

# Gemensam standard för busshållplatser i Stockholms län



2007-11-22

På många håll pågår ett intensivt arbete kring den nationella handlingsplanen för handikappolitiken, prop 1999/2000:79. För att nå målen för tillgänglighet till år 2010 behövs det kraftsamlingar på olika nivåer. Såväl kommuner som landsting och många statliga myndigheter är involverade i arbetet.

Tillgängligheten är ett brett område och i detta sammanhang handlar det om den fysiska tillgängligheten kopplad till frågan om färdtjänsten och kollektivtrafiken. Målet är att kommunens invånare ska ha en tillgänglig kollektivtrafik. Hela resan ska fungera vilket innebär att resenären ska kunna ta sig från port till port. Hinder på resan kan vara både otillgänglighet i kollektivtrafiken och i den fysiska miljön.

För att kunna arbeta för ökad tillgänglighet i hela länet måste länets kommuner vara eniga kring vissa frågor. Ett exempel är lika utformning av busshållplatser i länet. Resenären ska kunna stiga på bussen med lågt insteg från en busshållplats i en kommun och kunna stiga av på en busshållplats i en helt annan kommun.

Kommunerna ska utgå från de standarder som beskrivs i detta dokument vid ombyggnation och byggande av nya busshållplatser.

### **Bakgrund och metod**

Kommunerna i Stockholms län har sedan lång tid tillbaka genom avtal överlåtit åt Stockholms läns landsting att ansvara för färdtjänsten. Ett av de gemensamma målen i färdtjänstavtalet är att förbättra tillgängligheten i och till kollektivtrafiken. För att underlätta samverkan mellan huvudmännen finns ett avtalsforum med representanter från KSL, länets kommuner, SL och Färdtjänsten. Dess uppgift är att årligen rapportera till huvudmännen om färdtjänstavtalets tillämpning och utveckling samt ge förslag på förbättringsområden.

Avtalsforum har som en del i arbetet kring färdtjänsten och tillgänglighetsfrågan tillsatt en arbetsgrupp med uppdraget att definiera hur busshållplatser kan och bör utformas för att uppfylla kravet på att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig år 2010. Arbetsgruppens två uppdrag var:

- Hur ska basfunktioner/utseende för en tillgänglig busshållplats definieras
- Ta fram alternativa utformningar och anslutningsområden runt busshållplatser

Som ansvarig att driva projektet utsågs Mats Lostringer, Haninge kommun. Under arbetets gång har en arbetsgrupp bildats som fram till det slutliga dokumentet har varit: Paulina Eriksson från SL, Sara Malm från trafikkontoret i Stockholm stad, Alexandra Mattsson från Huddinge kommun, Lars-Erik Andersson från Järfälla kommun samt Anders Bodeberg från Vägverket. Som stöd för arbetet har gruppen haft följande rapporter till hjälp: Boverkets regler, Vägverkets regionalprogram för handikappfrågor, Vägverkets riktlinjer för busshållplatsers standard och tillgänglighet, VGU (Vägar och Gatans Utformning), SLs krav på hållplatser. Ribuss -04, Färdtjänstens utredning om samhällsperspektiv. Stockholms stads typritningar för Stockholm, Haninge kommuns typritning för mindre busshållplatser samt gestaltungsprogram för Haninge kommun.

Under arbetets gång har många olika lösningar studerats vad avser utformningen av busshållplatser för att utreda vilka alternativ som kan användas. Gruppen har kommit fram till ett antal kriterier som ska gälla för att en hållplats skall kunna

klassas som tillgänglig. Vidare kom gruppen fram till att det även ska finnas fler alternativa utformningar av tillgängliga busshållplatser eftersom hänsyn måste tas till hur och var hållplatsen är lokaliserad och hur många som nyttjar den.

SL arbetar dessutom alltid med att se över skyltningar vid busshållplatser samt att belysningen är god samt att tidtabeller är lättillgängliga för resenärerna.

Gruppen enades om att det finns tre olika benämningar som ska gälla, **stadsstandard**, **landsbygdstandard** och **minimistandard**. De tre olika hållplatsalternativen skall alla vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Valet av olika standard är utifrån antalet resenärer samt om det är stadskärna eller annan väg med mindre trafikintensitet

## GEMENSAM STANDARD FÖR TILLGÄNGLIGA HÅLLPLATSER

Nedan återges vilka kriterier som skall gälla för att en hållplats skall vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Dokumentet presenterar tre olika utformningsnivåer. Vilken nivå som skall användas vid utformningen av en hållplats beror i första hand på hur många resande som trafikerar hållplatsen, i andra hand på var hållplatsen är belägen.

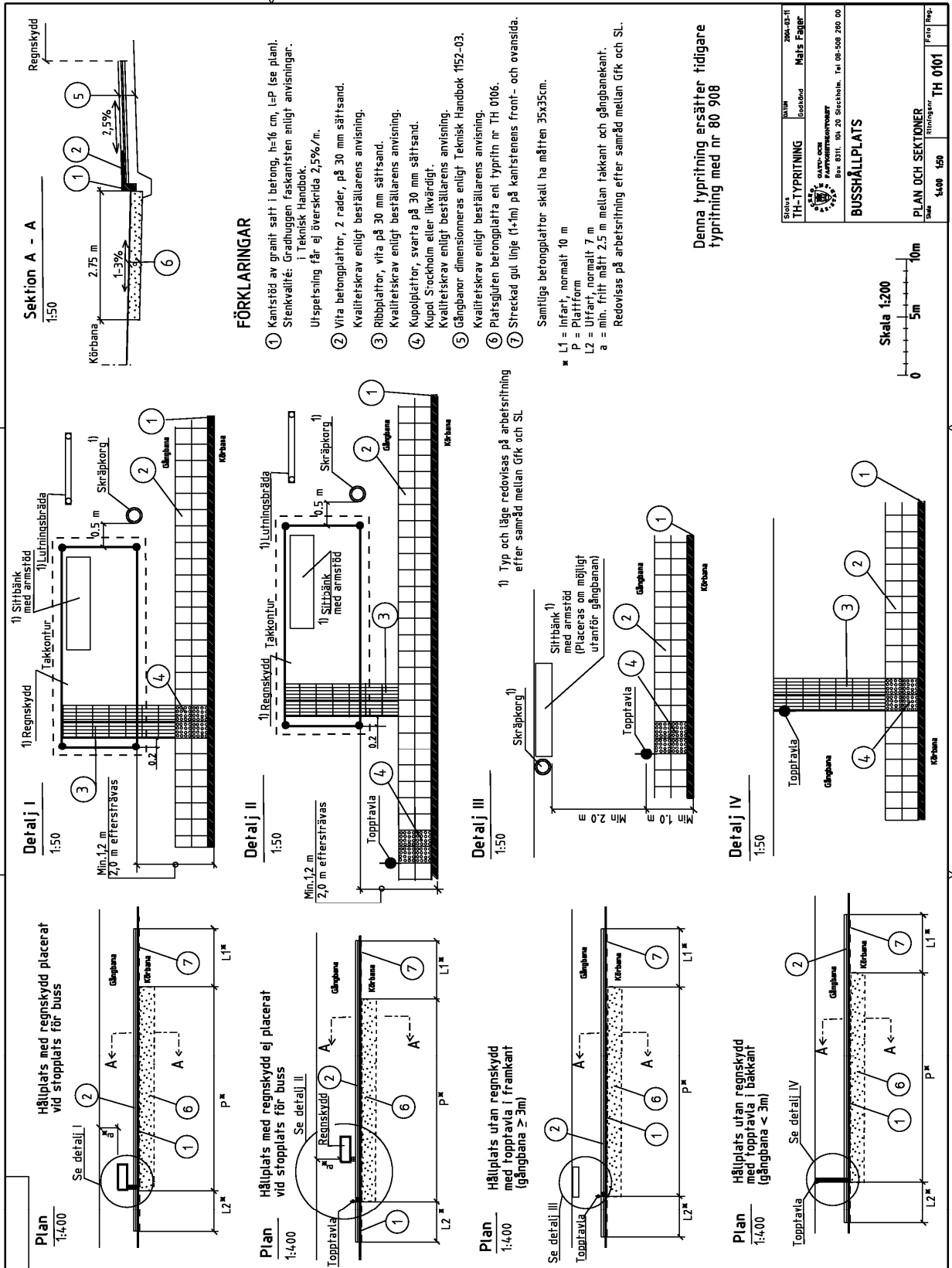
Även en kostnads kalkyl har utarbetats för de olika hållplatstyperna. **Typritning 1**, standard, kostar ca 700 000 kr för att anlägga den dyraste busshållplatsen samt ca 500 000 kr för den enklare varianten. **Typritning 2**, landsbygdsstandard kostar ca 140 000-170 000 kr. **Typritning 3**, minimistandard kostar ca 75 000-90 000 kr. Förutsättningarna är att man bygger hållplatsen på orörd mark samt inom ett nytt vägområde. Kostnaderna är framräknade med tanke på att detta görs i samband med övrig vägbyggnation i nya områden. Kostnads kalkylen gäller således inte i förtättningsområden eller vid förnyelse av äldre busshållplatser.

### 1. STADSSTANDARD Typritning 1

Denna utformningsnivå ska användas för hållplatser med många resande, och eventuellt även för andra hållplatser som är belägna i stadsmiljö. Utformningen av stadsstandard framgår av typritning 1. (Stockholm) Plats ska om möjligt göras för regnskydd. Regnskyddets material ingår inte i standarden. Om det inte går att göra plats för regnskydd ska sittplats med rygg- och armstöd ordnas på annat sätt.



Busshållplats enligt stadsstandard



## 2. LANDSBYGDSSTANDARD Typritning 2

Denna utformning kan användas på hållplatser med få resenärer och eventuellt även för andra hållplatser utanför tätorten.

### 2:1. Taktil respektive kontrasterande beläggning längs med hållplatskant

Den kontrasterande beläggningen kan bestå av vit målning eller massa som ska vara 40 centimeter eller bredare. Ljuskontrasten ska vara minst 0,40 enligt NSC (Natural Color System) Vid hållplatsstolpen skall det finnas taktil markering bestående av svarta klotkupolplattor

### 2:2. Anpassad kantstenshöjd, 16-17 centimeter

Som minst ska 8 meter av hållplatsen ha en kantstenshöjd på 16-17 centimeter, vilket gör bussens framdörr och mittdörr tillgängliga. Någon form av förstärkning av körytan närmast kantstödet är nödvändig för att undvika ökning av kantstenshöjden med tiden

### 2:3. Belysning

God allmänbelysning skall finnas på hållplatsen. Den vanliga trafikbelysningen kan användas för detta, eventuellt genom omflyttning av antingen hållplats eller befintliga armaturer.

### 2:4. Sittplats

En sittplats ska finnas i hållplatsstolpens närhet. Sittplatsen skall ha en höjd på cirka 50 centimeter samt ha rygg- och armstöd. Sittplats skall utföras i färg som kontrasteras mot omgivande ytor.

### 2:5. Tillräckligt avstånd mellan kantsten och fast hinder

För att en rullstol skall kunna passera mellan kantsten och väderskydd eller annat fast hinder, bör avståndet vara minst 1,5 meter. Avståndet får inte understiga 1,2 meter.

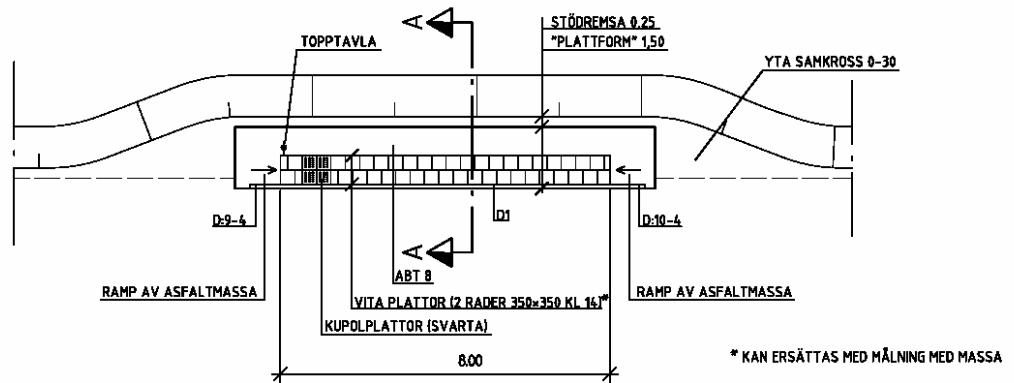
### 2:6. Hårdgjord gångyta vid hållplats

Hållplatsområdet vid den förhöjda kantstenen ska ha en hårdgjord yta. Den hårdgjorda ytan bör ha samma standard som eventuell gångbana.

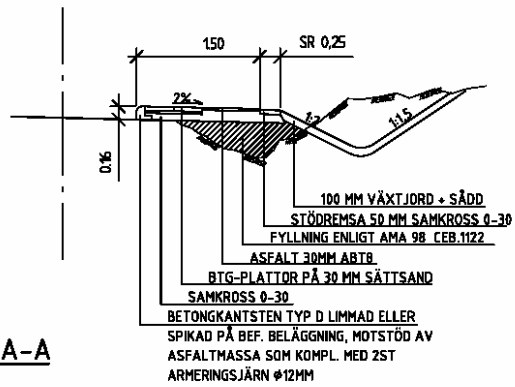


Busshållplats enligt landsbygdsstandard

## Typritning 2



**PLAN**  
SKALA 1:100

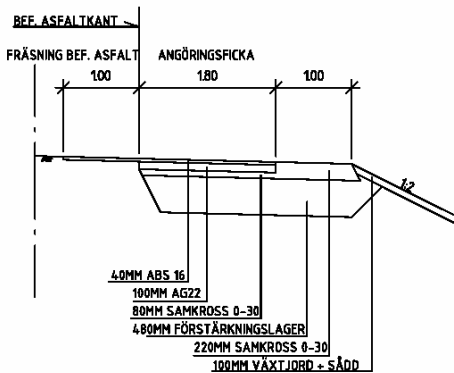
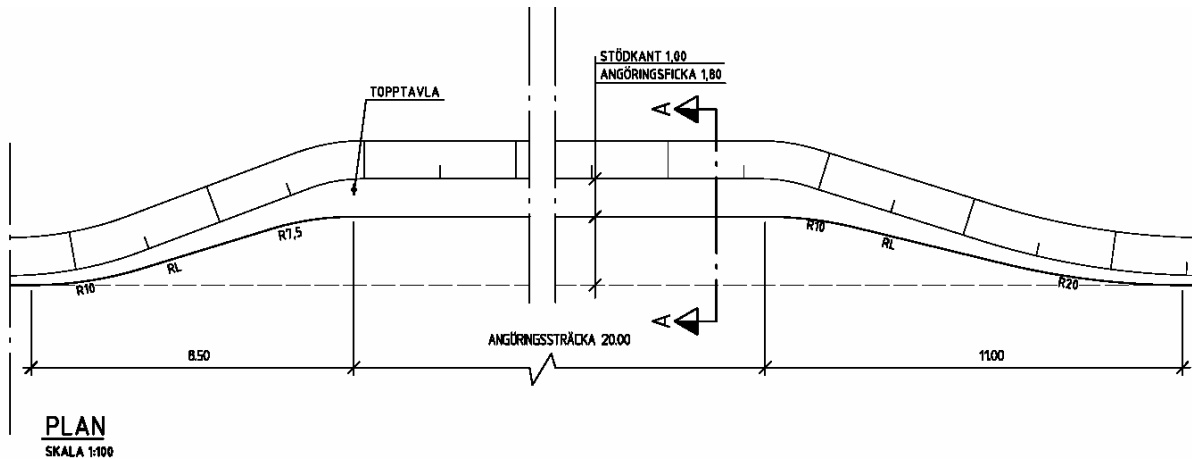


**SEKTION A-A**  
SKALA 1:50

### 3. MINIMISTANDARD Typritning 3

Denna utformningsnivå kan användas för hållplatser utanför tätorten med enstaka på- och avstigande trafikanter. Utformningen är densamma som för "landsbygdsstandard", men utan den taktila beläggningen i form av kupolplattor vid hållplatsstolpen.

#### Typritning 3



**HANINGE KOMMUN**  
TYPRITNING BUSSHÅLLPLATSER  
PÅ LANDSBYGD  
HÅLLPLATS MED ANGÖRINGSFICKA