



ATT SKAPA INKLUDERANDE KOLLEKTIVTRAFIKRUM



OM DENNA BOK

Kollektivtrafikens bytespunkter och hållplatser är mer än platser för väntan – de utgör en central del av stadens liv och människors vardag. För att dessa kollektivtrafikrum ska bli inbjudande och tillgängliga för alla, är det viktigt att vi noggrant överväger hur de planeras och utformas. I den här boken presenteras de viktigaste aspekterna för att säkerställa att dessa platser fungerar som inkluderande och trivsamma delar av vår stadsmiljö.

I boken får du ta del av konkreta exempel från bytespunkterna Värnhem och Södervärn i Malmö, som visar hur både den fysiska och sociala miljön vid hållplatser kan påverka tillgänglighet och inkludering. Genom citat från resenärer och bilder från dessa platser belyser vi detaljer i den rumsliga utformningen som antingen stödjer eller hindrar resenärer med olika behov och förutsättningar. Materialet visar också hur bytespunkterna fungerar som stadens vardagsmiljöer och offentliga rum där möten och konflikter mellan olika sociala grupper äger rum.

Boken bygger på två forskningsprojekt vid K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, som fokuserar på tillgänglighet och väntande resenärers upplevelser av busshållplatser. Citaten kommer från resedagsböcker och intervjuer med resenärer som samlades in under 2023–2024, samt en webbenkät från våren 2021. Vi inkluderar även utdrag från riktlinjer utgivna av relevanta myndigheter och organisationer.

Innehållet är organiserat i tre huvudteman: hållplatsens materialitet och sammanhang, väntande resenärers upplevelser, och den sociala miljön runt hållplatsen. Dessutom presenteras ett stödverktyg som kan användas för att bedöma och förbättra kollektivtrafiknoder. Vi hoppas att denna bok blir en värdefull resurs för alla som arbetar med att utveckla tillgängliga och inkluderande kollektivtrafikrum.

INNEHÅLL

OM FORSKNINGSPROJEKTEN	6
▶ MATERIALITET OCH SAMMANHANG	8
Ankomst	10
Orientering	12
Information	16
Åtkomst	18
Ledstråk	20
Pollare	22
Hinder	24
Anslutning	28
Avstånd	32
Delade ytor	34
▶ VÄNTAN	36
Sikt	38
Sittplatser	40
Fysiska strukturer	44
Utökad vänteplats	46
▶ SOCIAL MILJÖ	50
Samvaro	52
Samspel	54
Stödjande verksamheter	56
Konkurrerande aktiviteter	58
Tillfälliga barriärer	60
Liv och ”ögon på gatan”	62
Rörelse	66
Upplevelse av platsen	68
Sociala noder	72

OM FORSKNINGSPROJEKTEN

HINDER OCH FÖRUTSÄTTNINGAR I KOLLEKTIVTRAFIKEN FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING

I de globala målen betonas vikten av ett tillgängligt och hållbart kollektivtrafiksystem för alla medborgare, med särskild uppmärksamhet mot de behov människor i mer utsatta situationer har. Kollektivtrafiken anses ofta vara särskilt betydelsefull för personer med funktionsnedsättning, då det kan finnas en begränsad tillgång till andra färdmedel. Projektet syftar till att ge en djupare förståelse för potentiella hinder och förutsättningar i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning och att identifiera möjliga åtgärder som kan stödja ett mer hållbart och tillgängligt kollektivtrafiksystem.

Projektet drivs i sin helhet av forskare från Lunds universitet, Malmö universitet och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Projektet förväntas bistå branschen och forskningen med kunskap om hur kollektivtrafiken kan göras mer tillgänglig för alla. Involverade författare har arbetat fram ett stödmaterial (se bilaga I) med sin grund i tidigare forskning och diverse riktlinjer, som har använts vid platsbesök på Södervärn och Värnhem som stöd vid fotograferingen till denna bok.

Stödmaterialen utgår ifrån ett bredare perspektiv på tillgänglighet, där egenskaper som rör upplevelser om säkerhet, tillgänglighet, trygghet och trivsel (S3T) har inkluderats. Stödmaterialen är uppdelat i fyra teman – fysisk utformning, information och service, social miljö och prioritering av trafikslag – med tillhörande aspekter att beakta. Materialet kan användas som stöd på plats för att reflektera över kollektivtrafiknodens säkerhet, tillgänglighet, trygghet och trivsel, men ska dock inte ses som ett heltäckande stödmaterial.

LIVLIGA OCH BEHAGLIGA PLATSER FÖR VÄNTAN: KVALITETSKRITERIER FÖR ATTRAKTIVA BYTESPUNKTER OCH BUSSHÅLLPLATSER

Då städer idag investerar alltmer i hållbar mobilitet och kollektivtrafik, lyfts betydelsen av busshållplatser som offentligt rum fram – livliga och behagliga busshållplatser anses ge mer attraktiva städer. Men vad är det egentligen som gör en transitplats livlig och behaglig? Varför är vissa bytespunkter och busshållplatser mer omtyckta och besökta, medan andra försummas?

Forskningsprojektet adresserar dessa frågor genom en undersökning av resenärers synpunkter om bytespunkter och busshållplatser i Malmö. Projektet drivs av forskare vid Malmö universitet och Sveriges lantbruksuniversitet och förväntas bistå kommuner och kollektivtrafikleverantörer i arbetet med att utveckla busshållplatser och bytespunkter till trygga och behagliga stadsrum för alla. Projektet lyfter fram väntan som en viktig vardagsaktivitet som behöver uppmärksammas inom stads- och trafikplaneringen.

Att vänta på bussen innebär flera aktiviteter och kompetenser, såsom att placera sig så att man har god sikt till bussen när den ankommer, att skapa sin plats i samvaro med andra, och att orientera sig till anslutande förbindelser. Olika väntesituationer kan vara mer eller mindre behagliga eller stressade, vilket påverkar resenärers sinnesstämning, humör och upplevelse av bussresande som helhet. Busskollektivtrafikens vänteplatser har olika fysiska och sociala egenskaper som kan stödja eller försvåra vänteaktiviteter, och bidra till en trevligare eller stressigare väntesituation. I denna bok ger vi exempel på dessa.

► MATERIALITET OCH SAMMANHANG

Hållplatsens materialitet och sammanhang handlar inte bara om funktionerna på plats men också om hur man ankommer till platsen och hur man tar sig därifrån. Vägen till och från hållplatsen är en del av resan som är betydelsefull för hur bytespunkten upplevs. Goda gång- och cykelförbindelser och gröna rum kan ge positiva associationer till bytespunkten. Rumsliga samband är också viktiga för att skapa tydlighet i orienteringen på platsen. Öppna rum utan rumsliga kvaliteter kan bli otydliga och svåra att orientera sig i.

I funktionen ingår det som skapar tillgänglighet. Information behöver vara lättillgänglig och synlig. Att enkelt kunna ta sig fram till bussen när den anländer är centralt och kan tidvis försvåras, exempelvis av snabba flöden av cyklister.

Gång- och cykelförbindelser och cykelparkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatsen påverkar upplevelsen av kollektivtrafikrummen. Att navigera bland flöden av cyklister, korsa trafikerade gator, samt leta efter cykelparkering, kan ge upphov till stress hos resenärer. Flöden av olika trafikslag påverkar också upplevelsen av hållplatsen, exempelvis kan trafikbrus och snabba hastigheter göra att platserna upplevs som stressiga och inge rädsla för att exempelvis bli påcyklad.

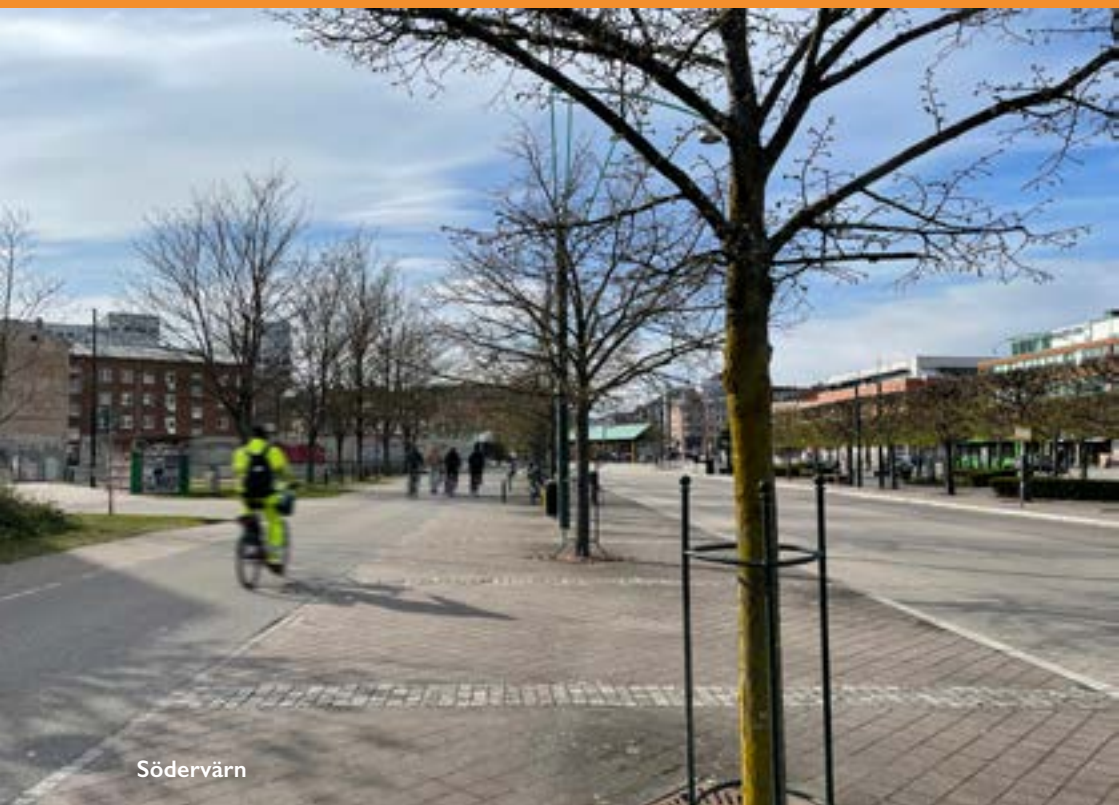


URVAL AV ASPEKTER

Ankomst
Orientering
Information
Åtkomst
Ledstråk
Pollare
Hinder
Anslutning
Avstånd
Delade ytor

ANKOMST

Vägen till hållplatsen färgar upplevelsen av kollektivtrafikrummen.



Södervärn



Men alltså, faktiskt tror jag att jag tycker bättre om Värnhem för att jag får ha den här promenaden varje morgon genom allén och det påverkar hur det känns att stå där och vänta sen. (man 40–45 år; intervju vintern 2023)



ORIENTERING

Öppna rum utan rumsliga kvaliteter i utformningen, kan bli otydliga och svåra att orientera sig i.





Södervärn är en sådan utspridd plats, det tog lång tid innan jag förstod var bussarna egentligen går. Det är en plats som är svår att orientera sig på. Jag undviker att vara där på kvällen då den känns otrygg. (kvinna 20–25 år; intervju våren 2024)



Södervärn

ORIENTERING

Många olika hållplatslägen kan skapa förvirring och stressade situationer.



Södervärn



...det är lite svårt att veta vilket läge som är vilket – en bättre karta skulle vara önskvärt. (man 26–30 år; våren 2021)

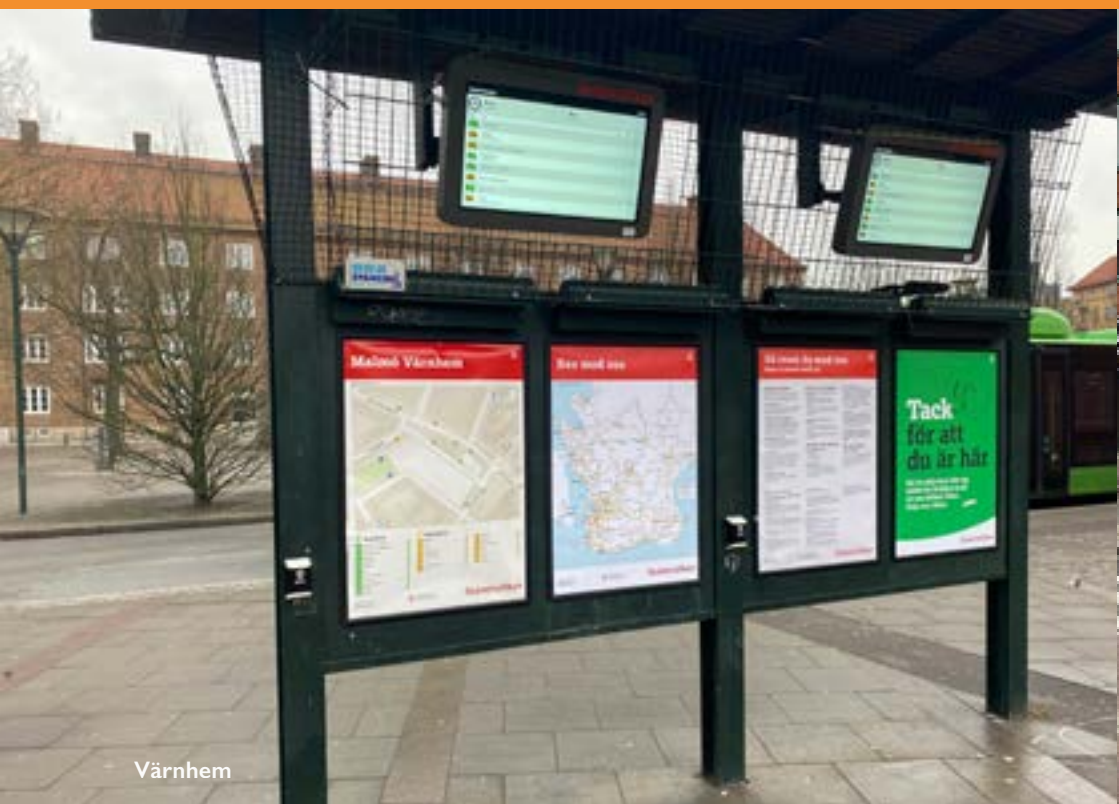
Lite stökig logistik, hållplatserna är lite huller om buller. (man 26–30 år; våren 2021)



Södervärn

INFORMATION

Tydlig och enhetlig information är betydelsefullt för att undvika stressade situationer.



Värnhem

ÅTKOMST

Att lätt kunna ta sig fram till bussen är centralt för valet av väntepplats. Snabba cykelflöden bakom busskurerna kan upplevas som barriärer.



Södervärn



Dom cyklar väldigt snabbt där mellan busskurerna och plattformen och ibland kommer det ju en stor grupp, liksom många på samma gång, jag brukar vara jätteförsiktig där faktiskt och tittar noggrant åt båda hållen en två gånger [...]. (man 40–45 år; intervju vintern 2023)

Jag brukar vänta under tak och kila ut till Lundabussen precis när den kommer. Den sidan är lite av en baksida och jag är ogärna där på kvällen. (kvinna 20–25 år; intervju våren 2024)



LEDSTRÅK

Att skapa tillgängliga och användbara miljöer för alla är en samhällelig strävan och berör alla involverade aktörer, men lösningarna varierar.



Värnhem



För att underlätta orienteringen för människor med synskada behövs ledstråk och ledtytor [...]. Naturliga ledstråk och konstgjorda ledtytor ska ha en god visualitet, vilket innebär att det kontrastmässigt ska avvika från omgivningen. (Synskadades riksförbund, u.å., s. 5–6)



POLLARE

Pollare kan stödja personer med synnedsättning i trafikmiljöer.
Det är inte alltid de utformas och/eller placeras rätt.



Värnhem



Kunskapen om pollare med stödjande funktion i gångmiljön är emellertid inte särskilt omfattande. Grundläggande frågor är t.ex vilken information pollare skall innehålla, hur den ska vara utformad och placerad. (Ståhl m. fl., 2014, s. 4)



Värnhem

HINDER

Hinder skapar utmaningar och osäkra situationer, exempelvis kan personer med rullstol eller barnvagn tvingas ut i körbanan på grund av brist på utrymme.



Södervärn



Gångtor ska utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att personer med rullstol kan förflytta sig utan hjälp. Gångtor ska vara fria från hinder som kan ställa till problem för säkerhet och framkomlighet, både permanenta och tillfälliga. (Malmö stad, 2024a)



HINDER

Hinder kan vara permanenta eller tillfälliga.



Värnhem



Bristande tillgänglighet är ett avgörande hinder för att människor med funktionsnedsättning ska kunna delta i samhället på mer jämlika villkor.

Samhället är alla medborgares gemensamma mötesplats. [...] Enkelt uttryckt handlar det om att vi alla ska kunna komma fram, komma in, tas emot, hitta rätt och vara säkra i våra offentliga rum och byggnader: [...]. Att hindra hindren är därför i högsta grad en demokratifråga och ett tillgängligt samhälle är en mänsklig rättighet. (Boverket, 2021, s. 3)



Värnhem

ANSLUTNING

Gång- och cykelförbindelser och cykelparkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatsen påverkar upplevelsen av kollektivtrafikrummen.



Södervärn



Jag är rädd att min cykel blir stulen på Södervärn. Om jag cyklar och ska parkera där väljer jag alltid ett ställe där det finns många andra cyklar. (kvinna 20–25 år; intervju våren 2024)

Södervärn är buffligare än Värnhem. Det är en sårbar miljö. Nära ett sjukhus. Trafikutsatt. Det är nära målpunkter men inget av dessa omtyckta platser fångas på Södervärn. (kvinna 30–35 år; intervju våren 2024)



ANSLUTNING

Att behöva korsa breda trafikerade gator och leta cykelparkeringsplats kan göra att kollektivtrafikrummen upplevs som stressiga.



Värnhem

”

Det är ofta trafikstockning. Det är en väldigt tungt belastad trafiksituation längs Värnhemstorget och man får korsa en del vägar. En cykelväg är belägen alldeles bakom busskuren, det är jättemånga som cyklar och går där, så det är en rörig trafiksituation. (kvinna 30–35 år, intervju våren 2024)

...där är några ställen med lite kollisionskurs alltså, så man får passa sig, är man lite trött på morgonen så kan man ju råka illa ut [...] det är lite vanskligt faktiskt när man ska precis ansluta till torget, så är det gångbanor och cykelbanor, som går liksom i nån s-form där. (man 60–65 år, intervju sommaren 2024)



AVSTÅND

Långa avstånd mellan hållplatslägen kan skapa utmaningar i kollektivtrafiken och bidra till stressade situationer, det kan vara särskilt utmanande för resenärer som har svårare att gå.



Södervärn



Den är ganska osmidig [bytespunkten]. När jag bodde i [bostadsområde] stannade bussen längst bort och bussen till mitt universitetet gick på andra sidan Södervärn. (kvinna 21–25 år, våren 2021)



DELADE YTOR

Olika trafikanter samsas om begränsade ytor, vilket exempelvis kan påverka framkomlighet och säkerhet.



Södervärn



Rörigt med cykelbanan mitt i, massa gångare som springer rätt ut i cykelbanan. (kvinna 36–40 år, våren 2021)



Södervärn

▶ VÄNTAN

Väntan är allt annat än en icke-aktivitet. Den väntande personen behöver göra olika överväganden som handlar om att ha koll på bussen och hantera samvaro med andra. När många samlas på en plats med samma syfte kan det uppstå situationer av spänning och trängsel som kan upplevas som obehagliga eller frustrerande. Den väntande personen använder sig av olika taktiker, till exempel för att hitta en bra placering i relation till andra (rumsliga taktiker), hantera tid eller välja när man vill ha kontakt med andra eller inte (sociala taktiker). Vissa platser är mer tillåtande för personer att hitta en bra placering, medan andra inte ger så många valmöjligheter, vilket påverkar upplevelsen av väntan.

God sikt är betydelsefullt för valet av plats att vänta. God åtkomst till bussen likaså. Sittplatser i närheten – utöver hållplatsens bänkar – i kombination med generösa ytor möjliggör för väntande personer att samexistera med andra grupper på platsen. Fysiska strukturer i omgivningen stödjer således väntan genom att ge rumsliga indelningar som de som väntar kan sitta på eller luta sig mot, vilka också påverkar hållplatsens förutsättningar att fungera som offentligt rum. Fysiska strukturer ger också möjlighet för de väntande att placera medhavda föremål och objekt, vilka spelar en roll i vänte-praktiken, då de taktiskt kan användas för att undvika respektive initiera kontakt med andra.



URVAL AV ASPEKTER

Sikt

Sittplatser

Fysiska strukturer

Utökad väntplats

SIKT

God sikt är betydelsefullt för valet av plats att vänta.



Södervärn



Viktigast för mig är att stå på ett ställe där jag tydligt kan se när bussen ankommer. (kvinna 20–25 år; intervju vintern 2024)



SITTPLATSER

En korrekt utformad sittplats kan vara avgörande i frågan om att kunna eller att inte kunna resa med kollektivtrafiken, trots detta kan tillgänglighetsanpassade sittplatser saknas.



Värnhem



Sittplatser bör exempelvis finnas, på torg, vid hållplatser, på perronger [...]. En sittplats bör ha ryggstöd och armstöd, ha sitthöjden 0,45–0,50 meter och armstödshöjden 0,70 meter och ha armstöd med framkant som går att greppa om. Armstöden bör nå förbi sittytans framkant. (BFS 2011:5 ALM 2, 15 §, se Boverket, 2022)

Bytespunkter och stora hållplatser ska innehålla "tillgänglighetsanpassad, fristående sittplats med rygg- och armstöd." (Skånetrafikens Hållplats-handbok, uå)



SITTPLATSER

Sittmöjligheter i anslutning till hållplatsen stödjer att olika funktioner mjukt kan fläta sig i varandra.





Däremot så har man ju tagit bort ofta bänkar som kunde finnas, även om det inte fanns någon busskur alls va, så stod där nästan alltid en bänk, det gör det ju inte längre. Bänkarna är inte bänkar. Det är ganska brutalt med tanke på äldre människor så är det ju närmast oförskämt att inte ha en bänk vid varje busshållplats. (man 60–65 år, intervju sommaren 2024)



FYSISKA STRUKTURER

Fysiska strukturer i omgivningen stödjer väntan genom att de ger rumsliga indelningar som de som väntar kan sitta på eller luta sig mot.



Södervärn



Är det soligt sitter jag gärna på stenblocket när jag väntar på bussen. Då har jag också bra utsikt till allt det som sker runtomkring. (kvinna 45–50 år; resedagbok våren 2023)



Värnhem

UTÖKAD VÄNTEPLATS

Utökade väntplatser är rum runt hållplatsen som ger fler valmöjligheter för resenärer, såsom möjlighet att vara tillsammans med andra, eller dra sig undan trängsel och trafik.



”

Ja, jag tycker jag har kontroll på det sättet att jag får ju välja om jag vill stå i en busstur eller precis bredvid en busskö på trottoaren. Jag kan stå bland cyklarna också bredvid bussturerna om jag hade velat det och jag kan stå bakom bussturen, alltså nedanför plattformen. Jag kan sitta på något av trappstegen och jag kan stå uppe på plattformen då som råkar vara mitt favoritställe. På Värnhem upplever jag att det finns många, ja men det finns en bredd i erbjudanden där. (man 40–45 år; intervju vintern 2023)



Värnhem

UTÖKAD VÄNTEPLATS

Utökade väntplatser erbjuder rum som gynnar människors behov av olika tempo.



”

Jag tror helt enkelt att det som har med bussar att göra skulle få lov att ta lite mer plats, och att inte bara ta plats för det rent praktiska, utan också för välbefinnande [...]. Och att våga skapa rum i rummet, då hade man ju kunnat välja på ett annat sätt [...]. Man kanske tycker det är en bra plats man hittar för att läsa in en text eller nånting, eller ringa ett telefonsamtal, och det är ju trevligt om offentliga platser inte bara är så praktiskt utformade så att dom bara ska funka för trafiken. (man 60–65 år, intervju sommaren 2024)



Södervärn

► SOCIAL MILJÖ

Bytespunkterna fungerar inte enbart som trafikrum utan är del av det offentliga rummet där många olika användargrupper samspelar. Kollektivtrafikens platser för väntan är offentliga rum som karaktäriseras av en stor mångfald av grupper, och en mängd flyktiga möten, som ofta sker på en liten yta. Stor diversitet av användargrupper gör kollektivtrafikens platser för väntan betydelsefulla för människors kapacitet att hantera olikheter. Samvaro med andra kan leda till både positiva och negativa upplevelser. Plats till olika grupper, genom rumslig indelning, underlättar samvaro. Öppna rum med porösa gränser kan rymma en mångfald av grupper vilket bidrar till hållplatsens kvalitet som offentligt rum. Avskilda rum med skarpa gränser tenderar att övertas av vissa grupper vilket kan bli exkluderande. Brist på samspel mellan olika användargrupper gör att konflikt kan uppstå, speciellt när det är ont om plats.

Ett mångsidigt utbud av funktioner ger variation till bytespunkten. Funktionsmix bidrar också till "ögon på gatan", som gör att miljöerna oftast är livliga, och därmed upplevs som trevliga och trygga. Träd och vegetation är uppskattade inslag, då de bidrar till variation genom årstidsväxlingar, samt kan skydda från trafik och buller.

URVAL AV ASPEKTER

Samvaro
Samspel
Stödjande verksamheter
Konkurrerande aktiviteter
Tillfälliga barriärer
Liv och ”ögon på gatan”
Rörelse
Upplevelse av platsen
Sociala noder

SAMVARO

Avskilda rum med skarpa gränser vid busshållplatser tenderar att övertas av vissa grupper vilket kan bli exkluderande.



Värnhem

”

...i början var jag ganska obekvämt med att passera dom som sitter på bänkarna och dricker alkohol och så om dom är väldigt högljudda och kanske fulla och så där, för då liksom kunde jag vara rädd. Nej, fan, nu kommer dom komma fram till mig och börja prata [...]. Men nu har jag vant mig vid det och liksom har en kompetens i att jag kan passera där utan att bli antastad, eller vad man ska säga, eller att någon söker kontakt med mig. (man 40–45 år; intervju vintern 2023)



Värnhem

SAMSPEL

Det är viktigt att på bästa sätt möjliggöra för ett gott samspel i trafiken mellan olika trafikanter.





I ett växande Malmö där staden växer kring centrala delar och stationsnoder uppstår en ökad konkurrens om utrymmet i staden. Ju större andel av resorna som utförs med de utrymmeseffektiva transportslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik, desto mer plats frigörs för andra användningsområden. (Malmö stad, 2024b)

Stora ytor, långt mellan människor, bullrigt, gigantiskt gaturum där biltrafiken dominerar: Folk som går, cyklar, väntar på bussen känns nedprioriterade. (kvinna 41–45 år; våren 2021)



Värnhem

STÖDJANDE VERKSAMHETER

Stadsrum kring hållplatsen med uteserveringar, caféer och butiker berikar upplevelsen av att vänta på bussen.



”

...det finns ett café på andra sidan gatan och det finns den där godisbutiken som har öppet tidigt på morgonen och där kan man gå in och köpa en kaffe, man kan köpa tuggummi eller halstabletter, eller vad man vill ha. [...]. Och sedan finns det apoteket också på andra sidan en bit bort där, så om jag väntar mer än 15 minuter då tänker jag, jaha jag skulle kunna utträta ett ärende, jag skulle kunna använda tiden, jag kan gå in på apoteket. (man 40–45 år; intervju vintern 2023)



Värnhem

KONKURRERANDE AKTIVITETER

Olika flöden som konkurrerar om samma plats kan skapa otydlighet för resenärerna. Saknas dedikerad plats för att vänta på bussen konkurrerar andra aktiviteter om utrymmet.



Södervärn



Det är ju problem för människor att gå förbi på trottoaren när människor står där och väntar, så det är verkligen ingen optimal väntplats. Var man än står är man i vägen. (kvinna 20–25 år, intervju vintern 2024)



Värnhem

TILLFÄLLIGA BARRIÄRER

Hög trafik, många fordon och människor på samma plats vid vissa tider på dygnet kan skapa tillfälliga barriärer, som i sin tur kan påverka säkerhet och framkomlighet.



Södervärn



Alltför korta busshållplatser kan skapa en barriär då de medför en risk för att man som resenär hamnar utanför hållplatsområdet vid avstigning. (Malmö stad, 2024c)



Södervärn

LIV OCH "ÖGON PÅ GATAN"

Stadsrum kring hållplatsen med uteserveringar, caféer, butiker och bostäder gör att kollektivtrafikrummet upplevs som livligt och tryggt.



Värnhem

”

Jo men här är ju nånting när våren kommer och så, så kan det faktiskt vara just busshållplatsen där regionsbussarna går, så kan det vara ändå lite trevligt med dom fina gamla sekelskiftesfasaderna här; eller ja tidigt 1900-tal, putsade fasader och solen reflekterar mot fasaderna och det är rätt stiligt och det kan kännas väldigt skönt att bara titta på första vårsolen och så. Det är såna stunder som kan vara rätt fina vid Värnhem faktiskt. Och så ligger här ju ett litet café som vi sitter på just nu, det är också trevligt med ett café i nära anslutning till en busshållplats. (man 60–65 år; intervju sommaren 2024)



LIV OCH ”ÖGON PÅ GATAN”

Funktionaliserade kollektivtrafikrum omgärdade av breda trafikerade gator kan inte dra nytta av kringliggande bebyggelse på samma sätt.



Södervärn



Det tog lång tid att förstå var bussarna går på Södervärn och jag är där ogärna på kvällen då det känns otryggt. På Värnhem är det oftast liv och rörelse, där känner jag mig mer trygg. (kvinna 20–25 år; intervju våren 2024)

...det kan vara väldigt många platser som skulle må bra av att man inte hade så skarpa gränser mellan funktioner. För det blir asocialt också att skapa dom gränserna mellan olika funktioner [...]. Det är ju inte fel att nån som väntar på bussen kanske pratar en stund med nån som är; nån alkis på parkbänken alltså. (man 60-65 år; intervju sommaren 2024)



Södervärn

RÖRELSE

Liv och rörelse på platsen med inslag av andra närliggande funktioner kan öka känslan av trygghet.



Södervärn

”

Det brukar vara folk i rörelse på Södervärn vilket gör att den känns något tryggare, samt att den ligger väldigt nära sjukhuset gör att det på något sätt känns tryggare. (kvinna 21–25 år, våren 2021)



UPPLEVELSE AV PLATSEN

Nedskräpning, bristande underhåll och klotter kan bidra till en negativ upplevelse av platsen.



Södervärn



Det är skräpigt på gatorna, och högljutt på grund av trafiken. Det är ingen trevlig plats att vara på. Folk verkar vilja sticka därifrån snabbt. (kvinna 26–30 år, våren 2021)



Södervärn

UPPLEVELSE AV PLATSEN

Träd och vegetation bidrar till att ge kollektivtrafikrummen en lugnare atmosfär och skyddar från trafik.



Värnhem

”

Det känns som man är i en annan värld när man är i närheten av träd. Träd är lite lugnande också. Trädet utvecklas hela tiden och det är spännande att följa årtidsväxlingarna. (kvinna 30–35 år; intervju våren 2024)

Det är lugnt på hållplatsen. Soligt och kanske lite dis. En man går förbi med en svart lurvig hund i sele. Jag hör fiskmåsskrin, och ser en mängd fåglar i luften. En kvinna borstar sitt långa gråa hår; hon står vid sidan av busskuren. Solsken. Motormuller: Cykeldäck som sveper mot asfalten. Jag sätter mig ned och ser plötsligt fågelskit och fimpar överallt på marken runtom. (kvinna 45–50 år; resedagbok våren 2023)



SOCIALA NODER

Närvaro av andra gör kollektivtrafikrummen trevligare och tryggare.



Värnhem



Värnhem har ett stadsliv som ger variation till hållplatsen. Särskilt sommartid sker saker på torget och runt torget som gör att torget ändrar karaktär. (kvinna 20–25 år, intervju våren 2024)



SAMMANFATTNING

Det är många saker som bidrar till att en hållplats upplevs inkluderande och trevlig att vänta på. För att främja inkluderande kollektivtrafikrum behöver en kombination av aspekter beaktas, vilket kräver förståelse för hur olika aktiviteter samspelar och skapar synergier. Det är viktigt att tänka på mer än enbart funktion vid utformning av kollektivtrafikrum. Inte tänka monofunktion såsom enbart effektiv transport, utan sammanfläta funktioner och rum utifrån de specifika platsernas förutsättningar, samt ge kollektivtrafiken tillräckligt med plats i stadsrummet.

En hållplats är både ett kollektivtrafikrum och ett offentligt rum. Att vänta på bussen har en funktionell dimension såväl som en upplevelse-dimension. Väntan är en aktiv del av resan som antingen kan bidra till en trevlig upplevelse av bussresande eller göra så att människor inte vill åka buss, och behöver således i större utsträckning uppmärksammas i planeringen. Den fysiska miljön kan hjälpa till att stödja en mångfald av aktiviteter, genom att exempelvis erbjuda alternativa sittplatser och närhet till verksamheter. Tillgång till information, variation i placeringsmöjligheter och god åtkomst till bussen, är centralt för väntande resenärer, vars olika förutsättningar behöver beaktas i den rumsliga utformningen. Öppna rum med porösa gränser har kapacitet att rymma en bredd av olika grupper. Slutna rum med hårda gränser riskerar att approprieras av specifika grupper. En isolerad vänteplats ger ingen trevlig upplevelse. Andra aktiviteter och användargrupper stödjer upplevelser av väntan, och en mångsidig omgivning bidrar till en trevlig vänteupplevelse. Hållplatsen behöver ses i sitt stadsmässiga och sociala sammanhang, och beroende på lokalisering kan vissa hållplatser behöva mer stöd än andra för att fungera som inkluderande kollektivtrafikrum och offentligt plats.

BILAGA I

STÖD VID BEDÖMNING AV SÄKERHET, TILLGÄNGLIGHET, TRYGGHET & TRIVSEL VID KOLLEKTIVTRAFIKNODER (S3T)

Nedan påståenden med tillhörande aspekter kan användas som stöd på plats för att bedöma och reflektera över kollektivtrafiknodens säkerhet, tillgänglighet, trygghet och trivsel. "Området" används nedan för att beskriva kollektivtrafiknoden i sin helhet. Stödmaterialet ska inte ses som heltäckande, det kan finnas fler relevanta aspekter som inte täcks in i detta material.

Stödmaterialet utgår från rapporten "Upplevd otrygghet i anknytning till kollektivtrafiken i Malmö" (Stjernborg & Rutberg, 2021) och den vetenskapliga artikel som bygger på samma tema (Stjernborg, 2024). Ett arbete som ger en inblick i erfarenheter, reflektioner och upplevelser av kollektivtrafiknoder. Vidare har befintliga lagkrav och allmänna råd för tillgänglighet bidragit till utformningen av aspekter att ta hänsyn till. Inspiration har också hämtats från ett urval av checklistor och underlag som kan användas för bedömning eller utformning av olika typer av resemiljöer, både från internationella och nationella aktörer.

FYSISK UTFORMNING

Hållplatserna är tillgänglighetsanpassade enligt gällande lagar och normer för tillgänglighet (se t.ex. HIN¹, ALM² och VGU³) och har följande:

- Skydd mot vind och nederbörd
- Soptunnor
- Taktila plattor som utgör kontrast mot omgivande beläggning
- Kontraster mellan plattform och gata
- Information i form av hållplatskartor, illustrationer, tidtabell med realtidsuppdateringar, störningsinformation, prator och punktskrift
- Sittplatser med rygg- och armstöd
- Belysning
- Jämn beläggning

1. Enkelt avhjälptra hinder (BFS 2013:9 - HIN 3), Boverket

2. Tillgänglighet på allmänna platser (BFS 2011:5 ALM 2), Boverket

3. Vägar och gators utformning (VGU), Trafikverket

Övergångsställena är utformade enligt gällande lagar och normer för tillgänglighet (se t.ex. HIN, ALM och VGU) och har följande:

- Taktila plattor som utgör kontrast mot omgivande beläggning
- Jämn beläggning med utjämnade nivåskillnader
- Riktningsgivare (ex. riktningsvisare, pil och/eller taktil karta på pollare, vägmärkesstolpe eller signalstolpe)
- Belysning
- Tid och möjlighet för fotgängare att passera i lugnt gångtempo innan trafikljus slår om till rött

Stråk mellan hållplatserna är utformade enligt lagar och normer för tillgänglighet (se t.ex. HIN, ALM och VGU) med särskild hänsyn till:

- Reklam, skyltar, planteringar eller andra installationer i miljön är inte placerade så att de skymmer sikten eller hindrar framkomligheten
- Tillfälliga avvikelser i den fysiska miljön utgör inte hinder för framkomlighet (t.ex. byggarbetsplatser)
- Ledstråk
- Belysning
- Jämn beläggning
- Vilopunkter med jämna mellanrum

Det går att ta sig till hållplatserna med valfritt färdmedel för att resa vidare med kollektivtrafiken och hållplatserna har kort gångavstånd till:

- Cykelparkering
- Bilparkering
- Upphämtnings- och avlämningsplats för taxi

INFORMATION OCH SERVICE

Det finns samlad information placerad på strategiska platser, som handlar om:

- Tidtabeller med realtidsuppdateringar
- Trafikstörningar med realtidsuppdateringar
- Kartor över hållplatser och busslinjer
- Navigering och alternativa vägar

Informationen är anpassad för olika behov och finns i form av:

- Prator, taktila kartor och texter, illustrationer och lättlästa texter på flera språk
- Tydliga skyltar som är placerade på lämplig höjd (och som kan läsas av barn, vuxna, personer i rullstol med flera)

Det finns ett varierat serviceutbud i området, i form av:

- Verksamheter som har öppet under stora delar av dygnet
- Verksamheter som har personal på plats
- Möjligheter att ladda mobilen

SOCIAL MILJÖ

Platsen ger möjligheter till överblick över området och andra människor, bland annat med hänsyn till placering och utformning av:

- Belysning som främjar säkerhet och trygghet
- Växtlighet såsom träd, buskar, rabatter och krukor
- Bebyggelse och fasta strukturer såsom byggnader, väderskydd och sittanordningar
- Tillfälliga fysiska strukturer och föremål såsom byggställningar och skyltar

Området är integrerat i staden och dess miljöer bidrar till tillgänglighet, trivsel, trygghet och säkerhet, bland annat med hänsyn till:

- Belysning
- Sittplatser och dess utformning och placering i området
- Inslag av grönska, vatten och utsmyckning
- Bebyggelse som bidrar till trygghet och stadsmässighet, ex. med aktivitet i bottenplan och fasader som är öppna mot gatan
- Området är sammankopplat med stadens gång- och cykelvägnät från flera håll och fotgängare och cyklister har möjlighet att använda området som genomfart

PRIORITERING AV TRAFIKSLAG

Den byggda miljön möjliggör ett samspel mellan fotgängare, väntande resenärer och cyklister, och erbjuder bland annat:

- Tillräckligt med utrymme för både vistelse/väntande och rörelse/resande i området (t.ex. blockeras inte gång- och cykelbanor vid på- och avstigningsplatser för kollektivtrafik)
- Gångstråk och cykelstråk som är utformade så att trängsel mellan fotgängare och cyklister kan undvikas
- Övergångsställen med ytor avsedda för cyklister
- Cykelparkeringar som uppfyller sitt syfte vad gäller antal platser, placering och storlek, m.m.

Den byggda miljön möjliggör ett samspel mellan aktiva färdstätt och motordrivna fordon, med egenskaper såsom att:

- Motordrivna fordon håller en hastighet som möjliggör säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter, exempelvis till följd av hastighetsreducerande åtgärder
- Det finns gena stråk för fotgängare och cyklister som leder till/från målpunkter kopplade till kollektivtrafikresor (ex. hållplatser, cykelparkeringar, informationspunkter och serviceverksamheter)
- Det finns övergångsställen för gång och cykel på alla gator med motordriven trafik

REFERENSER

SOM UNDERLAG TILL BILAGA I

ISGlobal. (2021). Healthy Urban and Transport Planning Checklist. Generalitat de Catalunya: Departament de Territori i Sostenibilitat. URL: <https://www.isglobal.org/en/-/las-10-claves-para-integrar-la-salud-en-la-planificacion-urbana-y-del-transporte> [2024-02-08]

NADTC. (2013). Checklist for Assessing the Accessibility of Transportation and Mobility. URL: <https://www.nadtc.org/wp-content/uploads/NADTC-Checklist-for-Assessing-the-Accessibility-of-Transportation-and-Mobility.pdf> [2024-02-08]

Skånetrafiken. (u.å. a). Kravställning. URL: <https://skanetrafi ken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/bushallplats/utformning/kravstallning> [2024-02-08]

Skånetrafiken. (u.å. b). Resenärsperspektiv. URL: <https://skanetrafi ken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/bushallplats/forutsattningar/resenarsperspektiv> [2024-02-08]

Stjernborg, V. & Rutberg, S. (2021). Upplevd otrygghet i anknötning till kollektivtrafiken i Malmö. K2 working paper 2021:13. URL: https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2021_13.pdf [2024-02-01]

Stjernborg, V. (2024). Triggers for feelings of insecurity and perceptions of safety in relation to public transport; the experiences of young and active travellers. Applied Mobilities, 1–21. <https://doi.org/10.1080/23800127.2024.2318095>

Trafikanalys. (2019). Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, Rapport 2019:3. URL: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_3-kollektivtrafikens-barriarer.pdf [2024-02-08]

Trafikverket. (2021). Checklistor för samhällsplanering. URL: <https://bransch.trafikverket.se/for-digi-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Checklistor/?expandid=collapseAccordion633648&expandid=collapseAccordion633648#collapseAccordion633648> [2024-02-01]

Trafikverket. (2017). Stationsmiljö – Utformning av stationen med resenären i fokus. Rapport 2017:084. URL: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364004/FULLTEXT01.pdf> [2024-02-08]

BILDTEXT

Boverket (2021). Ansvaret för att åtgärda enkelt avhjälpna hinder: Rapport 2021:10, ISBN pdf: 978-91-7563-753-2, Boverket, Karlskrona.

Boverket (2022). Tillgänglighet på allmänna platser och områden för andra anläggningar: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomterm/allmanna/tillganglighet/> Hämtad 2024-08-09.

Malmö stad (2024a). Tillgänglighet. <https://malmo.se/Teknisk-handbok/Trygghet-och-tillganglighet/Tillganglighet.html>, hämtad 2024-08-08.

Malmö stad (2024b). Cykel. <https://malmo.se/Teknisk-handbok/Gatubyggnad/Cykel.html> hämtad 2024-08-08.

Malmö stad (2024c). Hållplatser. <https://malmo.se/Teknisk-handbok/Gatubyggnad/Hallplatser.html> hämtad 2024-08-08.

Skånetrafikens hållplatshandbok (uå). Busshållplats. <https://skanetrafi ken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/busshallplats> hämtad 2024-08-08.

Ståhl, A., Almén, M., Wemme, M. & Åkesson, G. (2014). Pollare med taktila bilder – Kan sådana utformningsdetaljer underlätta för personer med synnedsättningar att hålla riktningen när de korsar en körbana? Trafikverket rapport 2014:118, ISBN: 978-91-7467-644-0.

Synskadades riksförbund (uå). Plattform för tillgänglig och användbar fysisk miljö, <https://www.srf.nu/media/oskbahxu/plattform-for-fysisk-miljo.pdf>, hämtad 2024-08-08.

PUBLIKATIONER kopplade till K2-projektet "Livliga och behagliga platser för väntan: kvalitets-kriterier för attraktiva bytespunkter och busshållplatser"

Sjöstedt, V. (2023). Representationer av väntan. Bildessä. PLAN, tidskriften för samhällsplanering, 2023:2, 54-59.

Tran, H.A. (2024). Väntan på bussen. Om att hantera samvaro på en busshållplats. PLAN, tidskriften för samhällsplanering, 2024:1, 70-73.

Tran, H. A. & Hyeong, J. (2023). Transit space and the production of public spaces. Urban Matters Journal, Issue: Just mobility, transport and urban infrastructures, 1-16. <https://urbanmattersjournal.com/transit-places-and-the-production-of-public-spaces/>

Tran, H. A. & Schubert, P. (2023). Affective atmospheres at bus stops in Malmö. I: Urban Social Atlas Öresund, Malmö University Institute for Urban Research. <https://www.urbatlas.eu/artikel/affective-atmospheres-at-bus-stops-in-malmo/>



www.k2centrum.se

