

# Hållplatser och terminaler samt vägen till och från hållplatser och terminaler

PROGRAM FÖR EN TRYGG OCH SÄKER KOLLEKTIVTRAFIK





# Hållplatser och terminaler samt vägen till och från hållplatser och terminaler

PROGRAM FÖR EN TRYGG OCH SÄKER KOLLEKTIVTRAFIK

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>FÖRORD</b> .....	<b>4</b>
<b>TRYGGHETS- OCH SÄKERHETSPROJEKTETS FORTSÄTTNING</b> .....	<b>6</b>
<b>1 BAKGRUND</b> .....	<b>7</b>
Trygghet och säkerhet .....	7
Kollektivtrafik med människan i centrum .....	8
Hela resan .....	8
Nollvisionen .....	9
<b>2 INLEDNING</b> .....	<b>10</b>
Övergripande mål .....	11
Övergripande handlingsplaner .....	11
Att utnyttja resurserna rätt .....	12
Resenärer med särskilda behov .....	13
Informationsspridning .....	14
Forskning och utveckling .....	15
Definitioner .....	17
Förkortningar .....	19

<b>3 TRYGGA OCH SÄKRA HÅLLPLATSER OCH TERMINALER .....</b>	<b>20</b>
Lokalisering .....	21
Information .....	24
Utformning .....	28
Underhåll .....	34
<b>4 TRYGG OCH SÄKER VÄG TILL OCH FRÅN HÅLLPLATSER OCH TERMINALER .....</b>	<b>37</b>
Lokalisering .....	38
Information .....	40
Utformning .....	44
Underhåll .....	47
Variabla hastighetsgränser .....	48
<b>LITTERATURLISTA .....</b>	<b>50</b>

# FÖRORD

Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) och Bussbranschens Riksförbund (BR) har tillsammans tagit initiativ till ett gemensamt projekt i syfte att göra den lokala och regionala kollektivtrafiken tryggare och säkrare för både resenärer och personal. En viktig uppgift har varit att slå fast branschens syn i principiellt viktiga frågor. Projektets syfte är även att uppnå ett ökat resande

genom ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken.

Projektets målgrupper är i första hand trafikhuvudmän, trafikutövare, personal, kommuner, väghållare och fordonstillverkare. Andra organisationer som till exempel polisen, räddningstjänsten, myndigheter och organisationer inom arbetsmiljöområdet är också viktiga att nå i detta arbete.



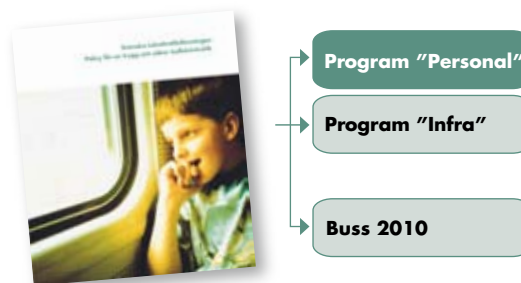
Projektet genomförs i flera etapper. Första etappen syftade till att dels ta fram en policy för trygghets- och säkerhetsfrågor, dels peka ut områden där åtgärder bör sättas in. Denna etapp är avslutad och redovisad i dokumentet *Policy för en trygg och säker kollektivtrafik*, december 2003\*.

Projektets andra etapp syftar till att ta fram mål och handlingsplaner för en tryggare och säkrare kollektivtrafik. Arbetet har delats upp i tre delar där personalen och personalens förutsättningar, kollektivtrafikfordonen och kollektivtrafikens infrastruktur har behandlats i separata arbetsgrupper under ledning av en styrgrupp.

#### STYRGRUPPEN FÖR PROJEKTET HAR UNDER ÅR 2004 BESTÅTT AV:

Tommie Vesterlund,  
 Bussbranschens Riksförbund (BR), ordförande  
 Maria Rydström,  
 Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF),  
 projektledare  
 Erik Stenbäck, Storstockholms Lokaltrafik (SL)  
 Lena Hult-Pergel, Busstjänst  
 Roland Ax, Västtrafik  
 Lars Nilsson, Länstrafiken Norrbotten  
 Peter Rosén, Kollega

Detta dokument, *Program för en trygg och säker kollektivtrafik – Hållplatser och terminaler samt vägen till och från hållplatser och terminaler*, är slutresultatet av arbetet i arbetsgruppen INFRA.



#### PROGRAMMET INFRA HAR TAGITS FRAM AV EN ARBETSGRUPP BESTÅENDE AV:

Lars Nilsson,  
 Länstrafiken Norrbotten, ordförande  
 Maria Rydström,  
 Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF)  
 Fredrik Gustavsson,  
 Bussbranschens Riksförbund (BR)  
 Kurt Hultgren, Samtrafiken Stationskommittén  
 Anders Arvelius, Vägverket  
 Erika Åkerblom, Västtrafik  
 Greta Berg, Svenska Kommunförbundet  
 Sofia Persson, SWECO

SLTFs samtliga medlemsföretag samt BRs styrelseledamöter och regionala föreningar har under oktober 2004 haft förslaget till Program, INFRA, på remiss. Synpunkter från remissvaren har beaktats och inarbetats i detta dokument. SLTF och BRs respektive styrelser antog programmet INFRA vid möten i april och maj 2005.

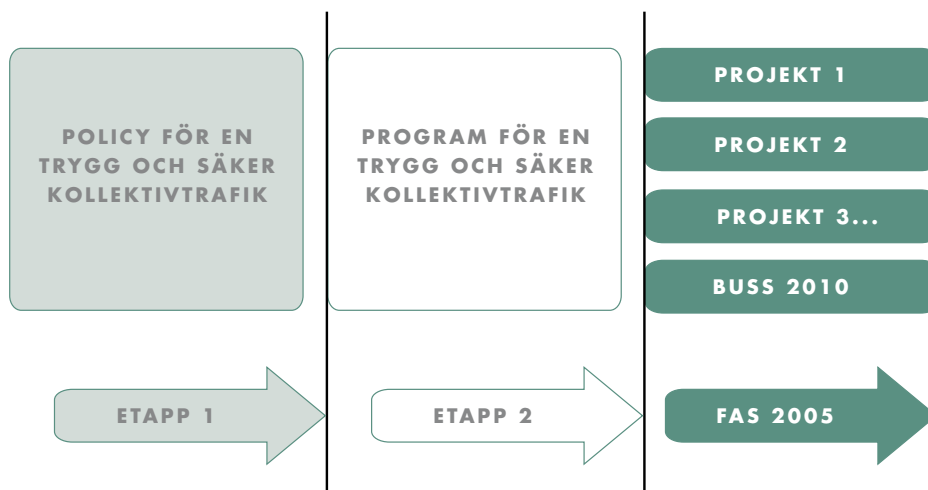
\*Ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken, Etapp 1 – Policy för en trygg och säker kollektivtrafik, SLTF och BR, December 2003

## TRYGGHETS- OCH SÄKERHETSPROJEKTETS FORTSÄTTNING

Projektet i sin nuvarande form avslutas med detta program. I fas 2005 tillskapas projekt med uppgift att genomföra de handlingsplaner som fastställs i programmet. Dessa projekt ska ha ett tydligt uppdrag, fixerade tidsramar och bestå av representanter från de intressenter som beskrivs i programmet.

Uppföljning av mål ska genomföras kontinuerligt efter det att nulägesanalyserna är klara och nyckeltal har fastställts.

I en förlängning kommer SLTFs och BRs arbete med projekt kring en tryggare och säkrare kollektivtrafik att resultera i en kunskap om vilka bör- och skallkrav som kan ställas kring trygghet och säkerhet vid offentlig upphandling av kollektivtrafik.



## TRYGGHET OCH SÄKERHET

Den goda kollektivtrafiken erbjuder en trygg och säker resa för alla resenärer. Resenärer som inte känner sig trygga när de reser kollektivt kommer efter hand att sluta använda dessa färdmedel. Forskning visar att en del människor känner sig otrygga när de åker kollektivt, de är bland annat ängsliga för att bli utsatta för hot och våld.\*

Resenärerna och personalen spelar de avgörande och viktigaste rollerna för att alla inblandade ska uppleva ökad trygghet och åtnjuta större säkerhet i kollektivtrafiken. Det är viktigt att personalen upplever trygghet på sin arbetsplats och i sitt arbete. Personalens upplevda trygghet är också en förut-sättning för att resenärerna ska känna sig väl omhändertagna och få den hjälp de behöver. Människors känslor är i högsta grad hårda fakta, eftersom det påverkar efterfrågan och därmed företagets ekonomiska överlevnad.

Att resa med kollektivtrafik är generellt sett ett säkert sätt att färdas. Säkerheten handlar om att eliminera risken för olyckor och minska

konsekvenserna av fel. Det är dock viktigt att hålla isär den del av en resa som sker i ett fordon från den del som sker till och från fordonet. Trafiksäkerheten i kollektivtrafikfordon är mycket hög medan situationen för oskyddade trafikanter är betydligt mer osäker. Säkerhetsläget kan dock vara mycket gott samtidigt som resenärer och personal upplever otrygghet, eftersom tryggheten i så stor utsträckning är beroende av andra personers agerande. Resenärerna kan också uppleva otrygghet till exempel när kollektivtrafiksystemet som resenären vill använda är opålitligt, trasigt, med inställda förbindelser, med brutna anslutningar med mera. Tryggheten kan bara mätas i form av människors upplevelser. Säkerhetsläget kan däremot mätas i form av pålitlighet i tekniska system och antal skadade eller personer som råkat illa ut på annat sätt. I säkerhetsläget kan också inkluderas antalet rapporterade incidenter som drabbar resenärer.

## KOLLEKTIVTRAFIK MED MÄNNISKAN I CENTRUM

Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande, *Kollektivtrafik med människan i centrum*,\* som lämnades i juni år 2003, har som mål att kollektivtrafikresandet ska öka i Sverige. Som en viktig del för att uppnå detta mål pekar man på att *Öka tryggheten genom fysiska åtgärder, utbildning och*

*mer synlig personal samt öka tillgängligheten för funktionshindrade genom fysiska åtgärder, bättre information och personlig assistans.* Man trycker också extra på att information i kollektivtrafiksystemet måste förbättras, inte minst vid störningar.

## HELA RESAN

Rikstrafikens projekt *Hela resan* är ett resultat av att Riksdagen i maj 2000 fattade beslut om att senast år 2010 ska kollektivtrafiken vara tillgänglig för personer med funktionshinder.\*\* En tolkning av detta mål innebär att målet är att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla. Om detta

mål ska kunna uppnås är frågan om trygghet i kollektivtrafiken en viktig del. Forskning visar att när resenärer känner sig otrygga på kollektivtrafikresor kan detta leda till att de reser mindre med kollektivtrafik och kör bil i stället.\*\*\*

\* *Kollektivtrafik med människan i centrum*, SOU 2003:67

\*\* *Hela resan – en nödvändighet för att nå målet om tillgänglig kollektivtrafik år 2010*, Annika Olsson (Rikstrafiken), 2003

\*\*\* *Trygg kollektivtrafik*, Ingunn Stangeby (Vägverket och TØI), TØI rapport 704/2004

## NOLLVISIONEN

I oktober 1997 beslutade riksdagen att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet [såväl inom privata som publika transporter]. För att nå detta mål ska

vägtransportssystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av Nollvisionen. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar och att ansvaret för säkerheten delas av de som utformar och de som använder vägtransportssystemet.\*



\*Säker trafik, Nollvisionen på väg, Vägverket, 2002

## 2 | INLEDNING

Detta program diskuterar problem, mål och handlingsplaner utifrån tanken om att hela resan med kollektivtrafiken ska vara trygg, säker och tillgänglig för alla. De lösningar som föreslås i programmet ska fungera för alla och målet med ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla har beaktats i arbetet.

Trafiksäkerhetsarbetet har länge prioriterats

i Sverige och det finns en rad goda exempel på utformning av trafikmiljöer för kollektivtrafik. Trygghetsaspekterna har inte beaktats på motsvarande sätt, även om frågan har lyfts på flera håll de senaste åren. I slutet av varje kapitel finns därför "Goda exempel och lästips" där vi försökt samla intressanta och bra exempel samt lämnar förslag till vidare läsning kring ämnet.



## ÖVERGRIPANDE MÅL

- Alla resenärer och all personal ska uppleva att det är tryggt i kollektivtrafiken och att tryggheten i kollektivtrafiken ständigt förbättras.
- Alla resenärer och all personal ska vara säkra i kollektivtrafiken och uppleva att säkerheten i kollektivtrafiken ständigt förbättras.

## ÖVERGRIPANDE HANDLINGSPLANER

I detta program pekas ansvariga för att genomföra handlingsplanerna ut. Det är viktigt även att andra parter, såsom fackliga organisationer, väg- och banhållare, också är involverade i arbetet. I nästa fas av arbetet för en tryggare och säkrare kollektivtrafik kommer ansvarsfördelningen att bli mer detaljerad och tydliggjord.

- SLTF och BR ska exemplifiera vilka bör- och skallkrav som kan ställas vid offentlig upphandling av kollektivtrafik.
- SLTF och BR ska sprida policyn och programmet till samtliga intressenter.

## ATT UTNYTTJA RESURSERNA RÄTT

Det finns kunskap och modern teknik som kan göra hela kollektivtrafiksystemet betydligt tryggare och säkrare. Den stora utmaningen är att utnyttja de trots allt begränsade resurserna på det bästa och effektivaste sättet, vilket genomsyrar detta program där alla mål och handlingsplaner ska vara och uppfattas som realistiska att uppnå och genomföra.

Det övergripande målet är enligt Kollektivtrafikkommittén att öka användandet av kollektivtrafiken. Trygghets- och säkerhetshöjande insatser är viktiga för att uppnå målet. Detta leder också till slutsatsen att det i de flesta fall inte är önskvärt att införa trygghets- och säkerhetshöjande insatser på bekostnad av ett minskat turutbud, eftersom detta i längden leder till ett minskat användande av kollektivtrafiken. Att färdas med kollektivtrafiken

är idag ett säkrare sätt att färdas än att åka bil. Ett minskat användande av kollektivtrafik och ett ökat användande av biltrafik är därför ett steg i fel riktning för att uppnå nollvisionen.

För att kunna hitta och genomföra de bästa och effektivaste lösningarna för att göra kollektivtrafiken tryggare och säkrare krävs ett gemensamt agerande från olika aktörer som stat, kommun, entreprenörer, trafikhuvudmän med flera. SLTF kommer att verka för att *Handbok för statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar m.m.* Vägverkets publikation 2004:4, revideras vad avser krav på trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken. Av bidragsreglerna ska det klart framgå att åtgärder för att höja tryggheten och säkerheten i kollektivtrafiksystem är statsbidragsberättigade.

## RESENÄRER MED SÄRSKILDA BEHOV

Programmets syfte är att skapa förutsättningar för trygga och säkra resor för alla. Däri ingår att barns speciella behov också ska beaktas. Någon speciell hantering av skolskjuts gör vi därför inte utan hänvisar istället till Vägverkets rapport *Säkrare bussresor för barn*.\*

För funktionshindrade innebär en trygg och säker kollektivtrafik bland annat:

- Att biljettsystemet är sådant att man kan köpa biljett på samma villkor som övriga resenärer
- att man ska kunna stiga på och av färdmedlet utan rädsla för att fastna mellan fordon och perrong
- att man ska hinna sätta sig innan fordonet startar
- att man ska kunna ta del av den information som ges under resan
- att rullstol kan sättas fast så att man reser på samma säkra sätt som övriga resenärer
- att man vet när man ska gå av
- att störningsinformation ges i olika tillgängliga format

Förutom tekniska system krävs också att personalen vet hur dessa tekniska lösningar fungerar och de används, att personalen är medveten om vilka behov människor med funktionshinder har för att åka tryggt och säkert och agerar därefter.

\**Säkrare bussresor för barn*, Vägverket 2005-04-08 (TR 70A 2005:1726).

## INFORMATIONSSPRIDNING

Det arbetas aktivt med frågorna kring trygghet och säkerhet i Sverige och i Europa idag. Detta är mycket positivt och har ett värde som trygghetsskapande i sig. För att det fulla värdet av arbetet ska kunna tillgodogöras krävs dock att alla intressenter, först och främst resenärer och personal, är informerade om arbetet.

Spridning av information kring trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken kan ske på många olika sätt. En starkt bidragande faktor till känslor av otrygghet i kollektivtrafiken är medias rapportering av hot- och våldshändelser.

Det är därför viktigt att bilden i massmedia balanseras. För att åstadkomma detta krävs bland annat statistik så att vi vet vad vi talar om och kan bemöta argument om otrygghet i kollektivtrafiken (se Program PERSONAL, kapitel 3.7 ”Händelserapportering”).

Personalen är den absolut viktigaste länken mellan resenären och kollektivtrafiken som organisation. Personalen har den största möjligheten att informera resenärerna om tryggheten och säkerheten i kollektivtrafiken, förutsatt att personalen själv är informerad.



## FORSKNING OCH UTVECKLING

Forskning och utveckling av säkerhet i trafiken har pågått under många år. Forskning och utveckling av trygghet i trafiken är ett område som kommit på senare år.

I kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande\* anges en vision för kollektivtrafikresandet år 2020. På området trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken innebär visionen att:

- De flesta fordon är utrustade med system för automatisk hastighetshållning.
- Bättre säkerhet för resenärer på väg till och från hållplats dels genom lägre hastigheter, dels genom systematiskt förbättrad utformning av hållplatser och deras närområden.
- Bälten finns i alla bussar.
- Buss- och tågtrafik uppfyller sedan länge nollvisionens krav.
- Trygga hållplatser och gångvägar genom bättre utformning och belysning.
- Personalen är mer synlig och har fått utbildning i trygghetsaspekter så att de lättare kan och vågar ingripa vid incidenter.

För att visionen ska kunna bli verklighet krävs en hel del ytterligare forskning och utveckling av tekniska system för en tryggare och säk-

rare kollektivtrafik. Det krävs också ytterligare forskning kring hur människor upplever sin omvärld och vilka områden som ska prioriteras för att tryggheten ska kunna ökas.

Vägverket har under år 2002 tagit fram en sammanställning av forskning på området trygghet i kollektivtrafiken. Här tas de viktigaste forskningsrapporterna på området upp.\*\*

Två projekt som nyligen genomförts beskrivs nedan, ”Trygg och säker resa” som fokuserar på tryggheten inom kollektivtrafiken samt ”BussOLA” som fokuserar på säkerheten inom kollektivtrafiken.

### TRYGG OCH SÄKER RESA\*\*\*

I Sverige har Jönköpings Länstrafik och Jönköpings kommun, i samarbete med Tel Aviv och Sheffield, genomfört ett projekt om trygghet i kollektivtrafiken och den offentliga miljön.

Syftet har varit att sätta resenären och dennes upplevelser i centrum, och beskriva hur kollektivtrafiken i samverkan med andra kan utveckla den omtänksamma resan.

Målet har varit att med olika metoder förklara individens upplevelse, vad den påverkas av och hur detta kan omsättas i åtgärder för en ökad trygghet.

\*Kollektivtrafik med människan i centrum, SOU 2003:67

\*\*Trygghet i kollektivtrafiken – en sammanställning av forskning på området, Joanna Dickinson, Transek (VV), oktober 2002

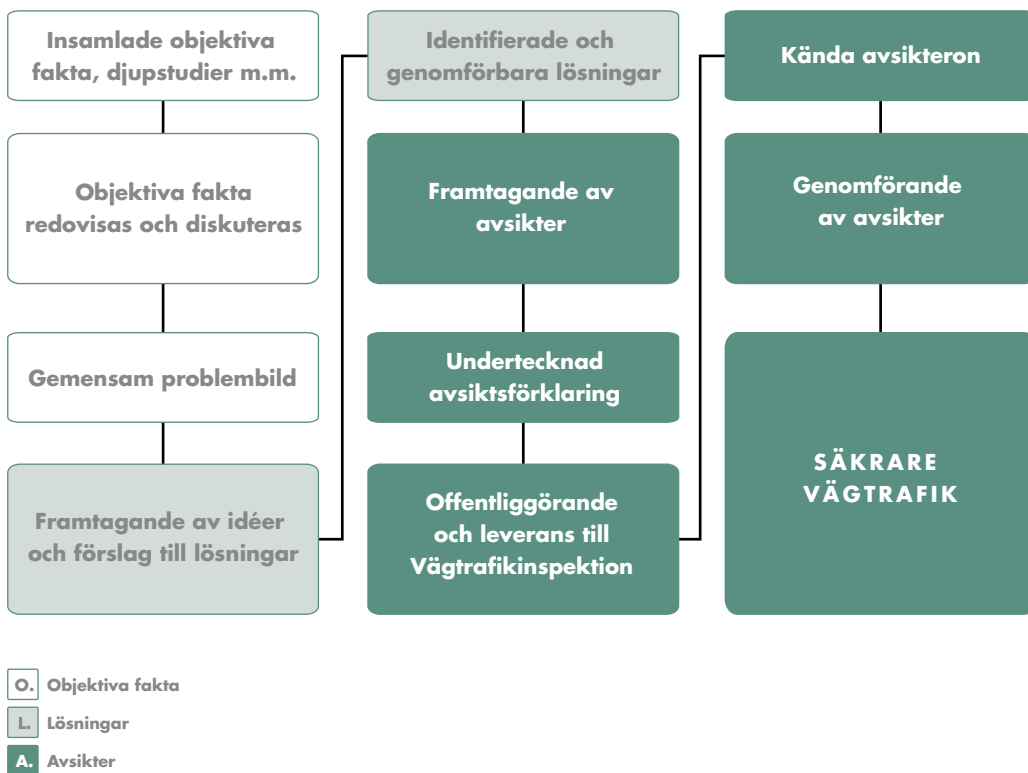
\*\*\*Kortrapport Trygg och säker resa, Lisa Warsén i samarbete med Ingemar Lundin, Rafi Melzer och Phil Haywood, (Jönköpings länstrafik AB, Vinnova, Jönköpings kommun), 2004

**BUSSOLA –  
SAMVERKAN MELLAN AKTÖRER\***

Aktörer med ansvar för busstrafik och trafiksäkerhet har samverkat i projektet ”BussOLA – säkra bussresor” och avslutat med att lämna avsikter utvisande vad man vill göra för att öka trafik-

säkerheten. En utgångspunkt har varit de djupstudier som gjorts av dödsolyckor där bussar varit inblandade.

Arbetsättet OLA (Objektiva fakta – Lösningar – Avsikter) används på såväl nationell som regional nivå.



Vägtrafikinspektionen kommer att följa upp att de avsiktsförklaringar som avgivits också genomförs.

## DEFINITIONER

### HÅLLPLATSER OCH TERMINALER

Med ”hållplatser och terminaler” avses i detta dokument alla punkter där av- och påstigning till eller från ett kollektivt färdmedel sker. Detta innebär att begreppet även inrymmer järnvägsstationer, tunnelbanestationer och angoringspunkter för båttrafik.

På flera ställen har vi valt att specificera ”hållplatser” kontra ”stationer”. I dessa fall menar vi att

”hållplatser” är stopp för buss medan ”stationer” är stopp för tåg.

I Svenska kommunförbundets och Vägverkets handbok om Trafik för en attraktiv stad (TRAST) definieras begreppen ”knutpunkt”, ”bytespunkt”, ”hållplats” och ”järnvägsstation” samt ”resecentrum” i kapitel 7.4 ”Resecentrum och större bytespunkter”. Det finns ingen konflikt mellan definitionerna i TRAST och den terminologi vi



## DEFINITIONER

använder i detta dokument, även om vi valt att också använda begreppet ”terminal”. Begreppet ”terminal” förekommer inte i TRAST men är i allt väsentligt samma begrepp som ”knutpunkt” och ”bytespunkt” i TRAST.

**Indelning av hållplatser och terminaler i kategorier.** Idag har trafikhuvudmännen i landet löst indelningsfrågan på flera olika sätt. Hållplatsklassificering har till exempel gjorts av SL, Skånetrafiken och Västtrafik och dessa ser olika ut. Vissa trafikhuvudmän har ingen indelning av sina hållplatser.

### REALTIDSSYSTEM\*

Med realtidssystem menar vi [SLTF, VV] sådana tekniska system där fordon på något sätt kommunicerar med vägsidan så att det är möjligt att centralt samla och visa information om fordonens positioner ”just nu”.

### TRYGGHET OCH SÄKERHET\*\*

Med *trygghet* menar vi:

- En individuell känsla av att själv, tillsammans med andra, ha kontroll över faror, brister och funktioner som finns i kollektivtrafiksystemet.

Otrygghet kan definieras som emotionella reaktioner på hotfulla situationer eller händelser. Känslan av otrygghet behöver inte vara rationell eller förklarbar och kan variera kraftigt från individ till individ. Otrygghet i kollektivtrafiken berör fler än bara resenärerna eller personalen. Även deras vänner och anhöriga etc. drabbas indirekt negativt av en ökad oro.

Med *säkerhet* menar vi:

- Kontroll över faror och brister som finns i kollektivtrafiksystemet.

### VARIABLA HASTIGHETSGRÄNSER\*\*\*

Variabla hastighetsgränser innebär att den högsta tillåtna hastigheten inte är densamma hela tiden, utan ändras beroende på trafiksituationen. Hastigheten kan komma att varieras från 30 km/tim upp till högsta hastighet 120 km/tim i steg om 10 km/tim.

\*IT-stöd i svensk kollektivtrafik, VV och SLTF, publikation 2003:93

\*\*Ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken, Etapp 1 – Policy för en trygg och säker kollektivtrafik, SLTF och BR, December 2003

\*\*\*Försök med variabla hastighetsgränser, VV, 2003

## FÖRKORTNINGAR

<b>ARGUS</b>	Allmänna Råd för Gators Utformning och Standard	(1987) Delvis föråldrade råd, har ersatts av VGU.  VV publ. 1987:1 SK 8713. ISBN 91-7344-651-3
<b>BR</b>	Svenska Bussbranschens Riksförbund	<a href="http://www.bussbranschen.se">www.bussbranschen.se</a>
<b>BV</b>	Banverket	<a href="http://www.banverket.se">www.banverket.se</a>
<b>GC</b>	Gång och cykel	
<b>GPS</b>	Global Positioning System	GPS-system är ett satellitsystem som kan bestämma läget för ett föremål på jorden med stor exakthet
<b>NTF</b>	Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande	<a href="http://www.ntf.se">www.ntf.se</a>
<b>SK</b>	Svenska Kommunförbundet	<a href="http://www.lf.svekom.se">www.lf.svekom.se</a>
<b>SL</b>	Storstockholms Lokaltrafik	<a href="http://www.sl.se">www.sl.se</a>
<b>SLTF</b>	Svenska Lokaltrafikföreningen	<a href="http://www.slff.se">www.slff.se</a>
<b>THM</b>	Trafikhuvudman	
<b>TRAST</b>	Trafik för en Attraktiv Stad	Handbok för hantering av trafikfrågor i tätort, Boverket, Svenska Kommunförbundet, Vägverket och Banverket <a href="http://www.vv.se">www.vv.se</a> • ISBN 91-7289-237-4
<b>TØI</b>	Transportøkonomisk institutt	
<b>VGU</b>	Vägars och Gators Utformning	Utformningsanvisning, ersätter VU94 och ARGUS <a href="http://www.vv.se">www.vv.se</a>
<b>VMS</b>	Variabel Meddelande Skylt	VMS-skyltarna upplyser trafiken om aktuellt framkomlighetsläge
<b>VU</b>	Vägutformning (1994)	VVs regler för vägutformning, ersätts av VGU <a href="http://www.vv.se">www.vv.se</a>
<b>VV</b>	Vägverket	<a href="http://www.vv.se">www.vv.se</a>

### 3 | TRYGGA OCH SÄKRA HÅLLPLATSER OCH TERMINALER

#### Policy

Hållplatser och terminaler är naven i kollektivtrafiksystemet och viktiga mötesplatser för våra resenärer. Intrycken från dessa mötesplatser har stor betydelse för hur kollektivtrafiken i stort värderas. Hållplatser och terminaler ska därför lokaliseras, utformas och underhållas så att de är och upplevs som trygga och säkra att använda av kollektivtrafikens resenärer och personal.



# LOKALISERING

## Policy

Hållplatser och terminaler ska lokaliseras så att de är och upplevs som trygga och säkra av alla trafikanter och så att risken för olyckor minimeras.

### PROBLEMDISKUSSION

Läget och omgivningarna vid varje hållplats och terminal är unikt, det är därför svårt eller omöjligt att ge specifika råd för lokalisering av hållplatser och terminaler. Det är dock viktigt att man redan i planeringsskedet av nya områden beaktar lokaliseringen av hållplatser och terminaler.

I VGU samt i skriften *Bättre busshållplatser\** finns råd om hur hållplatser ska lokaliseras ur trafikteknisk synvinkel. Framför allt är dessa råd framtagna för att öka säkerheten för resenären och andra trafikanter och för att säkerställa framkomlighet för övrig trafik.

En viktig faktor för att hållplatsen ska vara tillgänglig för funktionshindrade är att lutningarna på och omkring hållplatsen minimeras.

I TRAST finns underlag för andra lokaliseringsgrunder, till exempel tillgänglighetsprincipen och stationsnärhetsprincipen. Det kan vara svårt att följa och uppfylla alla principer, men man bör vara medveten om dem. Trygghetsaspekterna saknas till stor del i dagsläget.

**Hållplatser på landsbygd.** Ett ofta förekommande problem är lokalisering av hållplatser

där målpunkten endast finns på ena sidan av vägen. Antingen lokaliseras hållplatsen längs vägen vilket medför att resenärerna måste korsade vägen, eller så lokaliseras hållplatsen vid målpunkten vilket medför en längre restid för övriga resenärer. Enda sättet att komma ifrån detta problem är att lokalisering av hållplatser tas med redan i planeringsstadiet av nya områden (målpunkter).

Längs större vägar med mycket trafik och höga hastigheter är lokalisering av hållplats särskilt viktig med tanke på trafiksäkerheten. Vid skolor och andra tunga målpunkter bör därför bussen lämna vägen och angöra målpunkten. Vid mötesfri landsväg (2+1-väg) ska gående kunna korsa vägen på ett trafiksäkert sätt i två steg via spärrområde. På motorväg måste avskild hållplats användas och det ska finnas planskildhet för gående och cyklande till och från hållplats. Även när trafiksäkerheten har beaktats kan tryggheten för vissa grupper av trafikanter vara låg i dessa trafikmiljöer.

I vissa fall är det mycket svårt att lokalisera en hållplats i ett för resenären tryggt och säkert läge. Här kan så kallade bussignaler vara en lösning. Systemet innebär hållplatsen kan vara lokaliserad

\*Bättre busshållplatser – Idéskrift om hur vi kan utveckla kollektivtrafiken genom högre kvalitet på landets busshållplatser, Svenska Kommunförbundet (1999)

något avsidet huvudvägen och att bussen bara kör in till hållplatsen när det finns resenärer som ska kliva av eller på bussen.

**Stationer och terminaler.** Stationer och terminaler är idag ofta lokaliserade avsidet, där trafik- och rörelsemönster uppstår endast på grund av resenärerna. Områdena runt dessa stationer och terminaler består ofta av barriärskapande trafiksystem, buskage och parker. Detta är ett problem eftersom resenären kan hamna i en otrygg situation, särskilt nattetid.

Det centrala läget för knutpunkterna är mycket viktigt för möjlighet till tät transportslagsövergripande trafik. Med stationen/terminalen som en del i staden med en förtätad stadsstruktur, nära mellan målpunkter och knutpunkter och hållplatser, skapas en naturlig genomströmning av människor och resenärer som i sig ger trygghet.

### MÅLSÄTTNINGAR

- Ingen ska dödas eller allvarligt skadas till följd av felaktigt lokaliserad hållplats.
- Stora stationer och terminaler ska lokaliseras till relevanta målpunkter för kollektivtrafikens kunder.
- Representanter från trafikhuvudmannen ska vara delaktiga i tidiga planeringsskedet för

lokalisering av hållplatser och terminaler.

- Affärer, boende och andra verksamheter ska öka nära knutpunkter och hållplatser (via kommunernas planering).
- Fler bussignaler som upplyser föraren om väntande resenärer på landsbygd.

### HANDLINGSPLANER

- SLTF ska verka för att samarbetet mellan trafikhuvudman, entreprenörer, kommuner och Vägverket ökas så att kollektivtrafikens intressen beaktas vid all fysisk planering.
- Svenska Kommunförbundet ska verka för en ökad exploatering nära knutpunkter och hållplatser.
- Väghållare och trafikhuvudman verkar för att införa bussignaler på landsbygd.

### GODA EXEMPEL & LÄSTIPS

#### Sunderby sjukhus mellan Boden och Luleå.

Vid planering av Sunderby sjukhus var frågan om



kollektivtrafikförsörjning med från första början. Resultatet blev en god tillgänglighet till kollektivtrafiken och ett tryggt och säkert kollektivtrafiksystem.\*

**VGU och TRAST.** En planeringshandbok för trafikfrågor i tätort, TRAST (Trafik för en Attraktiv Stad) och en utformningsanvisning, VGU (Vägars och Gators Utformning).

*www.vv.se/vgu-trast*

#### Lästips

- *Rädslans rum – trygghetens rum – ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet*, Birgitta Andersson, VINNOVA Rapport VR 2001:32
- *Bedre trygghet i kollektivtransporten*, Anne Inga Hilsen, Kathrine Holstad & Katrine S. Hanssen, Arbeidsforskningsinstituttet (Norge), november 2003
- *Idékatalog om cykel- och gångtunnel – undergång eller trygg genväg?*, B Holm m.fl, Vägverket, 1999
- *Jämställdhet i vägtransportsystemet – jämställd vägplanering*, VV publ. 2003:51

**Bussignaler.** Länstrafiken Norrbotten har tillsammans med VV installerat bussignaler på sex stycken busshållplatser i länet. Signalsystemet ger resenärerna ökad trygghet och en säker hållplats, samtidigt som bussförarens arbetsmiljö förbättras. Hållplatserna med bussignaler finns längs väg E4 i Sangis, Åkroken, Jämtön, Börjelslandet, Persön och Måttsund.

För att bussen ska svänga in till hållplatsen kallar resenären in bussen genom att trycka på knappen till ljussignalen. Bussföraren ser då att signallampan är släckt och kör in till hållplatsen. Om lampan blinkar kan bussen köra förbi hållplatsen utan att svänga in och sparar då tid.



# INFORMATION

## Policy

Trafikinformation ska finnas på hållplatser och terminaler. Detta innebär ökad trygghet och säkerhet för resenärerna genom att veta när fordonet förväntas ankomma eller avgå

## PROBLEMDISKUSSION

Aktuell, korrekt och lättillgänglig information till resenären på hållplatser och terminaler är viktig, främst ur ett trygghetsperspektiv. Information bidrar till att öka resenärens känsla av egenkontroll vilket upplevs positivt. Det finns flera sätt att informera resenären, allt ifrån den moderna realtidsinformationen till de mer traditionella tidtabellerna och linjenätskartorna. De problem som uppstår vid information är främst kopplade till utformningen av informationen, om den är tydlig, korrekt och nåbar. För att informationen ska vara tillgänglig för olika grupper av funktionshindrade krävs också att den finns i flera tillgängliga format. Enkelhet och tydlighet mycket viktiga begrepp som bör vara vägledande när man utformar informationen.

I projektet *Hela Resan*\* konstateras att information är extra viktigt för funktionshindrade. Riksdagens mål om en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade senast år 2010 har fått till följd att hela kollektivtrafiksystemet för närvarande ses över, bland annat med avseende på utformning av information. Detta arbete utförs av trafikhuvudmannen och utgörs i stor utsträckning av förbättring av dagens information snarare än

att ny utformning tas fram. Ett problem i detta sammanhang är att kollektivtrafikinformationen ser mycket olika ut i olika delar av landet. Det finns olika principer för utformning av tidtabeller och linjenätskartor, man använder olika symboler, ”nattrafik” och ”ungdom” definieras olika av olika trafikhuvudmän och fordonen som sådana ser olika ut i olika delar av landet.

En begränsande faktor är kostnadsfrågan, till exempel är det inte ekonomiskt försvarbart att införa realtidsinformation i hela landet (nedan). Därför är det viktigt att hitta rätt nivå för informationsutbudet på olika hållplatser och terminaler.

*Realtidsinformation* är ett exempel på god information till resenären. Ett trygghetsproblem uppstår i de fall då realtidsinformationen är felaktig eller tillfälligt saknas, då resenären förväntar sig att fordonet ska komma och det inte gör det. Eftersom realtidsinformation när den fungerar är god information uppstår här en trygghetskonflikt mellan god funktion och sårbarhet. Efter hand som tekniken utvecklas och systemen blir mer stabila och pålitliga kommer vissa brister i dagens system att försvinna.

*Störningsinformation* är information till

resenären att kollektivtrafiken tillfälligtvis inte fungerar som vanligt. Resultat i SLTFs Kollektivtrafikbarometer visar att resenärerna ofta är missnöjda med den information som tillhandahålls i samband med störningar. Här finns verkningsfulla och effektiva insatser att göra för att öka resenärernas trygghet. Störningsinformation kan till exempel ges till resenären via högtalare, realtidsskyltar, personal och telefonsvararmeddelanden hos trafikinformationen. Funktionshindre kan i vissa fall ha behov av att störningsinformationen lämnas i mer än ett format. Exempelvis så kan en hörselskadad människa inte tillgodogöra sig information som enbart lämnas via högtalare.

Informationen måste komma snabbt och vara korrekt. Ett av de största problemen är att nå fram med störningsinformation till väntande resenärer på landsbygd eftersom kommunikationsmedel oftast saknas vid dessa hållplatser. I takt med att ny teknik blir tillgänglig för alla finns här en stor utvecklingspotential, inte minst genom kommunikation med mobiltelefon.

*Personlig service* i form av synlig personal som resenären kan vända sig till med frågor är en trygghetsskapande faktor enligt flera studier och

kan i vissa fall också kompensera för avsaknaden av tekniska hjälpmedel eller brister i utformning. För funktionshindre är ledsagarservice ibland en förutsättning för att man ska kunna resa, främst för att hitta rätt vid byten på större terminaler och stationer.

Avsaknaden av personlig service både på fordon och på stationer är en orsak till att resenärer känner sig otrygga. På vissa ställen och på vissa tider finns bussvärdar, tågvärdar, stationsvärdar och vagnvärdar som gör insatser för att öka tryggheten.

#### MÅLSÄTTNINGAR

- Alla stora terminaler ska vara utrustade med väl fungerande realtidsinformation.
- Samtliga trafikhuvudmän ska ha en handlingsplan för införande av realtidssystem.
- Alla hållplatser och terminaler ska vara utrustade med aktuellt telefonnummer till trafikledningscentral som ska vara bemannad under hela trafikdygnet.
- Alla hållplatser ska vara utrustade med aktuell linjeinformation: linjenummer, linjesträckning och tidtabell.
- Informationen vid trafikstörningar ska

förbättras. Funktionshinderades behov av att störningsinformation lämnas i olika format ska beaktas.

- Trafikinformation ska finnas i olika format för att samtliga resenärsgupper ska kunna ta del av den.
- Alla stora stationer och terminaler ska kunna erbjuda personlig service under hela trafikdygnet.
- Ett branschgemensamt förslag för skyltning till kollektivtrafiksystem utformas.

#### HANDLINGSPLAN

- Trafikhuvudmannen ska tillse att alla stora terminaler utrustas med realtidsinformation.
- Trafikhuvudmannen ska ta fram en utvecklingsplan för införandet av realtidssystem.
- Trafikhuvudmannen ska se till att alla hållplatser och terminaler utrustas med aktuellt telefonnummer till bemannad trafikledningscentral.
- Trafikhuvudmannen ska se till att alla hållplatser förses med aktuell linjeinformation: linjenummer, linjesträckning och tidtabell.
- SLTF tillsammans med sina medlemmar ska arbeta för införande och kontroll av väl fungerande störningsinformation.
- SLTF och BR ska i samråd med övriga

intressenter driva frågan om att större terminaler ska erbjuda personlig service under hela trafikdygnet.

- SLTF ska skapa ett IT-nätverk bland sina medlemmar som bland annat ska hantera frågor kopplade till realtidsinformation.
- SLTF verkar för att införa nationella riktlinjer för vägvisning till kollektivtrafiken samt hur informationen kan göras mera enhetlig.

#### GODA EXEMPEL & LÄSTIPS

**Bankomater!** Bankomater hittar vi alla till – gott exempel på en enhetlig skyltning till information.





**Resplus.** Inventering av 13 knutpunkter inom projektet "Hela Resan", se [www.resplus.se](http://www.resplus.se) under rubriken Stationsinfo. Se även Olof Nordells, Vianord, delrapport "TågplusGuiden Serviceinfo, information om stationer och terminaler i TågplusGuiden".

*www.resplus.se* ger möjlighet att boka hela resan på en gång.

**Vagnvärdar och stationsvärdar.** Ett försök med vagnvärdar på spårvagnar i Göteborg genomfördes under 2001. Resultatet av utvärderingen av detta försök visade att resenärerna var mycket positivt inställda till vagnvärdar. Under 2003-2004 pågår ett försök med transportslagsövergripande stationsvärdar i Avesta/Krylbo. Av utvärderingen framgår att de flesta resenärerna känner till stationsvärdarna, att hälften har fått hjälp och att många är beredda att betala för stationsvärdstjänsten.

**Landsgemensamt telefonnummer för kollektivtrafikinformation.** I Norge finns ett gemensamt tresiffrigt telefonnummer (177) för information angående kollektivtrafiken i hela landet. På centralen kan man se varifrån man ringer även om man använder mobiltelefon och man kan därmed snabbare ge relevanta upplysningar.

Mer information finns på [www.ruteopplysningen.no](http://www.ruteopplysningen.no)

## UTFORMNING

### Policy

Hållplatser och terminaler ska vara utformade så att de är och upplevs som trygga och säkra. Områden som bör beaktas är belysning och övrig utrustning så som t.ex. väderskyddens utformning, sikt och överblick på och kring terminal/hållplatsområdet, markbeläggning, möjlighet att framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt och med lämplig hastighet, övervakning och trafikantinformation, m.m. Särskild vikt bör läggas vid utformning av de hållplatser där fordon tillbringar sin reglertid.

### PROBLEMDISKUSSION

Utformningen av hållplatser och terminaler är en nyckel till kollektivtrafikresenärernas upplevda trygghet och säkerhet. Forskning visar till exempel att många resenärer känner otrygghet vid hållplatser och terminaler när de är dåligt belysta. En väl utformad hållplats eller terminal kan höja kollektivtrafikresenärens trygghet och säkerhet.

Nya anvisningar i VGU om hållplatser som i ökad utsträckning beaktar trafiksäkerhet, tillgänglighet och bussprioritering finns. De mer trafiksäkra hållplatsutformningarna, som i ökad omfattning föreslås i tätort, säkrar gångpassagen och ger mer plats för väntande passagerare. De kan dock ha negativa effekter på bilisternas framkomlighet.

Vid utformning av hållplatser och terminaler är det viktigt att entreprenörernas kunskaper tas tillvara redan tidigt i planeringsprocessen.

På landsbygd är det främst ökade krav på plattformar som på sikt ökar tryggheten för väntande passagerare. Plattformar är vanliga men har sina brister och saknas ofta på landsbygd. Normalt

sett är plattform ett grundkrav för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla grupper av resenärer. Men det räcker inte, den måste också utformas och utrustas ändamålsenligt. Högt och rätt utformat kantstöd, taktila ledstråk, lutningar, plats för rullstol, väderskydd med bänk och tidtabellsinformation är utformningsdetaljer som bör beaktas vid alla plattformar. Av säkerhetsskäl kan det ibland vara lämpligt att förse plattformen med räcke framför bussen – något som idag är sällsynt. Av trygghets- och säkerhetsskäl ska väderskyddet utformas så att väntande resenär och bussföraren ser varandra på långt håll.

Trygghetskapande åtgärder såsom service-telefon eller en telefon som går till trafikledningen från hållplatser och terminaler finns på flera ställen utomlands. En sådan telefon skulle öka tryggheten genom att kollektivtrafikresenären vid alla tillfällen kan påkalla hjälp eller kontakta trafikledningen och få besked om störningar.

Videoövervakning kan minska antalet incidenter. Vid frågan om videoövervakning kommer frågor om resenärernas integritet upp,

något som behöver diskuteras vidare. Både i Stockholm och i Göteborg övervakas kollektivtrafikfordon sedan ett par år tillbaka och man har mycket goda erfarenheter av detta. SL har nyligen fått tillstånd att övervaka tunnelbanestationer.

**Hållplatser på landsbygd.** Busshållplatser på landsbygd är i stor utsträckning utformade för att utgöra minsta möjliga hinder för övrig motorfordonstrafik. Säkerhets- och trygghetsaspekter för kollektivtrafikanterna får för den skull inte glömmas bort vid utformning av dessa hållplatser. Busshållplatser på landsbygd används ofta av barn vilket ställer högre krav på utformningen. Där barn i yngre åldrar använder hållplatsen i stor omfattning bör därför hållplatsen ligga skild från körbanan. Tryggheten vid landsbygdshållplatser är sannolikt ganska låg till följd av att plattformar ofta saknas och att gångpassagen över vägen upplevs som osäker. Belysning saknas i stor utsträckning på dessa hållplatser.

**Hållplatser i tätort.** Många svåra olyckor med oskyddade trafikanter inträffar vid hållplatser i tätort beroende på att dom, utan att vara trafiksäkrade, ofta ligger i attraktiva lägen där många gående passerar gatan. Busshållplatser i tätort kan ofta byggas om till mer trafiksäkra stopphållplatser utan allt för stora inskränkningar för biltrafikens framkomlighet. De positiva trafiksäkerhets-effekterna blir tydliga för kollektivtrafikresenärer men skulle främst komma den stora gruppen gående till del.

**Hållplatser vid skolor.** Barns behov av trygga och säkra hållplatser är naturligtvis mycket stort. Därför är utformning av hållplatser vid skolor extra viktig. Ett relativt nytt problem är att många föräldrar skjutsar sina barn till skolan med bil vilket innebär att biltrafiken runt skolor i samband med dagens start och slut kan vara intensiv. En översyn av trafiksituationen vid skolorna (avlämningsplatser, leveranser, parkeringsplatser för personal m.m.) och busshållplatsernas läge och utformning vid skolor kan därför vara nödvändig.

**Stationer och terminaler.** En station eller terminal ska kännas trygg för användaren. För att uppnå detta är utformningsaspekterna viktiga. En bra orienterbarhet är viktigt. Det är nödvändigt för resenärerna att veta var de befinner sig, vart de ska bege sig, hur de kommer dit och vad de möjligen vill klara av på vägen. Om man känner sig vilsen, då ökar genast otryggheten. Tunnlar leder ofelbart till att resenärerna tappar orienteringen. Hissar kan också vara ett orosmoment. Hissar som är inbyggda och dolda skapar oro varför glasade hissar helt klart är att föredra. Delar av lokalerna som ligger utom synhåll från resten av lokalerna inbjuder till att bli samlingsplats för icke-önskvärda besökare. En station får inte vara ett tillhåll.

Undersökningar visar att belysningen är en mycket viktig aspekt. En anläggning som känns mörk och ruffig känns definitivt inte trygg. Däremot kan en anläggning som badar i ljus från fjärran hårda strålkastare kännas extra steril vilket också kan bidra till en ökad otrygghetskänsla.

Ansvarssituationen på stationer och terminaler är ibland oklar vilket leder till problem med vem som har ansvaret för att se till att ordningen hålls.

Detta är en fråga som är mycket viktig att lösa. Med en tydlig ansvarsfördelning finns möjlighet att införa tydliga ordningsregler. Ordningsvakter kan se till att ordningsreglerna sedan följs. Bemanning av stationer och terminaler ger effekter både på ordning och på underhåll.

#### MÅLSÄTTNINGAR

- Acceptans ska uppnås för bra hållplatslösningar trots negativa effekter för bilisternas framkomlighet.
- Exempelsamling över ”Goda exempel på trafik-säkra hållplatsområden” klar och marknadsförd under 2006.
- VGU ska även innefatta flyttbara plattformar (kompletteras under 2006).
- Antalet upplysta hållplatser med plattform på landsbygd ska öka.
- Hållplatser i tätort ska ha plattform och tillräcklig belysning.
- Orienterbarheten och belysningen på stationer och terminaler ska förbättras.
- Ordningsregler ska finnas på stationer och terminaler.
- Informationspelare med servicetelefon ska

- finnas på obemannade stationer och terminaler.
- En gemensam policy ska finnas gällande lägsta standard för hållplatser (baserat på antal resande).
  - Enhetlig profil på hållplatsutrustning ska finnas inom trafikhuvudmannens område. Det skapar en enhetlig standard och ett igenkännande hos resenär samt minskar material- och lagerkostnader.
  - Vid ny- och ombyggnad ska hållplats förses med god belysning. I första hand i väderskyddet och i andra hand på belysningsstolpe.
  - Varje station och terminal ska ha en ansvarig huvudman som har ansvar för ordningen på stationen/terminalen.

#### HANDLINGSPLAN

- VV och Svenska Kommunförbundet ska ta fram och sprida en exempelsamling som marknadsför trafiksäkra hållplatsområden i tätort.
- VV ska bedriva och utvärdera projekt kring flyttbara plattformar för landsbygd.
- VV ska satsa på plattformar och belysning på landsbygdshållplatser.
- Svenska Kommunförbundet ska stödja

- kommunerna i deras arbete med att ta fram belysningsstrategier för det offentliga rummet.
- SLTF ska organisera ett försök med trygghets-telefon på stora terminaler och stora stationer.

#### GODA EXEMPEL & LÄSTIPS

##### Servicetelefon kopplad till trafikledningen



**Videoövervakning av kollektivtrafiken i Göteborg och Stockholm.** Västtrafik har installerat videoövervakningssystem i många kollektivtrafikfordon. På sikt handlar det om att alla spårvagnar, de flesta bussar i stadstrafiken samt lokaltågen till Kungälv respektive Alingsås ska vara videoövervakade. Även i Stockholm övervakas kollektivtrafiken med videokameror, även plattformar i tunnelbanan.



**VGU och TRAST.** En planeringshandbok för trafikfrågor i tätort, TRAST (Trafik för en Attraktiv Stad) och en utformningsanvisning, VGU (Vägars och Gatans Utformning). [www.vv.se/vgu-trast](http://www.vv.se/vgu-trast)

**Ledstråksprojekt.** Lunds tekniska högskola leder för närvarande (hösten 2004) ett ledstråksprojekt där Vägverket är finansierare. Projektet innebär att man testat olika kombinationer av material och produkter som används i den fysiska miljön för synskadade personer.

*Att orientera med hjälp av ledytter – Blinda testar taktiliteten i yttor med olika material och struktur*, Agneta Ståhl m.fl., Vägverket Publikation 2004:158, 2004-12. [www.vv.se](http://www.vv.se)

#### Lästips

- *Bussprioritering – effekter på framkomlighet och säkerhet*, VV publ. 2001:2
- *Bättre busshållplatser – Idéskrift om hur vi kan utveckla kollektivtrafiken genom högre kvalitet på landets busshållplatser*, Svenska Kommunförbundet 1999, [www.svekom.se](http://www.svekom.se).
- *Diskriminering och tillgänglighet – rapport till diskrimineringskommittén*, Handikappsombudsmannen (HO), 2004
- *Goda exempel på utformning av busshållplatser med betoning på funktionshindrades behov och möjligheter*, VV, Göteborg 1999.
- *Handbok för hållplatsers utformning och*

- utrustning*, Västtrafik, Rapport datum 02-06-19.
- *Handlingsplan 2003 för ökad tillgänglighet för funktionshindrade*, SL, December 2002.
  - *Handlingsplan Ökad tillgänglighet för personer med funktionshinder*, Västtrafik, 2004.
  - *Skånetrafikens hållplatshandbok*, 2004.
  - *Stations-Guide*, Kurt Hultgren, Stationsrådet (2002).
  - *Tryggare stad – kan man förändra rädsans platser*, C Listerborn, Stadsbyggnadskontoret Göteborg, 2000
  - *Upplevd trygghet vid resor med kollektiva transportmedel*, VTI meddelande 919-2002

# UNDERHÅLL

## Policy

Hållplatser och terminaler ska underhållas så att de är och upplevs som trygga och säkra för resenärer och personal. Vetskapen om att hållplatser och terminaler kontinuerligt ses över skapar en ökad trygghet. Skadegörelse, klotter och nedskräpning ska därför åtgärdas så snart som möjligt. Vintertid är halkbekämpning och snöröjning viktigt och ska prioriteras för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och säker för alla.

## PROBLEMDISKUSSION

Ett ostädat område upplevs av många som otryggt. Krossade rutor och klotter ger ett oroligt intryck. Det är därför viktigt att det löpande underhållet av hållplatser och terminaler sker effektivt och att punktinsatser vid vandalism sker snabbt. Ett problem för att snabbt underhåll ska kunna erbjudas är att det är dyrt för trafikhuvudmannen att lagerhålla olika utrustning. Ökad bemanning leder till mindre skadegörelse och kan vara en resurs för att klara löpande underhåll.

Röjning av vildvuxet buskage samt övrig skötsel av gröna ytor i anslutning till hållplatser och terminaler är viktigt för att resenären ska kunna ha uppsikt och därmed uppleva hållplatsen eller terminalen som trygg och trevlig.

Snöröjning och halkbekämpning är viktiga moment för att öka säkerheten på och tillgängligheten till hållplatser och terminaler. Snöröjningen är viktig för att fordonet ska kunna angöra hållplatsen på ett riktigt sätt. Resenärer som har svårt att ta sig fram måste känna sig trygga och förvissade om att de kan ta sig ombord och av

fordonen på ett smidigt sätt och utan att riskera att halka omkull.

Till underhåll av hållplatser och terminaler hör också underhåll av informationssystem (se även kapitel 3.2 ”Information”). Informationssystem som inte fungerar eller som innehåller felaktig information ger ett mycket dåligt intryck och kan bidra till en ökad otrygghet. Särskilt gäller detta realtidsinformation som inte fungerar eller är opålitlig.

Vänthallar med reklam har vissa fördelar. De är ofta utformade i god design, är belysta och kan generera intäkter. Reklamfirman bekostar driften av vänthallen mot att de får ha reklam i den. Alternativt så står trafikhuvudmannen för driften, men hyr ut reklamplatsen. Det är ofta lätt att sälja reklamplatser i vänthallar på de hållplatser där vänthallen är synlig för förbipasserande. Svårigheten är att få även de mindre attraktiva hållplatserna reklamförsedda, något som kan gå att ordna via avtal.

Det bör finnas en plan för underhåll av hållplatser och terminaler. Vem som är ansvarig för

underhållet av hållplatser och terminaler varierar runt om i landet. Det kan vara trafikhuvudmannen, kommuner eller andra. Innehållet i en underhållsplan är naturligtvis olika beroende på om den avser hållplatser eller terminaler och vilken typ av hållplatser som avses. Ett av de viktigaste områdena är att underhållsplanen anger hur ofta underhåll ska ske och hur det ska följas upp att planen följs. Även skötselkrav för gröna ytor är en viktig del av underhållsplanen.

#### MÅLSÄTTNINGAR

- Underhållsbehov ska upptäckas och rapporteras snabbt.
- Ingen ska dödas eller skadas svårt på hållplats eller terminal på grund av bristande underhåll.
- Värmeslingor ska användas i ökad utsträckning för halkbekämpning.
- Vinterväghållning på hållplatser ska förbättras.
- Underhållsplaner ska finnas för samtliga hållplatser och terminaler.

#### HANDLINGSPLAN

- Trafikhuvudmannen i samråd med berörda kommuner ska ta fram underhållsplaner för samtliga hållplatser och terminaler.
- Svenska Kommunförbundet ska marknadsföra och sprida råd 4 i Kommunförbundets skrift *Titta det snöar* (Prioritera oskyddade trafikanter och underlätta för resor med kollektivtrafik).
- VV ska marknadsföra *ATB VINTER 2003* vad gäller hållplats och hållplatsområden.
- BR och SLTF ska granska innehållet i *ATB VINTER 2003* och *Titta det snöar* för att se om dessa säkerställer branschens krav.

### GODA EXEMPEL & LÄSTIPS

#### Reklamfinansierat väderskydd



**Värmeslingor.** Värmeslingor finns på flera hållplatser i Norrbotten och där man har mycket goda erfarenheter av detta. Bilden nedan visar hållplatsen Medborgarplatsen i Bodens centrum. Kontakta Länstrafiken i Norrbotten AB för mer information.



#### Lästips

- *ATB VINTER 2003*, VV, Publ 2002:148.
- *Titta det snöar – Åtta goda råd för kommunal vinterväghållning*, Svenska kommunförbundet 2003, ([www.svekom.se](http://www.svekom.se)).
- *Handbok för hållplatsers utformning och utrustning*, Västtrafik, Rapport datum 02-06-19.
- *Skånetrafikens hållplatshandbok*, 2000.
- *Stations-Guide*, Kurt Hultgren, Stationsrådet (2002).

## 4 | TRYGG OCH SÄKER VÄG TILL OCH FRÅN HÅLLPLATSER OCH TERMINALER

### Policy

Vägen till och från hållplatser och terminaler har stor påverkan på resenärernas val av färdmedel. Vägar till och från hållplatser och terminaler ska därför lokaliseras, utformas och underhållas så att de är och upplevs som trygga och säkra att använda av kollektivtrafikens resenärer.

”Upplevd trygghet påverkar valet av färdmedel och lusten att vistas i gaturummet. Gångtunnlar och gångbroar kan upplevas som otrygga i mörker. Rädslan att bli utsatt för överfall är större på ödsliga platser, särskilt bland kvinnor. Funktionsuppdelning av staden ger upphov till ödsliga områden, och därmed ökar också rädslan för överfall.”\*

Vägen till och från hållplatser och terminaler är i realiteten alla vägar i samhället. Ansvaret för vägar och gator är väghållarens, det vill säga kommunerna, Vägverket och ibland enskilda väghållare. Detta innebär att man från kollektivtrafikbranschen måste arbeta med att medvetandegöra, påverka och samverka med väghållaren i syfte att skapa trygga och säkra reskedjor.



\*Trafik för en Attraktiv Stad, Handbok, Utgåva 1, Boverket, Svenska Kommunförbundet, Vägverket och Banverket, (2004), [www.vv.se](http://www.vv.se)

## LOKALISERING

### Policy

Synliggörandet av kollektivtrafiken i den fysiska miljön ger förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik som långsiktigt kan ge ökad trygghet och säkerhet. Kollektivtrafikens villkor och behov ska därför integreras i ett tidigt skede i den fysiska planeringen. Hänsyn måste tidigt och konsekvent tas till hur och var hållplatser och terminaler placeras så att resenärerna kan färdas till dessa på ett tryggt och säkert sätt. Detsamma gäller vid planering av linjesträckningar.

När hållplatser och terminaler planeras och anläggs ska alltid hänsyn tas till hur resenären så tryggt och smidigt som möjligt kan ta sig till dem. De ska vara lätta att hitta. De ska ligga naturligt i förhållande till övriga rörelsemönster i området. I vissa fall kan det finnas anledning att ha kortare avstånd mellan hållplatserna om man inte kan erbjuda en tryggt och säker väg för resenären.

Namnsättning på hållplatsen ska ske så att orientering i det aktuella området underlättas för resenären.

### PROBLEMDISKUSSION

Vid lokalisering av hållplatser och terminaler sker också en lokalisering eller ett val av vilka vägar kollektivtrafikresenären behöver använda sig av för att nå hållplatsen eller terminalen. Detta val är i många fall mer eller mindre omedvetet hos planeraren och svårt att definiera med avseende på rätt eller fel eftersom kollektivtrafikens behov ofta ska tillgodoses i befintliga fysiska miljöer.

För att samhället i stort ska vara tryggt och säkert för kollektivtrafikresenären krävs att hänsyn tas vid all fysisk planering. Tyvärr sker inte det idag. Ett problem är att det kan uppstå intressekonflikter mellan säkerhet och trygghet. Till exempel är det mer säkert att separera gångstråk från annan trafik för att minska kollisionrisker samtidigt som avskilda gångstråk kan upplevas som otrygga. På samma sätt kan det uppstå en målkonflikt mellan kollektivtrafikens attraktivitet å ena sidan och säkerhet och trygghet å andra

sidan, där en gen och snabb väg kan ställas mot en för alla tillgänglig väg säkrad med farthinder.

Projektet ”Tryggt och säker resa”, som genomförts i Jönköping, Tel Aviv och Sheffield under 2003 och 2004, har till stor del fokuserat på trygghet i offentliga miljöer. Man har genomfört trygghetsvandringar med olika grupper av människor för att på det sättet kartlägga var otryggheten är som störst.

Forskning\* visar att den allra viktigaste orsaken till att resenärer känner otrygghet på vägen till och från hållplats eller terminal är att nödgas träffa på berusade personer.

Det ska givetvis vara lätt att hitta till kollektivtrafiken. Några viktiga aspekter vid planering av hållplatsers och terminalers läge är orienterbarhet och namnsättning. Namnsättningen bör vara logisk och hållplatser och terminaler bör lokaliseras nära kända platser i området för att underlätta för resenärerna att hitta.

**MÅLSÄTTNINGAR**

- Vid all fysisk planering ska kollektivtrafikens behov beaktas.
- Kollektivtrafiken ska synliggöras i den fysiska miljön.
- Hållplatser ska namnsättas logiskt.
- Hållplatskvalitet och resenärens möjlighet att ta sig till/från hållplatsen ska beaktas vid planering av kollektivtrafiken.
- Hållplatser och terminaler ska lokaliseras i nära anslutning till kända platser i området (orienterbarhet).

**HANDLINGSPLAN**

- SLTF ska verka för att samarbetet mellan trafikhuvudman, kommuner och Vägverket ökas så att kollektivtrafikens intressen beaktas vid all fysisk planering.
- Trafikhuvudmannen ska verka för att ”Hela resan”-perspektivet tillämpas vid planering av kollektivtrafiken.

- Svenska Kommunförbundet ska informera och ge kunskaper till kommuner om trygghetens betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet.
- Trafikhuvudmannen ska hålla regelbunden dialog med polisen där man informerar om miljöer som kan vara otrygga för resenärerna.
- Trafikhuvudmannen ska kalla till trygghetsvandringar när det har uppkommit problem på något särskilt ställe.

**GODA EXEMPEL & LÄSTIPS**

**Trygg och säker, Jönköping.** Kortrapport *Trygg och säker resa*, Lisa Warsén i samarbete med Ingemar Lundin, Rafi Melzer och Phil Haywood, (Jönköpings länstrafik AB, Vinnova, Jönköpings kommun), 2004

**Trygghet i TRAST.** Se TRAST Underlag, utgåva 1, kapitel 4 om trygghet.  
[www.vv.se/vgu-trast](http://www.vv.se/vgu-trast)

# INFORMATION

## Policy

Kollektivtrafiken och väghållarna ska tillsammans kontinuerligt informera resenärerna hur man säkrast tar sig till/från hållplatsen, t.ex. att i mörker använda reflex. Trafikinformation i realtid innebär ökad trygghet och säkerhet för resenärerna vare sig de är hemma eller på väg till hållplats eller terminal och ska därför eftersträvas.

## PROBLEMDISKUSSION

En självklar förutsättning för att kunna nyttja kollektivtrafiken är man har kunskap om systemet, både i form av exempelvis linjenät likväl som hur man på ett enkelt, tryggt och säkert sätt kommer till och från hållplats. För vaneresenärer som reser i sitt vanliga område är detta sällan ett problem. Problem kan dock uppstå för sällanresenärer eller då man önskar nyttja kollektivtrafiken på en ny ort.

Vägvisning exempelvis till järnvägsstationen eller resecentrat finns i de flesta städer, men i det flesta fall är det enbart fråga om skyltning för biltrafiken. Skyltning för gående eller cyklister är ofta sämre. Att inte vara säker på vilken väg man bör ta som gående kan vara ett stort otrygghetsmoment och leda till att man väljer ett "säkrare" transportmedel.

Det är viktigt att information om kollektivtrafiksystemet finns lättillgänglig även då du som resenär inte befinner dig i direkt närhet av hållplats eller terminal. Idag har samtliga landets trafikhuvudmän information om sin trafik via sin hemsida. På 19 hemsidor kan man söka sin

resa mellan två hållplatser. Karta över hållplats går att få fram på IT trafikhuvudmäns hemsida. Adressbaserade informationssystem där det är möjligt att söka sin resa från dörr till dörr förekommer hos vissa trafikhuvudmän, till exempel hos Skånetrafiken. Denna service till resenärerna bör finnas hos alla trafikhuvudmän.

Information i realtid är en mycket bra service för kollektivtrafikresenärer även innan de når själva hållplatsen eller terminalen. Realtidsinformation via Internet finns idag hos tre stycken trafikhuvudmän och hos en kan du få realtidsinformation via mobiltelefon (SMS/WAP)\*. Möjligheten att få information om kollektivtrafiken på andra publika platser så som i större affärscentra, på idrottsarenor eller på torg är fortfarande inte så vanligt. Det är dock en mycket bra service eftersom du som resenär bättre kan planera din tid och om du vill välja att vänta på en annan plats än vid själva hållplatsen.

Möjligheten att få störningsinformation redan innan man påbörjar resan innebär också att man som resenär kan välja att vänta hemma eller på

arbetsplatsen istället. I de större svenska städerna kan man genom vissa radiokanaler få störningsinformation. Det är främst under högtrafiktid som man rapporterar om exempelvis inställda turer. Undersökningar visar att många oskyddade trafikanter skadas i närheten av hållplatser. Detta är inte så anmärkningsvärt eftersom hållplatserna ofta är placerade i områden eller längs stråk där många människor rör sig. Genom exempelvis olycksstatistik bör speciellt farliga platser kunna lokaliseras och man bör givetvis arbeta med att förbättra den fysiska utformningen för att höja säkerheten. Man skulle också kunna tänka sig att exempelvis genom kartor eller skyltning hänvisa resenärerna till den säkraste vägen till och från hållplatsen.

För att kunna lokalisera farliga platser kan STRADA-systemet (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) användas. STRADA är Sveriges officiella informationssystem för registrering, lagring och analys av trafikolyckor och personskador på nationell nivå.

Användandet av reflex bör öka. Detta är inte bara en säkerhetshöjande åtgärd då resenären går

till och från hållplats utan är också till stor hjälp för förarna att i god tid upptäcka om någon väntar vid hållplatsen.

#### **MÅLSÄTTNINGAR**

- Samtliga trafikhuvudmän ska ha realtidsinformation på Internet.
- Samtliga trafikhuvudmän ska ha realtidsinformation via mobiltelefon.
- Störningsinformation via radio ska öka.
- Ett branschgemensamt förslag till utformning av skyltning för gående och cyklister till kollektivtrafiksystemet ska finnas.
- Andelen resenärer som använder reflex i mörkret i samband med sin kollektivtrafikresa ska öka.
- Trafikhuvudmannen ska tillhandahålla linjenätskartor på en geografisk bakgrund.
- Trafikhuvudmannen ska tillhandahålla ett adressbaserat informationssystem.

#### **HANDLINGSPLAN**

- SLTF ska verka för att samtliga medlemsföretag utvecklar sin service vad gäller realtidsinformation via Internet och mobiltelefon.

- SLTF ska verka för att realtidsinformation ska finnas tillgänglig på andra platser än på hållplats/terminal (exempelvis inne i köpcentra, på torg, i idrottshallar), antingen via tavlor eller dataterminaler.
- SLTF ska utreda möjligheten att utveckla nationella riktlinjer för hur vägvisning till kollektivtrafiken från GC-stråk kan se ut och var vägvisning bör prioriteras. Häri ingår att se över om vägvisning till olika hållplatslägen (varifrån går vilken linje) vid större knutpunkter/hållplatser, kan göras enhetlig.
- SLTF och BR ska i samverkan med andra nationella/regionala aktörer (exv. VV, BV, NTF) bedriva kampanjer för att öka användandet av reflex. Speciellt fokus bör vara på utbildning/upplysning i skolan.
- SLTF ska verka för att samtliga trafik huvudmän inför adressbaserade informationssystem.

#### **GODA EXEMPEL & LÄSTIPS**

**Realtidsinformation via internet och mobiltelefon.** Ett antal trafik huvudmän erbjuder realtidsinformation via internet och realtidsinformation via mobiltelefon (SMS/WAP).



**Resplus.** [www.resplus.se](http://www.resplus.se) ger möjlighet att boka hela resan på en gång.

**Skyltning till och från kollektivtrafiken.** Vid plattformarna i tunnelbanan i Stockholm skyltas till vilken gata varje uppgång leder. Denna typ av skyltning kan mycket väl också finnas på gatan så att det i gatumiljön finns skyltning till kollektivtrafiken även på andra ställen än vid hållplatser. Tekniska högskolan i Luleå har monitorer i lokalerna som visar tidtabell för kollektivtrafiken till och från högskolan.

**Landsgemensamt telefonnummer för kollektivtrafikinformation.** I Norge finns ett gemensamt tresiffrigt telefonnummer (177) för information angående kollektivtrafiken i hela landet. På centralen kan man se varifrån man ringer även om

man använder mobiltelefon och man kan därmed snabbare ge relevanta upplysningar.

Mer information finns på [www.ruteopplysningen.no](http://www.ruteopplysningen.no).



# UTFORMNING

## Policy

Vägen till och från hållplatser och terminaler ska vara utformad så att de är och upplevs som trygga och säkra för resenären och därmed är attraktiva för resenärerna att använda.

Det är i många fall omöjligt att undvika att resenären måste korsa en väg eller gata för att ta sig till och från hållplatser eller terminaler. Övergångsställen, gångpassager och planskilda passager ska anläggas och utformas så att de är och upplevs så trygga och säkra för resenären som möjligt. Områden som bör beaktas är belysning och beläggning av samt sikt på och kring vägen till och från hållplatser och terminaler.

## PROBLEMDISKUSSION

Utformning av vägen till och från hållplatser och terminaler innebär i praktiken ett resonemang kring utformning av samhället i stort, eftersom kollektivtrafikresenären kan behöva röra sig överallt för att ta sig till sin hållplats eller terminal.

Det finns dock vissa stråk som används mer eller mindre frekvent av kollektivtrafikresenären, som en naturlig följd av lokaliseringen av hållplatsen eller terminalen. Stråken är tydligast nära hållplatsen eller terminalen.

De orsaker till otrygghet på vägen till och från hållplats eller terminal som resenärer uppger vid undersökningar är framförallt kopplade till möjligheten att själv agera och uppleva att man har kontroll över sin situation. Sikt är mycket viktigt. God sikt uppnås då vägen är bra belyst och röjd från buskage. Särskilt viktigt är att gångtunnlar och andra smala passager är väl belysta. Närheten till andra människor är också en trygghetskapande faktor.

Branta lutningar\* är ett problem för främst äldre och funktionshindrade eftersom de kan orsaka fall

och vara svåra att klara, särskilt vintertid. Branta lutningar kan i flera fall undvikas genom en annan utformning av vägen eller genom att alternativa vägar tydligt anges. Det är dock viktigt att också eftersträva genhet, den säkra vägen får inte innebära en lång omväg för då blir den inte nyttjad.

Säkerhetsaspekterna för kollektivtrafikresenärens väg till och från hållplatser och terminaler är mycket viktiga. Resenären måste ofta passera trafikerade stråk för att ta sig till hållplatsen vilket alltid innebär en trafikfara. Särskilt gäller detta skolbarn eftersom vägen mellan skolan och hållplatsen ofta inte är anpassad efter barnens behov.

Av de fysiska åtgärder som finns för att minska hastigheten vid hållplatsområden är gupp effektivast. Felaktigt anlagda och deformerade gupp förorsakar dock problem för bussförare och passagerare. Gupp bör därför användas restriktivt på gator med kollektivtrafik, och på sikt ersättas med ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) och ISA (intelligent stöd för anpassning av hastighet).

Ytterligare fysiska åtgärder för att förbättra



säkerheten vid spårvagnstrafik är en uppgradering av varningssystem från gulblink till rödblink. Idag blinkar signalen gult när den ska varna för spårvagn. Rödblink har en högre status som varningssignal och bör därför också ge en positiv effekt på säkerheten.

#### MÅLSÄTTNINGAR

- Stråk som används av kollektivtrafikresenärer ska vara väl belysta och sikten ska vara god.
- Branta lutningar bör undvikas på stråk som används av kollektivtrafikresenärer, särskilt i anslutning till hållplats eller terminal.

\*Kortrapport *Trygg och säker resa*, Lisa Warsén i samarbete med Ingemar Lundin, Rafi Melzer och Phil Haywood, (Jönköpings länstrafik AB, Vinnova, Jönköpings kommun), 2004

### HANDLINGSPLAN

- Svenska Kommunförbundet ska stimulera kommunerna till att ta fram en trafikstrategi med hjälp av TRAST.
- SLTF och BR ska verka för att VV utreder möjligheten att införa en ny trafiksignal i kollektivtrafiken (rödblink istället för gulblink).

### GODA EXEMPEL & LÄSTIPS

#### Lästips

- *Bussprioritering – effekter på framkomlighet och säkerhet*, VV publ. 2001:2
- *Diskriminering och tillgänglighet – rapport till diskrimineringskommittén*, Handikappsombudsmannen (HO), 2004
- *God effekt av Traffic Calming*, R Johansson m.fl., Svenska Kommunförbundet, 2004
- *Tryggare stad – kan man förändra rädslans platser*, C Listerborn, Stadsbyggnadskontoret Göteborg, 2000
- *Trygga skolvägar*, Svenska Kommunförbundet, 2001

**Trygg och säker resa\***. I Sverige har Jönköpings Länstrafik och Jönköpings kommun, i samarbete med Tel Aviv och Sheffield, genomfört ett projekt om trygghet i kollektivtrafiken och den offentliga miljön.

**VGU och TRAST**. En planeringshandbok för trafikfrågor i tätort, TRAST (Trafik för en Attraktiv Stad) och en utformningsanvisning, VGU (Vägars och Gators Utformning).

[www.vv.se/vgu-trast](http://www.vv.se/vgu-trast)

**Ledstråksprojekt**. Lunds tekniska högskola leder för närvarande (hösten 2004) ett ledstråksprojekt där Vägverket är finansiär. Projektet innebär att man testat olika kombinationer av material och produkter som används i den fysiska miljön för synskadade personer.

*Att orientera med hjälp av ledytor – Blinda testar taktiliteten i ytor med olika material och struktur*, Agneta Ståhl m.fl., Vägverket Publikation 2004:158, 2004-12, [www.vv.se](http://www.vv.se)

# UNDERHÅLL

## Policy

Områden och vägar som används av kollektivtrafikens resenärer ska städas och underhållas med hög prioritet. Snöröjning, halkbekämpning och underhåll av vägar till och från hållplatser och terminaler ska skötas så att de är och upplevs som trygga och säkra och erbjuder bästa möjliga tillgänglighet.

## PROBLEMDISKUSSION

För att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla krävs att vägen till och från hållplatser och terminaler är och upplevs som framkomlig och säker. För vissa grupper i samhället, till exempel barn, äldre och funktionshindrade, kan en illa underhållen väg till eller från hållplatsen eller terminalen vara ett avgörande hinder för användande av kollektivtrafik.

Forskning\* visar att nästan en fjärdedel av vane-resenärerna känt sig otrygga på grund av dåligt rengjord väg/trottoar på vägen till eller från hållplatsen. Var tionde vaneresenär känner otrygghet för att trottoaren är dåligt underhållen eller helt saknas.

Vintertid är snöröjning och halkbekämpning viktigt för kollektivtrafikresenärernas säkerhet och även känsla av trygghet. För väghållare är vinterväghållningen kostsam. Goda ambitioner och bra regler finns, men verkligheten kan ändå bli både otrygg och trafikfarlig för gående till och från hållplats och terminal.

Allmän skötsel och städning av vägar och gator som används av kollektivtrafikresenären är självklart viktigt, framförallt gäller detta gångtunnlar och stråk genom parker som av många kan uppfattas som otrygga. Att belysning underhålls är

mycket viktigt. Dåligt upplyst väg eller gångstråk kan vara en stor källa till oro hos kollektivtrafikresenären.

## MÅLSÄTTNINGAR

- Underhåll på anslutningsvägar till och från hållplatser i tätort och på landsbygd ska förbättras.
- Bristfällig belysning längs gångstråk till och från kollektivtrafiken ska prioriteras.

## HANDLINGSPLAN

- Svenska Kommunförbundet ska marknadsföra och sprida innehållet i råd 4 i Kommunförbundets skrift *Titta det snöar* (Prioritera oskyddade trafikanter och underlätta för resor med kollektivtrafik).
- VV ska marknadsföra *ATB VINTER 2003* vad gäller hållplats.
- BR och SLTF ska granska innehållet i *ATB VINTER 2003* och *Titta det snöar* för att se om dessa säkerställer branschens krav.

## GODA EXEMPEL & LÄSTIPS

- *ATB VINTER 2003*, VV, Publ 2002:148
- *Titta det snöar – Åtta goda råd för kommunal vinterväghållning*, Svenska kommunförbundet 2003, [www.svekom.se](http://www.svekom.se).

\*Trygg kollektivtrafik, Ingunn Stangeby (VV och TØI), TØI rapport 704/2004

# VARIABLA HASTIGHETSGRÄNSER

## Policy

Hastighetsgränser bör anpassas till de förutsättningar som gäller vid olika tidpunkter på dagen, vid olika platser och olika situationer.

## PROBLEMDISKUSSION

Kollektivtrafikresenärens väg till och från hållplatsen innebär ofta att en väg måste korsas i direkt anslutning till hållplatsen. Detta kan innebära ett trafiksäkerhetsproblem, särskilt på landsbygd där hastigheterna inte är anpassade för fotgängare. På de (förhållandevis) nya mötesfria landsvägarna (2+1-vägar) är problematiken med busshållplatser ännu större eftersom det ofta saknas utrymme för mittrefuger där gående kan vänta på fri passage. De höga hastigheterna kan också orsaka ett otrygghetsproblem för kollektivtrafikresenären.

VV prövar för närvarande hastighetsättning som ändras beroende på omständigheterna på vägen. På dessa teststräckor visas hastigheten med omställbara vägmärken. Försöken kommer att pågå till och med den 31 december 2007.

Variabla hastighetsgränser kan användas för att temporärt sänka hastighetsbegränsningen på vägsträcka förbi busshållplats när bussen eller kollektivtrafikresenärer är där. Det pågår för närvarande flera försök i landet med denna teknik och fler är planerade, både med anknäpning till kollektivtrafik och till övrig trafik.

## MÅLSÄTTNINGAR

- Tekniken med variabla hastighetsgränser ska komma till användning för kollektivtrafikens resenärer.
- Nya användningsområden för variabla hastighetsgränser utvecklas kontinuerligt.

## HANDLINGSPLAN

- BR och SLTF ska verka för att hitta fler smarta och enkla användningsområden för variabla hastighetsgränser som gagnar kollektivtrafikresenärens trygghet och säkerhet.
- BR och SLTF ska verka för införandet av variabla hastighetsgränser på strategiskt viktiga kollektivtrafikstråk.
- BR och SLTF ska verka för utveckling av variabla hastighetsgränser i samband med varierande ljus- och väglagsförhållanden.

## GODA EXEMPEL & LÄSTIPS

**Kyrkheddinge – variabel hastighet förbi busshållplats.** I Kyrkheddinge i Skåne bedriver VV försöksverksamhet med variabel hastighet på riksväg 11 mellan Dalby och Malmö. Vägen är en mötesfri landsväg och på sträckan förbi buss-



hållplatsen har vägen endast ett körfält i vardera riktningen.

En slinga är nedfräst på busshållplatsen som aktiverar den variabla hastighetsskylten när bussen står på hållplats, och därmed sänker den skyltade hastigheten från 70 km/h till 50 km/h.

Det primära syftet med att hastigheten sänks är att underlätta bussens utkörning från hållplatsfickan. Försöket har hittills endast visat positiva resultat.

**Hastighetspåminnande VMS vid Rävlanda skola.** I september år 2000 installerade VV Region Väst i samarbete med Härryda kommun en hastighetspåminnande skylt i anslutning till Rävlanda skola. Syftet var att reducera bilarnas hastighet förbi skolan genom att påminna om den



gällande hastigheten för de bilar som överträder hastigheten.

En långtidsutvärdering av projektet genomfördes under hösten 2003. I utvärderingen framkom att majoriteten av bilisterna är positivt inställda till skylten och de flesta anser att skylten förbättrar trafiksäkerheten.

Medelhastigheten utanför skolan sjönk med ca 20% när skylten infördes och ligger kvar på samma nivå tre år senare vilket tyder på att skyltens effekt är bestående också efter längre tid.

*Försök med variabla hastigheter, VV, 2003.*  
[www.vv.se](http://www.vv.se)

# LITTERATURLISTA

*ATB VINTER 2003*, VV, Publ 2002:148

*Att orientera med hjälp av ledyltor – Blinda testar taktiliteten i ytor med olika material och struktur*, Agneta Ståhl m.fl., Vägverket Publikation 2004:158, 2004-12

*Bedre trygghet i kollektivtransporten*, Anne Inga Hilsen, Kathrine Holstad & Katrine S. Hanssen, Arbeidsforskningsinstituttet (Norge), november 2003

*Bussprioritering – effekter på framkomlighet och säkerhet*, VV publ. 2001:2

*Bättre busshållplatser – Idéskrift om hur vi kan utveckla kollektivtrafiken genom högre kvalitet på landets busshållplatser*, Svenska Kommunförbundet 1999, ([www.svekom.se](http://www.svekom.se))

*Diskriminering och tillgänglighet – rapport till diskrimineringskommittén*, Handikappsombudsmannen (HO), 2004

*Fakta om informations- och kommunikationsteknik i Sverige 2004*, SIKA, 2004

*Försök med variabla hastighetsgränser*, VV, 2003

*Goda exempel på utformning av busshållplatser med betoning på funktionshindrades behov och möjligheter*, VV, Göteborg 1999

*God effekt av Traffic Calming*, R Johansson m.fl., Svenska Kommunförbundet, 2004

*Handbok för hållplatsers utformning och utrustning*, Västtrafik, Rapport datum 02-06-19

*Handlingsplan 2003 för ökad tillgänglighet för funktionshindrade*, SL, December 2002

*Handlingsplan Ökad tillgänglighet för personer med funktionshinder*, Västtrafik, 2004

*Hela resan – en nödvändighet för att nå målet om tillgänglig kollektivtrafik år 2010*, Annika Olsson (Rikstrafiken), 2003

*Idékatalog om cykel- och gångtunnel – undergång eller trygg genväg?*, B Holm m.fl., Vägverket, 1999.

*IT-stöd i svensk kollektivtrafik*, VV och SLTF, publikation 2003:93

*Jämställdhet i vägtransportsystemet – jämställd vägplanering*, VV publ. 2003:51

*Kollektivtrafik – exempel på samverkan mellan aktörer vid inventering, planering och genomförande av infrastrukturinvesteringar*, Bo E Petersson, VV och SLTF, Publikation 2000:15

*Kollektivtrafik med människan i centrum*, SOU 2003:67

- Rädslans rum – trygghetens rum – ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet*, Birgitta Andersson, VINNOVA Rapport VR 2001:32
- Skånetrafikens hållplatshandbok*, 2004
- Säker trafik, Nollvisionen på väg*, Vägverket, 2002
- Säkrare bussresor för barn*, Vägverket, 2005-04-08
- StationsGuide*, Kurt Hultgren, Stationsrådet (2002)
- Titta det snöar – Åtta goda råd för kommunal vinterväghållning*, Svenska kommunförbundet 2003, ([www.svekom.se](http://www.svekom.se))
- Trafik för en Attraktiv Stad, Handbok, Utgåva 1*, Boverket, Svenska Kommunförbundet, Vägverket och Banverket, (2004), [www.vv.se/vgu-trast](http://www.vv.se/vgu-trast)
- Tryggare stad – kan man förändra rädslans platser*, C Listerborn, Stadsbyggnadskontoret Göteborg, 2000
- Trygga skolvägar*, Svenska Kommunförbundet, 2001
- ”Trygg kollektivtrafik”*, Ingunn Stangeby (VV och TØI), TØI rapport 704/2004
- Trygg och säker resa* (kortrapport), Lisa Warsén i samarbete med Ingemar Lundin, Rafi Melzer och Phil Haywood, (Jönköpings länstrafik AB, Vinnova, Jönköpings kommun), 2004
- Trygghet i kollektivtrafiken – en sammanställning av forskning på området*, Joanna Dickinson, Transek (VV), oktober 2002
- TågplusGuiden Serviceinfo, information om stationer och terminaler i Tåg-plusGuiden*, delrapport, Olof Nordells, Vianord
- Upphandling av transporter – För säker trafik och bra miljö*, Svenska Kommunförbundet, 2004
- Upplevd trygghet vid resor med kollektiva transportmedel*, VTI meddelande 919-2002
- Vägar och gators utformning, VGU*, Författare: Sektion Utformning av vägar och gator, Kontaktpersoner: Jan Moberg, Vägverket, Bengt Skagersjö, Svenska Kommunförbundet, Publikation: 2004:80, Utgivningsdatum: 2004-05, ISSN: 1401-9612
- Ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken, Etapp 1 – Policy för en trygg och säker kollektivtrafik*, SLTF och BR, December 2003







**Svenska lokaltrafikföreningen**

Mäster Samuelsgatan 49, 2 trappor.  
Box 1108, 111 81 Stockholm. [www.sltf.se](http://www.sltf.se)



Swedenborgsgatan 2, 2 trappor.  
Box 17548, 118 91 Stockholm.  
[www.bussbranschen.se](http://www.bussbranschen.se)