,
- har en taknockshöjd på högst 3,0 meter,
- är fristående och inte byggs som en tillbyggnad till en byggnad,
- inte placeras i direkt anslutning till ett annat väderskydd, och
- inte uppförs inom ett bebyggelseområde som är särskilt värdefullt från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt

## Trafiksäkerhet & trygghet

Hållplatsen ska placeras där det är goda siktförhållanden och där det finns en yta att vänta på utanför vägbanan så att resenären inte tvingas stå på gatan eller vägen. Vid svåra trafiksituationer på det aktuella hållplatsläget kan standarden på hållplatsen höjas även om hållplatsen inte uppfyller kraven för antal påstigande. Även hållplatser vid skolor kan undantas från påstigandekraven. Busshållplatser placeras normalt efter korsningar och efter övergångsställe för att bussen inte ska skymma fotgängarna. Skellefteå kommun, samhällsbyggnad, utreder och bedömer trafiksäkerhetsnivån.

Skellefteå kommun strävar efter att ha belysning vid hållplatserna eftersom den gör att hållplatsen känns tryggare. Realtidssystemen förkortar väntetiden och därmed också den tid som resenären måste spendera på hållplatsen.

## Tillgänglighet

Vid upprustning eller nyanläggning av hållplatser i kategorierna B-E ska exempelskissen i bilaga 1 användas för att säkra tillgängligheten. Även fungerande anslutning till och från hållplatsen måste säkerställas för att så många som möjligt ska kunna nyttja kollektivtrafiken.

I områden där det bor många äldre och/eller personer med funktionsvariation bör ministandarden för komfort vara en bänk med rygg- och armstöd.

## Avstånd till hållplats

### **Stad**

Ett acceptabelt avstånd till busshållplats i tätbebyggt område är cirka fem minuters promenad. Det motsvarar omkring 400 meter. Avståndet mellan hållplatser bör följaktligen vara mellan 600-800 meter. För tätt mellan hållplatserna gör att medelhastigheten på linjen sjunker och därmed också bussens konkurrenskraft (SKL & Trafikverket, Kol-TRAST, s 54-55, 2012). I områden där många äldre och/eller personer med funktionsvariation bor eller på platser med stora barriärer kan det finnas anledning att sätta hållplatserna närmare för att möjliggöra resor med kollektivtrafik.

### **Landsbygd**

De acceptabla gångavstånd till hållplats som används på olika platser i Sverige idag är mellan 900-2000 meter på landsbygd (Holmberg, B 2017-09-27). 85 % av Skellefteå kommuns invånare kommer i det nya systemet att ha 2 km eller kortare till hållplats.



### 3. Kategorisering av hållplatser

Vid nybyggnation eller upprustning ska riktlinjerna för hållplatser följas. Riktlinjerna för hållplatserna anger den lägsta standard som resenären kan förvänta sig på hållplatsen.

#### A) Resecentrum

Utformning av nytt resecentrum i Skellefteå C utreds för närvarande. Riktlinjer tas fram i samverkan med utredningen. Samma sak gäller för Bureå.

#### B) Busstation

*Byske, Bureå, Burträsk, Lövvånger, Jörn & Boliden*

Busstationerna ska vara öppna under större delen av dygnet i de fall där detta är möjligt. Resenärerna ska känna sig trygga och det ska vara lätt att förstå när och var bussarna går via en digital informationstavla. Här ska finnas sittplatser. Busstationerna ska även vara anpassade för personer med funktionsvariationer. Toalett ska finnas. Det ska vara rent och fint så att våra resenärer trivs. Möjlighet att köpa något att äta eller dricka höjer standarden ytterligare men är inte ett krav. Pendlarparkering för cykel och bil (med motorvärmastolpar) ska finnas på platsen. Se bilaga 3 för aktuella upprustningar av busstationer.

#### C) Pendlarhållplats

Genom att klassificera vissa hållplatser som pendlarhållplatser kan kommunen i de starka pendlarstråken skapa samlingshållplatser med högre standard där (förutom väderskydd och belysning) pendlarparkering med motorvärmastolpar och cykelparkering är viktiga funktioner. Se bilaga 3 för aktuella infrastrukturens satsningar på pendlarhållplatser.

##### D 1) Hållplats med i snitt minst 15 påstigande per dag (på landsbygd)

Tillgänglighetsanpassad plattform med väderskydd, belysning och cykelparkering.

##### 2) Hållplats med i snitt minst 10 påstigande per dag (på landsbygd)

Tillgänglighetsanpassad plattform med bänk och hållplatsskylt.

##### E 1) Hållplats med i snitt minst 30 påstigande per dag (i stadstrafiken)

Tillgänglighetsanpassad plattform med väderskydd, belysning och cykelparkering.

##### 2) Hållplats med i snitt minst 10 påstigande per dag (i stadstrafiken)

Tillgänglighetsanpassad plattform med bänk och hållplatsskylt.



**F) Hållplats med mindre än 10 påstigande (landsbygd och stadstrafik)**

Hållplatsstolpe med skylt

Tabell 1: Hållplatsstandard vid nyanläggning/upprustning

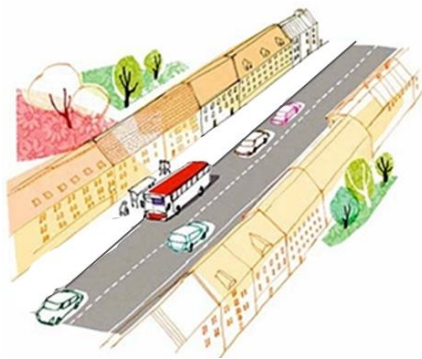
	A och B. Re-secentrum/busstation	C. Pendlarhållplats	D1. Regionhållplats med minst 15 påstigande/dag	D2. Regionhållplats med minst 10 påstigande/dag	E1. Stadsbushållplats med minst 30 påstigande/dag	E2. Stadsbushållplats med minst 10 påstigande/dag	F. Hållplatser med mindre än tio påstigande/dag (Region- och stadsbussar)
Typhållplats med väderskydd	X	X	X		X		
Typhållplats utan väderskydd				X		X	
GC-anslutning	X	X			X		
Cykelparkering	X	X	X		X		
Belysning	X	X	X		X		
Pendlarparkering	X	X					
Hållplatsstolpe med skylt							X

## 4. Olika typer av hållplatser

Utifrån trafiksituationen vid den aktuella hållplatsen beslutar Samhällsbyggnad vilken typ av hållplats som är bäst lämpad.

Hållplatsens utformning spelar stor roll för den totala restiden. Inbromsning, angöring, på- och avstigning samt acceleration ska gå smidigt. Utformningen bestämmer dessutom om busstrafiken får prioritet gentemot andra trafikslag.

### Kantstenshållplats (eller enkel stopphållplats)

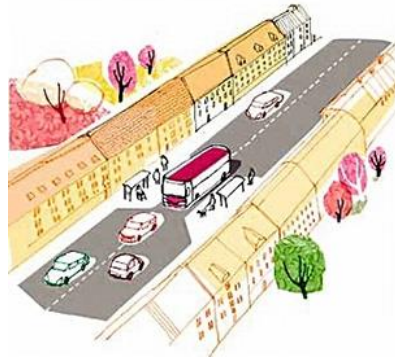


På kantstenshållplatsen hindrar bussen bakomvarande trafik i och med att den endast kör in till kanstenen och släpper av/tar ombord passagerarna. Bussarna har lätt att angöra hållplatsen. Den här typen av hållplats prioriterar bussen eftersom den bakomvarande trafiken tvingas vänta medan bussen står på hållplatsen eller om möjligt, försiktigt köra om i mötande körfält.

Den höga plattformen underlättar för passagerarna att stiga på och av bussen. Hållplatsen har dessutom gott om plats för väntande passagerare.

Hastigheten på platsen, gatans bredd och trafikmängden avgör om kantstenshållplats är lämplig. Kantstenshållplatser bör generellt inte användas där bussen stannar en längre stund eftersom påverkan på övrig trafik då blir för stor.

## Timglashållplats (eller dubbel stopphållplats)



Källa: Kol-TRAST, SKL

Timglashållplatser används i tätortsmiljö och är en tydlig bussprioritering. Fordon i båda riktningar måste stanna när en buss står på hållplatsen. Bussarna har lätt att angöra hållplatsen. Hållplatstypen har en viss hastighetsdämpande åtgärd.

Den höga plattformen gör det lätt för passagerarna att stiga av och på bussen. Det finns dessutom god plats för väntande passagerare. Timglashållplatser används där många oskyddade trafikanter förekommer, särskilt vid stor andel barn, äldre och personer med funktionsvariationer eftersom trafiksäkerheten för gående ökar.

Hastigheten på platsen, gatans bredd och trafikmängden avgör om timglashållplats är lämplig. Timglashållplatser bör inte användas där bussen stannar en längre stund eftersom påverkan på övrig trafik då blir för stor.

## Fickhållplats

En ficka anläggs utanför vägen (eller gatan) där bussen kan stå utan att hindra bakomvarande trafik. Den här typen av hållplats passar när bussen av någon anledning inte kan/bör stanna på körbanan (t ex på grund av höga trafikflöden, höga hastigheter eller dålig sikt).

Bussarna har många gånger svårt att angöra fickhållplatser och kan ha svårt att komma in rakt mot kantstenen. Följden blir ett avstånd mellan kantsten och buss med sämre tillgänglighet som konsekvens. Det är därför viktigt vid planering av fickhållplatser att säkerställa att bussen får en rak inkörning även om det är mer platskrävande. Andra nackdelar är att föraren när hen ska lämna fickan har begränsad sikt bakåt vilket kan innebära en säkerhetsrisk. Om hastigheten på sträckan är högre än 50 km/h har bussen inte heller företräde när den ska svänga ut.

Fördelen är att hållplatsen ligger utanför vägen/gatan så att, kanske speciellt barn, kommer längre ifrån körbanan.

## Vägrenshållplats

Precis som namnet antyder är en vägrenshållplats en ficka som skapas på vägreken och som sällan är tillgänglighetsanpassad. Den fungerar som fickhållplatsen men håller lägre standard. Det är vanligt med den här typen av hållplatser på landsbygden men de förekommer även i stadsmiljön på vissa håll.

Fördelen med vägrenshållplatser är att passagerarna befinner sig en bit ifrån körbanan där hastigheterna ofta är relativt höga.

## 5. Budget

Varje år finns ett behov av drift och underhåll av befintlig hållplatsinfrastruktur.

För att höja standarden på hållplatserna krävs ett konsekvent genomförande av riktlinjerna, vilket kommer att ta ett antal år. De hållplatser som har flest resenärer/störst behov åtgärdas först. Genomförandet förutsätter att kommunen årligen avsätter tillräckliga medel till både investering och framtida drift och underhåll för att önskad standard ska kunna uppnås och bibehållas.

### Drift och underhåll av befintliga hållplatser

De hållplatser som finns ska driftas och underhållas fortlöpande vilket kräver en drift och underhållsbudget.

### Upprustning/nyanläggning av hållplats

I bilaga 4 finns en kalkyl över schablonkostnaderna för att höja kommunens hållplatser till riktlinjernas standard. Bilagorna 2 och 3 (*Prioriteringsordning för Skellefteå kommuns hållplatser och Länstransportplanen 2018-2029*) tydliggör vilka hållplatser som ska prioriteras och utifrån dessa avsätts budget för hållplatsåtgärder.

**Källor:**

Holmberg, B: Föreläsning på Hypoteket i Lund 2017-09-28

Kol-TRAST (planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik), SKL, 2012

VGU (Vägars och gators utformning), Trafikverket

# Bilaga 1

## Exempelskisser över tillgänglighetsanpassade hållplatser

**HÅLLPLATS MED VÄDERSKYDD**  
ANLÄGGS PÅ PLATSER MED MÅNGA PÅSTIGANDE.

**FÖRKLARING**

① Kontrasterande kantremsa, supervit slät platta, 350 x 350 mm

② Sinusformade ledplattor, ljushetskontrast minst 0,4 NCS, 350 x 350 mm

KS 16 cm = Hållplatskantstöd, synlig höjd i centimeter. Ansluts mot vanligt kantstöd med anslutningskantstöd.

En ledyta läggs fram till den kontrasterande kantremsan till den plats där påstigning ska ske. Övriga ledstråk dras med hänsyn till omgivningen och dess målpunkter. Personer med synnedsättning ska kunna ta sig till och från hållplatsen.

Material på ledstråk och gångbana anpassas efter typ av miljö och projekt.

Storlek och utförande av yta för väderskydd sker i samråd med Skelleftebuss

**HÅLLPLATSSKYLT**

Hållplatsstolpen placeras i höjd med bussens front.  
När väderskydd finns placeras hållplats skylt på väderskyddet.

**HÅLLPLATS UTAN VÄDERSKYDD**  
ANLÄGGS PÅ PLATSER MED FÅ PÅSTIGANDE

**FÖRKLARING**

① Kontrasterande kantremsa, supervit slät platta, 350 x 350 mm

② Sinusformade ledplattor, ljushetskontrast minst 0,4 NCS, 350 x 350 mm

KS 16 cm = Hållplatskantstöd, synlig höjd i centimeter. Ansluts mot vanligt kantstöd med anslutningskantstöd.

En ledyta läggs fram till den kontrasterande kantremsan till den plats där påstigning ska ske. Övriga ledstråk dras med hänsyn till omgivningen och dess målpunkter. Personer med synnedsättning ska kunna ta sig till och från hållplatsen.

Material på ledstråk och gångbana anpassas efter typ av miljö och projekt.

**HÅLLPLATSSKYLT**

Hållplatsstolpen placeras i höjd med bussens front. Där väderskydd saknas placeras hållplatsstolpen i plattformens bakkant förutsatt att den blir väl synlig för passagerare och ankommande buss. Hållplatsstolpen kan även placeras på plattformen, men då minst 0,6 meter innanför kantstödet.

**BÄNK**

Sittbänk placeras utanför gångbana om möjligt.

Källa : Skellefteå kommun gator och parker

## Bilaga 2

### Prioriteringsordning för Skellefteå kommuns hållplatser

#### Regiontrafik: (15 påstigande/dag i snitt)

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| 1. Kåge                 | Ska åtgärdas 2019-2020 |
| 2. Jörnsvägen           |                        |
| 3. Ersmark Ö            |                        |
| 4. Frostkåge            |                        |
| 5. Drängsmark           |                        |
| 6. Columbusvägen        |                        |
| 7. Medle                |                        |
| 8. Boliden Kapellgatan  |                        |
| 9. Brännanskolan        |                        |
| 10. Boliden vårdcentral |                        |
| 11. Boliden Storgatan   |                        |
| 12. Anderstorp E4       |                        |
| 13. Hemvägen            |                        |
| 14. Ostvik              |                        |
| 15. Björnåkerskolan     |                        |
| 16. Balderskolan        |                        |
| 17. Byske Ringvägen     |                        |
| 18. vsk S Kusmark hpl 5 |                        |
| 19. Sandfors/Eriksdal   |                        |
| 20. Bygdsiljum          |                        |

#### Stadstrafik: (30 påstigande/dag i snitt)

- |                            |                                   |
|----------------------------|-----------------------------------|
| 1. Anderstorp centrum      | Ska åtgärdas 2020?                |
| 2. Balderskolan            | Åtgärdas när Kanalgatan görs om   |
| 3. Morö Backe centrum      |                                   |
| 4. Skelleftehamns centrum  |                                   |
| 5. Coop                    |                                   |
| 6. Örjansskolan            | Åtgärdas 2019                     |
| 7. Kyrkogårdsvägen         |                                   |
| 8. Norrhammarskolan        |                                   |
| 9. Viktoriaplatsen         |                                   |
| 10. Televägen              |                                   |
| 11. Ursvikens centrum      | Projekteras 2019, byggs 2021-2022 |
| 12. Ursviksskolan          | Åtgärdas 2019                     |
| 13. Jungmansvägen          |                                   |
| 14. Folkets hus            |                                   |
| 15. Kalkbruksgatan         |                                   |
| 16. Ursvikens hälsocentral | Åtgärdad                          |
| 17. Fäbodgatan             |                                   |
| 18. Stackgatan             |                                   |
| 19. Dirigentvägen          |                                   |
| 20. Scharinsvägen          |                                   |
| 21. Lyckogränd             |                                   |
| 22. Kanalskolan            | Verksamheten flyttar? Torsgatan   |
| 23. Granvägen              |                                   |
| 24. Lasarettet             |                                   |
| 25. Grenvägen              |                                   |
| 26. Frögatan               |                                   |
| 27. Norrvalla              | Åtgärdad 2018                     |
| 28. Anderstorp vårdcentral |                                   |
| 29. Gruvgatan              |                                   |

## Bilaga 3

### Länstransportplanen 2018-2029

#### Busstationer:

- |                                    |             |                  |
|------------------------------------|-------------|------------------|
| • Byske busstation ombyggnad       | 2 500 000kr | Projekteras 2018 |
| • Boliden busstation ombyggnad     | 2 500 000kr |                  |
| • Burträsk busstation upprustning  | 1 500 000kr |                  |
| • Lövångers busstation upprustning | 250 000kr   |                  |

De planerade åtgärderna längs det statliga vägnätet är i första hand åtgärder som hållplatsfickor, anslutningsvägar till hållplats för oskyddade trafikanter, uppställningsplatser för cyklar samt anläggning av samåkningsparkeringar med motorvärmare.

#### Kollektivtrafikåtgärder längs det statliga vägnätet

- |                         |             |           |
|-------------------------|-------------|-----------|
| • Svanström väg 95/867  | 300 000kr   |           |
| • Morön & Getberget 372 |             | 220 000kr |
| • Ersmark Ö             | 1 000 000kr |           |
| • Bygdsiljum            | 500 000kr   |           |
| • Boliden Vårdcentral   | 500 000kr   |           |

#### Pendlarparkeringar:

- |   |           |  |
|---|-----------|--|
| • Samåkningsparkering och cykelparkering<br>E4 Kåge, trafikplats med väg 867      | 150 000kr |  |
| • Samåkningsparkering och cykelparkering<br>E4 Frostkåge, trafikplats med väg 875 | 150 000kr |  |
| • Samåkningsparkering och cykelparkering<br>i Boliden tätort                      | 150 000kr |  |

#### Kommunala åtgärder:

- |  |          |                            |
|--|----------|----------------------------|
| • Väderskydd och cykelställ vid Ursvikens skola  | 60 000kr | När hållplatsen byggs 2019 |
| • Väderskydd och cykelställ öster om Amiralsvägen  | 60 000kr | Genomförd                  |
| • Busshållplats vid Sunnanåskolan  | 75 000kr | Genomförd                  |
| • Tillgänglighetsåtgärder och väderskydd vid<br>hållplatser inom kollektivtrafikens linjenät |          | 250 000kr                  |



**Bilaga 4**

## Infrastrukturkostnader

	Regiontrafik antal	Stadstrafik antal	å kostnad/hpl	Summa	
Pendlarhållplatser	3		1 000 000	3 000 000 kr	GC-anslutning inte inräknad
Tillgänglighetsanpassad plattform med väderskydd	19	49	550 000	37 400 000 kr	GC-anslutning inte inräknad
Tillgänglighetsanpassad plattform med bänk	12	23	520 000	18 200 000 kr	GC-anslutning inte inräknad
Hållplatsstolpe	600		1012	607 200 kr	
			<b>TOTALT</b>	<b>59 207 200 kr</b>	
Baseras på Läns trafikens och Skellefteå buss påstigandestatistik för 2017					

