



# Planera för nya stationssamhällen

Införandet av Regionalt superbusskoncept i Skåne

## REGIONALT SUPERBUSSKONCEPT DRIVER ORTSUTVECKLINGEN FRAMÅT

Strukturbild för Skåne sätter i detta TemaPM fokus på hur ett Regionalt superbusskoncept kan stärka ortsutvecklingen i Skånes kommuner. Kollektivtrafiksatsningen skapar ökad tillgänglighet och bättre förbindelser med bekvämare fordon och stärker därmed attraktiviteten för människor att bo och arbeta i hela Skåne. Nya besökare når platser de inte känt till, invånare kan bosätta sig och företagare etablera sig och nå nya marknader. En attraktiv och lättillgänglig station kan bli en mötesplats också i den mindre byn när fler väljer att resa kollektivt. Genom att utveckla kollektivtrafiken med buss på de orter som i dag saknar järnvägsförbindelse och inte kommer att få det inom närtid, bidrar det Regionala superbusskonceptet till att göra Skåne mer runt och Skånes två arbetsmarknadsregioner kan bli en.

### Uppdragsgivare

Region Skåne

### Projektgrupp

Therese Andersson, strategisk fysisk planering

Malin Aparicio, strategisk fysisk planering

Emelie Petersson, strategisk fysisk planering

Anne-Lie Mårtensson, strategisk fysisk planering

Patrik Lindblom, Kollektivtrafikmyndigheten

Mattias Sjöholm, Skånetrafiken:

### Konsult

SWECO:

Susanna Zinkernagel

Martin Ullberg

Boel Andersson

Henrik Larsson

Layout: Sweco

Visionsbilder: Henrik Larsson, Sweco

Fotografi: Transmilenio Bogota, Volvo sid 24, Karl-Johan Hjertström sid 25, 36, 45 och 50. Felix Gerlach, sid 45, Sweco om inget annat anges.

Tryck: Elanders

Upplaga: 1200ex

Utgiven av: Region Skåne,

Enheten för strategisk fysisk planering, 2016.



skane2030.se

SWECO



## *INTRODUKTION*

6

Strukturbild för Skåne kopplar regionalt utvecklingsarbete till översiktlig planering

Ökad tillgänglighet - en avgörande fråga för Skånes utveckling

Förutsättningar för hållbart resande

Region Skånes ansvar

Regionalt superbusskoncept - från idé till verklighet

Med dialog som utgångspunkt

Östra Göinge planerar för nya stationssamhällen

## *REGIONALT SUPERBUSSKONCEPT*

16

Ett nytt kollektivtrafikkoncept behövs

Fem kvalitéer som ger bussresor hög komfort

Helheten är viktig för att uppnå rätt kvalitet

Stationer, inte hållplatser

Stationsnära service

Likheter och skillnader med Bus rapid transit-system

Snabbt och säkert från dörr till dörr

Så möts resenärernas olika behov

En bekväm och tillgänglig resa

## *DRIVKRAFT FÖR ORTSUTVECKLING*

28

En station påverkar en ort på många sätt

Att planera för ett stationssamhälle

Planera för ett långsiktigt omvandlingsarbete i dialog

Komplettera med nya funktioner och ny bebyggelse

Skapa servicepunkter kring stationen

Skapa bra kopplingar till och från stationen

Prioritera bussen

## *PLANERA FÖR EN ATTRAKTIV STATION*

40

Attraktiva, tillgängliga och effektiva stationer

Stationers olika placeringar skapar möjligheter

Gemensamt för stationer i utkanten av byn, orten och staden

Gemensamt för stationer centralt i byn, orten och staden





INTRODUKTION



# INTRODUKTION

En tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att bidra till en utveckling av regionen och orterna i Skåne. För invånarna är tillgängligheten till bostad, arbete, utbildning och fritid en viktig faktor för val av bostadsort. Med detta TemaPM vill Strukturbild för Skåne sätta fokus på hur det planerade Regionala superbusskonceptet kan mötas upp med ortsutveckling för att ytterligare stärka orters attraktivitet och binda samman Skåne. Genom att utveckla och öka attraktivitet för kollektivtrafiken med buss underlättas resandet i Skåne och ges förutsättning för att Skånes två arbetsmarknadsregioner blir en.

## *Strukturbild för Skåne kopplar regionalt utvecklingsarbete till översiktlig planering*

Strukturbild för Skåne är en arena för dialog kring regionala utvecklingsperspektiv på den fysiska planeringen. Målet är att Skåne till år 2030 ska utvecklas till en attraktiv region med flera starka tillväxtmotorer och en mångfald av livsmiljöer. Skåne ska dra nytta av den flerkärniga ortstrukturens styrkor. Därigenom kan befolkningen bo och verka i ett sammanhang där hela Skåne lever, med olika orter som kompletterar varandra. Det handlar om att skapa attraktiva livsmiljöer genom att samplanera bebyggelsestruktur, infrastruktur och grönstruktur, med ökad tillgänglighet till omlandet som en viktig faktor.

År 2013 antogs strategier för *Det flerkärniga Skåne*. Strategierna bygger på fem strategiområden med ett gemensamt ansvar för regionen och kommunerna att genomföra de insatser som krävs för att nå målet om en attraktiv region. Detta TemaPM förhåller sig särskilt till Strukturbild för Skånes strategi: *Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne*. Genom samplanering av orts- och kollektivtrafikutveckling ökar tillgängligheten och attraktiviteten i både kollektivtrafiken och orten. Att utveckla kollektivtrafiken med buss som

färdmedel ger hög attraktivitet i förhållande till genomförandetid och investeringskostnad. Järnvägen är utbyggd i stora delar av Skåne idag och är en bidragande faktor till ortsutvecklingen och attraktiviteten i de orterna. Genom att komplettera järnvägssystemet med Regionalt superbusskoncept bidrar det till att göra Skåne mer runt och ökad tillgänglighet med ett mer attraktivt bussystem än dagens.

**“Det Regionala superbusskonceptet kompletterar järnvägssystemet och stärker Det flerkärniga Skåne.”**



## Ökad tillgänglighet - en avgörande fråga för Skånes utveckling

Region Skåne har tillsammans med regionalt berörda aktörer tagit fram en regional utvecklingsstrategi med en gemensam målbild, *Det öppna Skåne 2030*. Möjligheten att förflytta sig är en grundläggande förutsättning för Skånes attraktivitet och möjlighet till utveckling i riktning mot *Det öppna Skåne 2030*. Kollektivtrafiken har en nyckelroll i Skånes utveckling, då Skånes tillväxt är beroende av att invånarna kan resa till och från jobb, studier och fritidsaktiviteter på ett klimatneutralt och energisnålt sätt. Det är viktigt att se till hela resan i detta sammanhang. Det ska vara smidigt och säkert att byta mellan olika transportslag, för att invånarna ska välja att resa på ett hållbart sätt. En väl utbyggd och nyttjad kollektivtrafik bidrar till en ökad tillgänglighet och hållbar region samt binder samman det flerkärniga Skåne.

Den flerkärniga ortstrukturen är en av Skånes styrkor. Med en stor variation av byar och städer, åkrar, natur och hav inom en relativt liten yta med hög tillgänglighet, har Skåne ett unikt utbud som gör regionen attraktiv att leva och verka i. Skåne är idag tudelat, där västra Skåne utgör en arbetsmarknadsregion och Hässleholm-Kristianstadsområdet en annan. För att Skåne ska utnyttja hela sin potential, behöver dessa två delregioner starkare kopplas samman.

## *Förutsättningar för hållbart resande*

Ett resurseffektivt trafiksystem ger samhället förutsättningar för en större andel hållbara resor. Samtidigt förväntas personbilstransporterna minska, med minskad miljöbelastning som följd. Ett effektivt kollektivtrafiksystem öppnar också för en ökad markhushållning eftersom parkeringsytor i staden kan minska till förmån för bebyggelse och grönytor. Där orterna på sikt växer ut i jordbrukslandskapet kring nya kollektivtrafiknoder kan konflikter kring markanvändning uppstå. Förtätning och ny bebyggelse bör planeras så nära befintliga sträckningar av kollektivtrafik som möjligt för att hålla behoven av kombinerade resor med bil till buss eller tåg nere. En tät bebyggelsestruktur kring stationerna ger samtidigt ett större kundunderlag för resebolagen vilket är en viktig faktor i utvecklingen av kollektivtrafiken.

Då nya pågatågsstationer infördes i nordöstra Skåne gjordes få samtidiga satsningar i de berörda orterna. Lärdomen från Pågatåg Nordostsatsningen är att investeringarna i kollektivtrafiken behöver samplaneras med Orts- och bebyggelseutveckling för att kollektivtrafiken ska ge så stor positiv samhällseffekt som möjligt.

Det är en utmaning att utveckla kollektivtrafiken på ett hållbart, attraktivt och konkurrenskraftigt sätt. I många fall finns en förväntan om att bygga ut kollektivtrafiken med nya spårförbindelser, vilket tar lång tid att genomföra och innebär stora nyinvesteringar. För att uppnå målet i den regionala utvecklingsstrategin blir det därför viktigt att hitta nya vägar till utveckling, där Regionalt superbusskoncept är en väg.





## *Region Skånes ansvar*

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i länet. I trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna ska uppgå till minst 40 procent år 2030. I programmet sägs också att över 90 procent av skåningarna en vanlig vardag ska erbjudas tio resmöjligheter till regionens tillväxtmotorer.

Vart fjärde år ger regeringen Trafikverket och Region Skåne som ansvarig länsplaneupprättare i uppdrag att ta fram en Nationell respektive Regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan). Tillsammans visar dessa vilka satsningar på infrastrukturen som ska genomföras i varje region. Region Skånes inriktning är att en större andel av resandet ska ske med långsiktigt hållbara resalternativ. Stora delar av den regionala planeringens investeringar bygger därför på ytterligare utveckling av kollektivtrafiken och satsningar på bättre järnvägar, bussvägar och cykelvägar.

Sambanden mellan infrastrukturplaneringen och kollektivtrafiken är tydliga. Insatserna i infrastrukturplanen är i många fall också avgörande för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i linje med målen i trafikförsörjningsprogrammet. Både i RTI-planen och Nationella transportinfrastrukturplanen för 2014-2025 finns avsatta medel för utvecklingen av Regionalt superbusskoncept.



## Regionalt superbusskoncept - från idé till verklighet

Framtagandet av Regionalt superbusskoncept har pågått under flera år. Arbetet har genomgått flera olika processer, frambringat en mängd dokument som fungerar som ingångsvärden för det fortsatta

arbetet med kommuner och Trafikverket. Nedan följer en kort beskrivning av förloppet och de dokument som tagits fram.

### Idéstudie

Initiativ togs till att undersöka hur järnvägens ”magi” kan överföras till ett bussystem. Studien *Superbussar – ett högklassigt regionalt bussystem i Nordostskåne* beställdes av Kristianstads kommun och Östra Göinge kommun.

### Kravspecifikation

Rapporten definierar ett antal grundläggande värden för det Regionala superbusskonceptets standard.

### Utformning av busstationer

Rapporten ger förslag till stationsutformning som efterliknar järnvägsstationernas standard. Skåne- trafikens hållplatsstrategi och TemaPM *Bytespunkten som mötesplats i Skåne* har utgjort underlag.

### Modell för värdering av åtgärder

Modellen baseras på en samhällsekonomisk kalkyl och en kvalitativ bedömning av de framgångsfaktorer som identifierats i idéstudien. Modellen ska användas till att värdera alternativa lösningar när det gäller linjestreckningar och åtgärder i infrastrukturen.

### Stråkstudier - åtta regionalt viktiga stråk

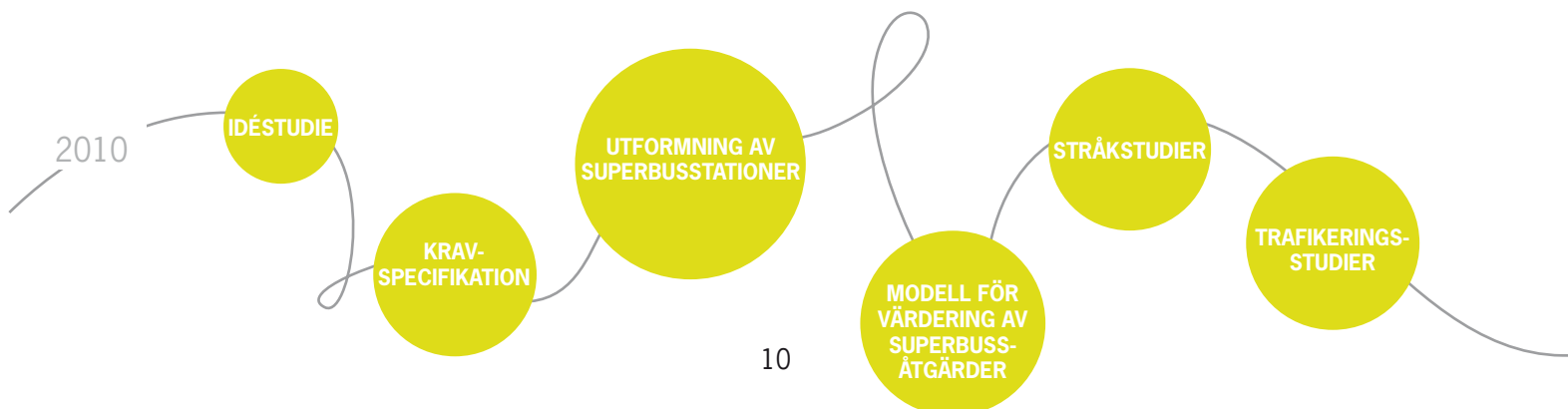
Studierna pekar ut förslag på åtgärder som behöver göras i varje studerat stråk utifrån ett antal premisser som beskrivs i studierna. Syftet är att bussen ska få prioritet framför biltrafik, ökad komfort, minskad restid, genare körvägar och attraktivare stationslägen.

### Trafikeringsstudier

Stråkens befintliga trafikering har analyserats. Studierna ger förslag på körväg och trafikering i form av öppettider, hållplatslägen och turtäthet. Trafikeringsstudierna undersöker hur eller om trafiken bör ersätta eller komplettera dagens trafik. De beskriver också hur konceptet kan integreras med övrig busstrafik.

### TemaPM: Planera för nya stationsområden

Detta TemaPM tas fram för att lyfta behovet av ortsutveckling kopplat till införandet av Regionalt superbusskoncept.



### Dialog mellan region och kommun

Region Skåne genomför dialoger med respektive kommun om stråken, stationslägen, infrastrukturåtgärder, bostadsbyggande och framtida utveckling av orten.

### Överenskommelser

En förutsättning för ett genomförande är att samtliga aktörer i ett stråk är villiga att genomföra det utredningsarbete som krävs. Överenskommelsen omfattar ett uttalat engagemang och deltagande i den fortsatta processen.

### Planeringsprocess

Åtgärder på statligt vägnät ska föregås av åtgärdsvalsstudier och åtgärder på kommunalt vägnät ska föregås av någon form av studie. Utveckling av respektive stationsort kan kräva detaljplanarbeten.

### Genomförandeavtal

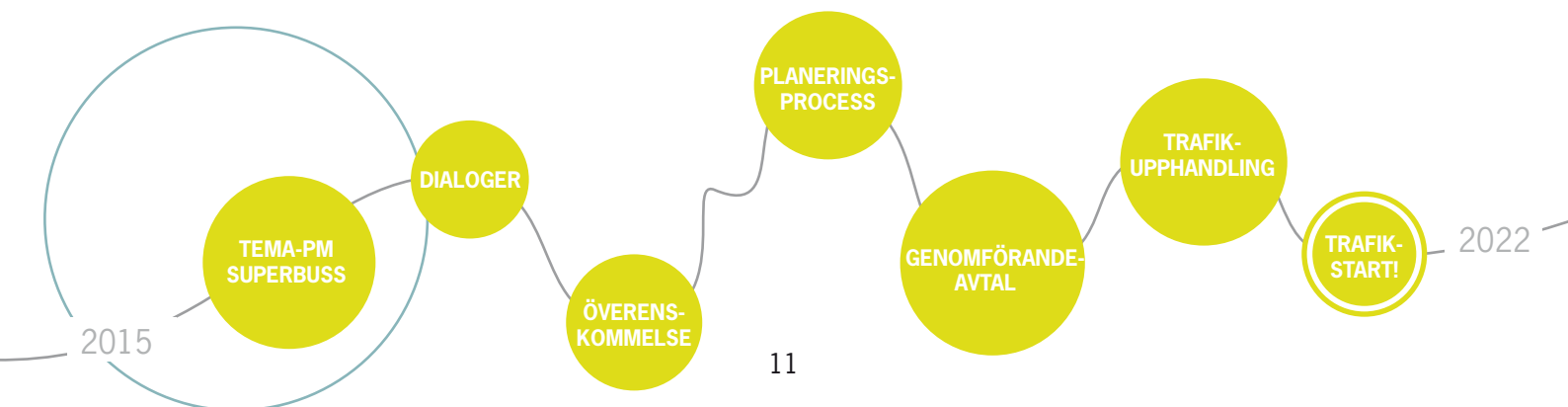
Det är många olika aktörer involverade i processen. Efter genomförda studier om behov av åtgärder skrivs partsavtal. I dessa framgår det i detalj vem som ansvarar för finansiering och förverkligande av åtgärder och insatser.

### Trafikupphandling

Byte av fordon till bussar med ny standard och nytt trafikeringsupplägg blir aktuellt när samtliga infrastrukturåtgärder är klara eller i samband med att trafikavtalet går ut.

### Komplett koncept – Trafikstart

Invigning och trafikstart sker då infrastruktur- och tekniska åtgärder, trafikeringsupplägg samt fordon finns på plats i stråket. Alla stråk kommer inte att ha trafikstart samtidigt.



## Med dialog som utgångspunkt

Som ett led i framtagandet av detta TemaPM och för att öka samhällsnyttan av konceptets genomförande bjöd Region Skåne in direkt berörda kommuner till en dialog om ortsutveckling kring stationerna. Deltagande från kommunerna var politiker, tjänstemän så som stadsarkitekter, samhällsplanerare och trafikplanerare. Region Skåne deltog med representanter från enheten för strategisk fysisk planering, Kollektivtrafikmyndigheten och Skånetrafiken.

De kommuner som deltog i dialogprocessen var: Helsingborg, Höganäs, Klippan, Örskelljunga, Tomelilla, Östra Göinge, Osby, Ystad, Kristianstad, Malmö, Vellinge, Hörby, Lund, Sjöbo, Höör och Simrishamn.

Syftet var att synliggöra utmaningar, kvalitéer och potential med konceptet och inspirera kommunernas representanter i sitt fortsatta arbete med strategisk utveckling i stationslägen.

Tre workshops organiserades på olika orter. Fem eller sex möjliga stationslägen studerades vid varje tillfälle. Arbetsuppgifterna utformades med målet att synergieffekter skulle utforskas utifrån tanken att det Regionala superbusskonceptet behöver stödjas av en samtida utveckling av orterna kring stationerna.

Flera kommuner ser liknande möjliga synergieffekter och målkonflikter framför sig. Deltagarna har fått med sig en fördjupad och breddad förståelse för det gemensamma arbete som krävs för att det Regionala superbusskonceptet ska nå sin fulla potential. Värdefulla tankar och idéer från utförda workshops har integrerats och utvecklats i denna skrift.

### Uppgift 1

Nu ska det regionala Superbusskonceptet bli verklighet!

Idag ska vi spåna kring dess effekter på ortsutveckling för stationsorterna i Skåne.


- Vilka möjligheter ser du?
- Vilka utmaningar ser du?
- Vad är det bästa som kan komma ur det? Tänk drömbild.

### Uppgift 2 – två snabba ortsstudier

Utveckla idéer och visioner!

- Hur skapar vi ett **starkt stationsområde**?
- Vilka **stråk och kopplingar** kan utvecklas?
- Vilka slags **mötesplatser** ska finnas i området?
- Var och hur tycker ni att det ska **byggas**?
- Hur skapar vi en **god reseupplevelse**?



An aerial photograph of a city street grid is overlaid with a teal dotted line that curves from the bottom left towards the top right. In the center of this line is a target icon consisting of several concentric circles. Five speech bubbles are scattered around the target, each containing a different idea. At the bottom of the page, there are teal silhouettes of five people in business attire, appearing to be in a meeting or discussion.

*Stärka stråken som finns - mer glamour!*

*Pop-upcafé under pendlings-tider?*

*Premiera kopplingar mellan cykel och buss!*

*Tillgänglighet för alla*

*Snabbt, enkelt, bekvämt*



## Östra Göinge planerar för nya stationsområden - - Patric Åberg om införandet av Regionalt superbusskoncept i Skåne

*Patric Åberg  
Kommunstyrelsens ordförande  
Östra Göinge kommun  
Foto: Mij Media*

Vår vision är 15 000 stolta Göingar. Det betyder att Östra Göinge är en kommun som växer i lagom takt där invånarna är nöjda med, och till och med stolta över, de förutsättningar som finns för att leva ett gott liv. Ett gott liv innefattar möjligheten att enkelt, bekvämt och tryggt kunna resa mellan hem och arbete, utbildning eller service av olika slag. En hög tillgänglighet till dessa funktioner är avgörande för att människor skall välja att bo på en viss plats. Vi menar att en superbusslinje kommer att bidra till en positiv utveckling i Östra Göinge kommun på samma sätt som den spårburna trafiken bidrar till en positiv utveckling i kommuner och orter med tågstation. Superbussen bidrar också till en vidgad arbetsmarknadsregion i nordöstra Skåne genom förbättrade pendlingsmöjligheter i stråket mellan Kristianstad och Älmhult, vilket gynnar sammanhållning och balans i Skåne som helhet.

I arbetet med fördjupade översiktsplaner förbereder vi för en framtida Superbuss genom kommunen och de större byarna. Genom ortsanalyser av bland annat trafikstråk, befintlig service och människors rörelsemönster kartlägger vi var superbussstationen bör placeras, för att kunna bli en livaktig möteplats som bidrar positivt till byarnas utveckling. Den fysiska infrastrukturen anpassas för att öka bussens framkomlighet, status och attraktivitet. I Knislinge har vi flyttat befintlig busstation, byggt om rondellen i centrum och förberett för den slutgiltiga utformningen av stationen, inför planerad start av framtida superbustrafik. Vi diskuterar med Trafikverket lämplig utformning av avfarter och påfarter till väg 19 som bidrar till Superbussens snabbhet, framkomlighet och bekvämlighet. Vi har förberett för pendlarparkering, cykelparkering och enkla och trygga byten mellan transportslag. I Hanaskog och Broby kommer den gamla banvallen att byggas om till egen körbana för Superbussen, för att den enkelt skall kunna passera genom byn, utan att komma i konflikt med annan trafik.



I vårt planeringsarbete vill vi ta tillvara de möjligheter som vi ser i den skånska flerkärnigheten. För Östra Göinges del är det mycket viktigt att transportsystemet understödjer en flerkärnighet på flera nivåer, regionalt, delregionalt och lokalt.

I det regionala och delregionala perspektivet är kopplingen till Kristianstad och Hässleholm mycket viktig. Dessa två städer är ett kärnområde för utvecklingen i hela nordöstra Skåne. Här är Superbussen med dess höga attraktivitet en viktig faktor som knyter Östra Göinge närmre de två kärnkommunerna men som också bidrar till att stärka dem i rollen som tillväxtmotor i sin delregion.

Men vi ser också en stor potential i en flerkärnighet som sträcker sig över länsgränsen in i Småland. Vi menar att en Superbuss i stråket Kristianstad - Broby - Älmhult är en nödvändig förutsättning för en sådan flerkärnighet. Man måste kunna resa med Superbussen hela vägen mellan Kristianstad och Älmhult, utan byte av transportslag, för att den skall vara attraktiv nog att åstadkomma en önskad förstoring av arbetsmarknadsregionen, även över länsgränsen. Vi kan se att de stora satsningar som nu görs av IKEA i Älmhult kommer att generera många nya arbetstillfällen och positiva samhällseffekter som bör göras enkelt tillgängliga även för dem som bor i Kristianstad och Östra Göinge. Här gäller det för trafikansvariga myndigheter och andra aktörer att vara kreativa och våga pröva nya lösningar som kan förstärka dessa samhällseffekter.



För vår del är det utspridda boendet i små byar en utmaning. Alla byar kan inte innehålla all service och därför måste transportsystemet understödja en flerkärnighet även inom kommunen. Därför måste superbustråket trafikeras även av en mer lokal buss som knyter omlandet till de större byarna utefter busstråket på ett bra sätt. Eftersom vi eftersträvar ett tågliknande system är det rimligt att se likheterna med järnvägssystemet som på motsvarande sätt trafikeras av Öresundståg för snabbare, interregionala resor och de mer lokala Pågatågen.

Min övertygelse är att en superbusslinje utformad på detta sätt kommer att bidra till en positiv utveckling i Östra Göinge kommun och i nordöstra Skåne på samma sätt som den spårburna trafiken bidrar till en positiv utveckling i kommuner och orter som har en tågstation.

I den ursprungliga idéstudien år 2010 pekades det på ett antal framgångsfaktorer för att med ett tågliknande bussystem uppnå samma tillväxtskapande och strukturbildande effekter som den spårburna trafiken har, bland annat snabbhet, bekvämlighet, trygghet, långsiktighet och image. När vi planerar för ett Regionalt superbusskoncept är det viktigt att inte glömma dessa framgångsfaktorer. Alla redskap i verktyglådan är viktiga, såväl åtgärder i den fysiska infrastrukturen som bussens utformning och image. En vanlig buss med nytt namn kommer inte att locka några nya resenärer.

Min vision är att Östra Göinge kan få vara pilotkommun för ett superbussprojekt så nära tankarna i idéstudien som möjligt för att testa effekterna på rese- och bosättningsmönster och på lokal och regional utveckling. Ett sådant projekt kräver nära och prestigelös samverkan mellan kommun och trafikansvariga myndigheter, och att man är beredd att pröva nya grepp.



# REGIONALT SUPERBUSSKONZEPT



# REGIONALT SUPERBUSSKONCEPT

För att öka andelen hållbara resor behöver nya resenärer lockas till kollektivtrafiken genom ett högkvalitativt kollektivtrafiksystem. Tillgängligheten mellan orter utan tågförbindelser behöver förbättras. Ökad turtäthet, pålitlighet, bekvämlighet och stationsnärlighet stärker Skånes möjligheter att dra nytta av sin flerkärniga struktur.

## Ett nytt kollektivtrafikkoncept behövs

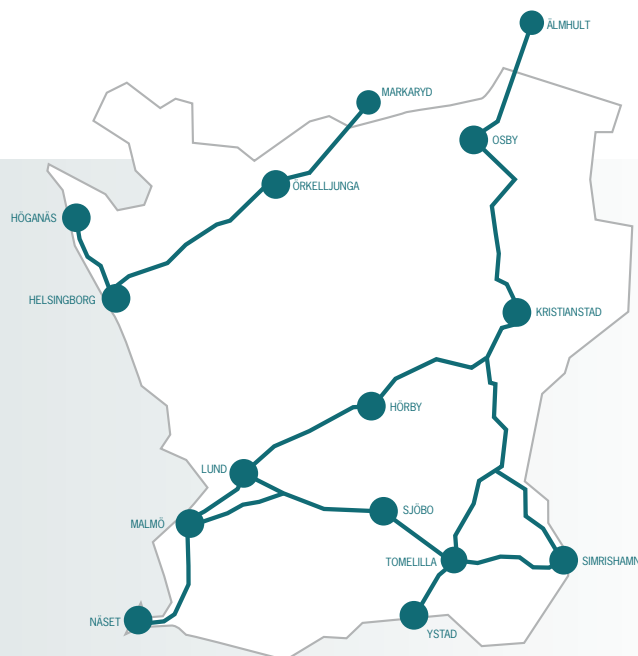
Utmaningen att kunna stärka och nyttja tillväxten inom ett flerkärnigt Skåne ligger till stor del i att försörja hela Skåne med kollektivtrafik. Flera viktiga kopplingar har idag tågtrafik men vissa delar har det inte och kommer inom överskådlig tid inte heller få spårburen trafik. Spårburna system är ofta överlägsna gentemot bussystem i avseendet att attrahera nya resenärer och skapa nya res- och bostadsmönster. Men investeringar i spår är kostsamt och tidskrävande. Det behövs mindre kostsamma men lika bra och effektiva lösningar för att binda ihop Skåne och för att nå nya resenärer. En högkvalitativ kollektivtrafiklösning med buss som lever upp till spårvägens kvaliteter har möjligheten att nå samma effekt. Det gäller då att skapa den exklusivitet som upplevs i järnvägssystemet för såväl resan som för stationer, service och de sociala funktioner som erbjuds vid stationerna.

## Exempel på möjliga stråk i Regionalt superbusskoncept

Processen kring vilka stråk som kommer genomföras i Regionalt superbusskoncept pågår just nu. Kartan visar diskussionsunderlaget för möjliga stråk som togs fram inför stråkstudierna och som kommer att arbetas vidare tillsammans med de skånska kommunerna.

## Fem kvalitéer som ger bussresor hög komfort

År 2010 genomförde Kristianstads och Östra Göinge kommuner en idéstudie om hur ett kollektivtrafiksystem med bussen som bas kunde använda tågets ”magi” för att utveckla ett nytt koncept, till en lägre kostnad än en järnvägsinvestering. Två stråk användes som exempelsträckor och resulterade i rapporten *Superbuss – ett högklassigt regionalt bussystem i Nordostskåne*. Fem övergripande kvalitéer identifierades som avgörande för att ett nytt kollektivtrafiksystem ska uppnå sin fulla potential. Dessa kvalitéer presenteras på nästa sida och är insatsområden som behöver arbetas med för att åstadkomma ett Regionalt superbusskoncept.



## Fem kvalitéer som ger bussresor hög komfort

### Snabbhet och effektivitet

- Bussprioritering där bussens framfart annars riskerar att hindras av annan trafik.
- Infrastrukturåtgärder som underlättar för bussens framkomlighet och därmed bidrar till en jämn och hög hastighet.
- Begränsa antalet stationer till strategiska målpunkter med bra kopplingar till dess omland och ett stort resandeunderlag.
- Möjlighet att köpa biljett före påstigning för att minska stopptiden på stationen.

### Långsiktighet och stabilitet

- Långsiktighet i linjedragningen. Resenärerna och intressenter kan lita på att bussen går samma väg idag, imorgon och nästa år.
- Stabilitet och långsiktighet bidrar till att fler vågar satsa på ny bebyggelse och servicefunktioner i närheten av stationerna.

### Bekvämlighet och trygghet

- Minska antalet snäva kurvor för en bekvämare resa.
- Inga onödiga stopp och ingen ryckig körning.
- Mer utrymme och bättre möjlighet att arbeta på bussen.
- Hög kvalitet och upplevd trygghet på stationerna samt bra väderskydd.
- Minskad bullernivå.

### Image

- Väl fungerande och säkra bytespunkter mellan olika transportslag, bra kopplingar till stationen, pendlarparkeringar och cykelparkeringar.
- Starka kopplingar till tågsystemet och det konventionella bussnätet.
- Resenären i fokus. Se till vem resenären är och etablera kringsservice för att underlätta vardagen.
- Bidrar till tidsvinster samt attraherar nya resenärer tack vare tidsvinsten och smidigheten.

### Integrerat system

- Bussens status och attraktivitet stärks för att fler ska välja den framför bilen.
- Infrastruktur som bidrar till att kollektivtrafiken syns och fungerar som en imagebärare.
- Kvalitetsfaktorerna och långsiktigheten i konceptet kommuniceras till invånarna för att visa vilket mervärde bussen kan erbjuda befolkningen i deras vardag.
- Viktiga faktorer för ett modernt och funktionellt resande är att alltid ligga i framkant när det kommer till resenärernas förväntningar. Det kan till exempel handla om infotainment, ladduttag, wifi, extra benutrymme, realtidsskyltar och servicefunktioner.

## *Helheten är viktig för att uppnå rätt kvalitet*

Samtliga insatsområden är delar av ett helt koncept. Enbart infrastrukturåtgärder eller enbart nya och bättre fordon räcker inte. Alla kvalitetskriterier är lika viktiga. Konceptet kan användas på många olika sätt och det är viktigt att se till platsens förutsättningar och kvalitéer för att nå bästa resultat. För att åstadkomma ett kvalitativt och attraktivt bussystem har ett antal områden identifierats i Regionalt superbusskoncept. Områdena bildar en bred verktygslåda med faktorer att arbeta med, se bild på nästa sida.

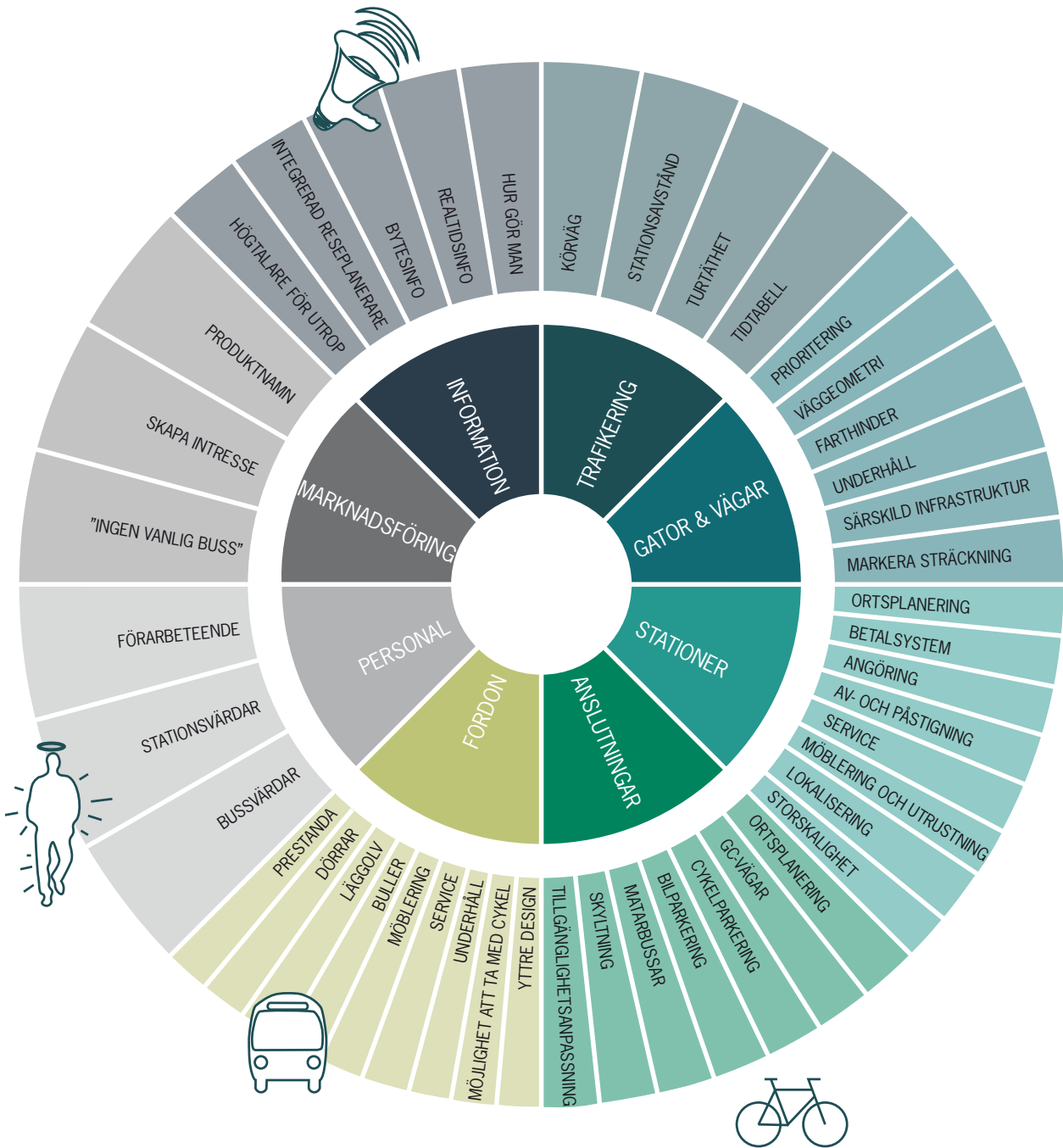
## *Stationer, inte hållplatser*

Konceptet bygger på att bussen stannar vid stationer, inte hållplatser. Stationer har generellt en högre standard än hållplatser. Om bussen ska bli ett lika framgångsrikt kollektivtrafiksystem som järnvägen, är det avgörande att platsen där resenären stiger av och på fordonet är funktionella och attraktiva. Med en generell standardhöjning i kollektivtrafiksystemet accepterar resenären vanligen längre avstånd till stationen. På grund av detta är det viktigt att vägen till stationen är säker och gen. De regionala busshållplatser som är strategiskt viktiga för att ge god service i hela Skåne behålls. Dessa ska bli stationer och måste då ha en högre standard och vara lättillgängliga för hela sitt upptagningsområde. Detta är en avgörande ambitionshöjning för att det Regionala superbusskonceptet ska få den image och det genomslag som behövs för att bli en framgång.

Genom förbättrad tillgänglighet till stationen skapas goda förutsättningar för att fler ska kunna använda kollektivtrafiken. Samtidigt är det viktigt att stationen inte bara blir en plats för kollektivtrafik utan också integreras med andra samhällsfunktioner. Stationen bör därför placeras så att den möjliggör samordning med annan service. Detta innebär oftast en central placering med den trygghet och smidighet som följer.

## *Stationsnära service*

En resa från dörr till dörr inkluderar ofta något ärende på vägen. Visionen för det Regionala superbusskonceptet är att utvecklingen vid stationerna ska skapa möjligheter för resenärer att enkelt hinna med sina ärenden på vägen från dörr till dörr. Servicemöjligheter kommer att variera från station till station. Vissa stationer får kanske en kiosk i närheten där man kan köpa en kopp kaffe och en tidning att ta med sig på bussen. Intill en annan station finns kanske förskola där föräldrar på väg till arbetet kan lämna sina barn, eller en mataffär där man kan handla ingredienserna till dagens måltid på vägen hem.



Verktogsådan med de områden som behöver beaktas för att Regionalt superbuskoncept ska få så stor genomslagskraft som möjligt.

## Likheter och skillnader med Bus rapid transit-system

De kvalitetskriterier som identifierades i studien *Superbuss – ett högklassigt regionalt busssystem i Nordostskåne*, går att hitta i Bus Rapid Transit-system (BRT-system). I BRT-systemet är utgångspunkten spårväg eller tunnelbana. Befintliga BRT-system återfinns enbart i urbana eller suburbana områden. Systemen har hög bussprioritering med körbanor längs hela eller större delen av stråket som oftast används exklusivt för de fordon som ingår i systemet. BRT-systemen har oftast också bara en eller ett fåtal beslutsfattare för systemet.

“Hållplatser,  
anslutningsvägar  
och stadsmiljö  
med hög kvalitet.”

Det Regionala superbusskoncept som ska genomföras i Skåne omfattar betydligt större stråk genom både urbana områden och landsbygd. Tillämpningen av BRT-systemet kommer främst att genomföras inne i orter, på stationer och på platser där kollektivtrafiken behöver prioriteras framför övrig trafik. Det innebär att bussen samsas med övrig trafik på sträckorna mellan dessa tätare strukturer.

Det Regionala superbusskonceptet använder därmed BRT-systemet endast på de platser där det verkligen har effekt. Stråkens sträckning genom flera kommuner betyder också att antalet ansvariga huvudmän ökar. Beslutsprocessen blir därför mer omfattande och komplex. Det Regionala superbusskonceptet kommer använda olika funktioner ur BRT-systemet, till exempel krav på enkel biljettavsering och hög igenkänning för att nämna några.

## Vad är BRT - Bus Rapid Transit - System?

- Lätt att förstå och använda
- Hög synbarhet i stadsmiljön, egen identitet, design och varumärke
- Hållplatser, anslutningsvägar och stadsmiljö med hög kvalitet
- Lokalisering i samspel med mötesplatser, service och handel
- Ostörd färd mellan hållplatserna, full prioritet i korsningar
- Hög turtäthet, lång trafikperiod under dygnet
- Gena linjesträckningar med mjuk linjeföring, jämn körbana, hög kvalitet





“Det Regionala superbusskonceptet omfattar stråk genom både urbana områden och landsbygd.”







## Snabbt och säkert från dörr till dörr

Resenären ska kunna ta sig från startpunkt till målpunkt utan onödiga hinder eller tidstillägg. Alla delar av resan måste fungera. Kanske måste resenären cykla till en busshållplats, vänta, åka buss till ett resecentrum, vänta, åka tåg och slutligen promenera till sin slutdestination. Den totala restiden måste vara så kort som möjligt för att bussen ska kunna bli ett attraktivt alternativ till bilen. Tillgängligheten till det nya busskonceptet ska genomgående vara så bra att även funktionshindrade kan använda bussen regelbundet. Längre fram beskrivs hur stationsutformningen kan bidra bland annat till kortare restid och minskad stress vid byten mellan transportmedel.

## Så möts resenärernas olika behov

Busskonceptets ambition är att locka nya pendlare genom att erbjuda kortare restid och högre komfortnivå, både på stationen och i bussen. De nya bussresenärerna väntas vara bilpendlare som redan reser i de här stråken. För att de snabbt ska kunna bli rutinerade resenärer behöver de attraheras av den bekvämlighet som finns under hela resan. Exempelvis blir service, trygghet och enkelhet avgörande för att locka nya resenärer då de oftast efterfrågar något mer än dagens befintliga pendlare.

Sällanresenären kan vara i vilken ålder som helst, med stor eller liten vana vid kollektivtrafik, välbekant med orten eller på sitt första besök. Oavsett vilket ska stationen vara inbjudande för alla. För sällanresenären är det viktigt med god orienterbarhet och information. Det ska vara enkelt att förstå var biljettautomaten finns och hur denna fungerar. Det ska också vara enkelt att hitta information om var och när bussen anländer för påstigning och hur resenären tar sig vidare till större målpunkter.

START

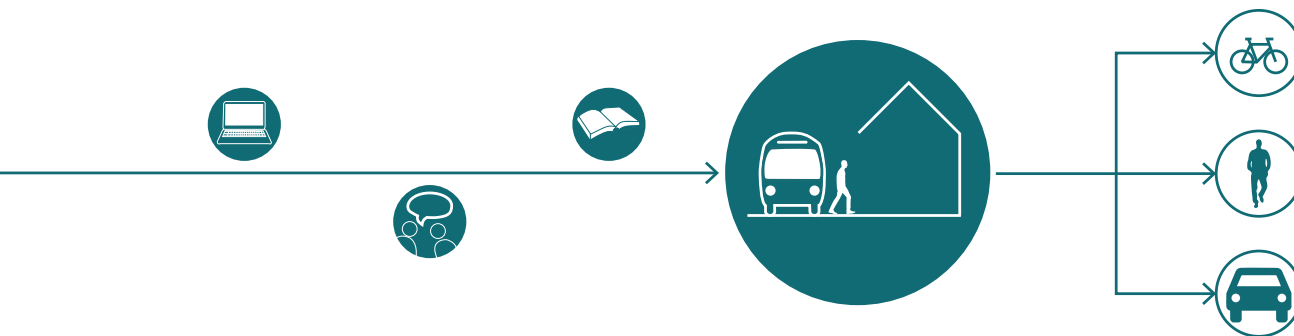


## En bekväm och tillgänglig resa

För att hela resan ska upplevas som enkel och bli så snabb som möjligt ska tillgängligheten optimeras i alla skalor. Det ska vara lätt att hitta till stationen inom orten, det ska gå snabbt att komma fram och parkera sin cykel eller bil och därifrån ska bussen nås så smidigt som möjligt. På vägarna till stationen ska trafiksäkerhet och trygghet särskilt beaktas.

Den regionala superbussen ska erbjuda bekvämlighet likt det man upplever när man åker tåg. Den som väntar på bussen ska kunna göra det bekvämt. Skönare säten och bättre benutrymme ombord ska göra det lättare att vila eller jobba under färden. Andra funktioner som gör restiden mer användbar är snabb uppkoppling ombord och på stationerna, möjligheter att ladda mobiltelefoner och läsplattor, tillgång till dagstidningar etc. Dessa bekvämligheter kan behöva ändras och/eller utvecklas över tid. Det regionala superbusskonceptet är en långsiktig satsning och måste ständigt kunna utvecklas för att möta framtidens behov.

“Stationen ska vara inbjudande för alla.”





DRIVKRAFT FÖR ORTSUTVECKLING



# DRIVKRAFT FÖR ORTSUTVECKLING

Tillgång till bra kollektivtrafik är en viktig förutsättning och drivkraft för samhällsutveckling, både på en lokal och regional nivå. Den ökade rörligheten som detta medför ger individen tillgång till en större arbetsmarknad och en ökad möjlighet att välja boendemiljö. Attraktiva stationslägen har en potential att fungera som magneter för boende och verksamheter. En station leder dock inte per automatik till ortsutveckling. För att ta tillvara på utvecklingspotentialen krävs en aktiv, långsiktig planering och insatser från såväl kommunen som andra aktörer, privata och offentliga. Det krävs mod att ta fram en långsiktig vision för stationen och ortens utveckling och en gemensam styrka för att stå fast vid denna.

*En station påverkar en ort på många sätt*

## **Ger förutsättningar för långsiktiga investeringar**

En Orts attraktivitet påverkas av hur nära den är och hur god tillgängligheten till andra målpunkter är. Ortens tillgänglighet har därför en stor marknadsföringspotential för att locka nya invånare och verksamheter. En centralt placerad station kan med rätt satsningar ge en tyngd åt orten och utgöra en tydlig och välkomnande ankomstpunkt. Den flyttas inte från år till år, utan utgör en fast punkt, därigenom har den en stor potential för att utvecklas till en viktig knutpunkt på orten. En långsiktig och pålitlig kollektivtrafiksatsning gynnar det lokala näringslivet som tryggt kan investera, förvissad om ortens framtida utveckling.

## **Medför en ökad sysselsättning**

Kollektivtrafiken har en positiv påverkan på samhällsekonomin genom sin betydelse för människors möjlighet att ta sig till sina arbeten. Den ger även ökade möjligheter för fler att nyttja ett större utbud av tjänster och upplevelser. Om människor kan bo var de vill och ändå ta sig till arbete, studier och

Det finns ett tydligt samband mellan närhet till kollektivtrafik och markvärde. Områden med god tillgänglighet har visat sig vara attraktiva på bostadsmarknaden. Flera studier visar att bostäder som är välbelägna ur ett tillgänglighetsperspektiv i allmänhet betingar högre försäljningspriser än bostäder med dålig tillgänglighet.

fritidsaktiviteter får vi ett mer dynamiskt samhälle. Tillgång och efterfrågan på arbets- och utbildningsmarknaden kan matchas bättre. Bättre matchning leder till minskad arbetslöshet och högre ekonomisk tillväxt.



## **Leder till ett mer jämlikt och jämställt samhälle**

En väl utbyggd kollektivtrafik är avgörande för ett jämlikt samhälle. Mer än hälften av Sveriges befolkning över 10 år är beroende av kollektivtrafik för sina resor, då det inte finns möjlighet att gå eller cykla. Med bra kollektivtrafik ökar rörelsefriheten för skolbarn, äldre, personer med funktionshinder och alla andra som inte har tillgång till eller möjlighet att köra bil. Ett väl utbyggt

kollektivtrafiksystem är tillgängligt för alla oavsett ålder, årstid, hälsa och ekonomi. Undersökningar visar att det är fler kvinnor än män som idag utnyttjar kollektivtrafiken för att åka till sitt arbete. En bättre utbyggd kollektivtrafik förbättrar tillgängligheten för både kvinnor och män till arbets- och utbildningsmarknaderna och skapar förutsättningar för ökad jämställdhet i samhället.

## **Leder till en hälsosammare befolkning**

Den som reser kollektivt går och cyklar i genomsnitt fyra gånger längre sträcka per dag i jämförelse med den som åker bil. Att åka kollektivt ger en ökad vardagsmotion, vilket i sin tur medför ökade hälsovinster. Många studier visar också att vardagsmotion har större betydelse för hälsan jämfört med ett par träningspass i veckan. Genom planering för gång, cykel och kollektivtrafik finns därför stora samhällsvinster att tjäna.

Kollektivtrafiken ger även upphov till betydligt mindre luftförorenande utsläpp per personkilometer än en fossilbränsle driven bil. Detta ger både mindre påverkan på klimatet och bättre luftkvalitet lokalt både på avrese- och ankomstorten. Andra miljö- och hälsovinster för en ort med lägre andel biltrafik är till exempel bättre ljudmiljö och minskad olycksrisk.

## **Ger en attraktivare ort**

Innerstäder som enligt undersökningar rankas högt av invånare och besökare har ofta gågator och bilfria offentliga miljöer. Att planera orten för gång, cykel och kollektivtrafik ökar förutsättningar för att möta och se andra människor. Det ger en mer attraktiv och levande stad. Genom att komplettera Det Regionala superbusskonceptet med satsningar

på till exempel bra kopplingar med gång och cykel ges därför goda möjligheter att skapa attraktiva och livfulla stads- och tätortsmiljöer. Med minskad biltrafik kan en del ytor som tidigare tagits i anspråk för bilen istället fyllas med funktioner som uppmuntrar till möten mellan människor.

## **Motiv för att satsa kollektivt**

- Rättvisare samhälle
- Ökad tillväxt
- Ökad sysselsättning
- Ökad jämställdhet
- Vidgad arbetsmarknad

- Bättre hälsa
- Bättre miljö
- Stadsplanering med människan i fokus
- Ökad trafiksäkerhet

**Nio argument för kollektivtrafikens samhällsnytta, SLTF**





## Att planera för ett stationssamhälle

Det krävs en långsiktig satsning från flera aktörer för att nyttja den potential som införandet av ett nytt Regionalt superbusskoncept bidrar med, när det kommer till att stärka orternas attraktivitet. Här fokuseras på vad kommunerna kan initiera.

## Planera för ett långsiktigt omvandlingsarbete i dialog

Stationen ger möjligheter för utveckling av orten, vilket olika aktörer bör ta höjd för och verka för. Det krävs en konkret och gemensam vision för vilken utveckling som eftersträvas. Det krävs också ett systematiskt genomförande och att de olika aktörerna håller fast vid visionen. Det kan handla om att förtäta med ny bebyggelse kring stationsmiljöerna eller att ge förutsättningar för nya funktioner. Att verka för en ortsutveckling kring stationsläget kräver särskilt stor uthållighet för stationer i perifera lägen. I dessa lägen har marken ofta ett expansionstryck för mer ytkrävande och mindre personintensiva verksamheter. Genom strategiska markuppköp kring stationsläget tar

kommunen grepp om utvecklingen och har större möjlighet att påverka utvecklingen, oavsett om det är en centralt eller perifert belägen station.

För att stationen ska bli en livaktig bytespunkt och mötesplats som även underlättar folks vardag krävs samverkan med en mängd aktörer som verksamhetsutövare, fastighetsutvecklare, fastighetsägare samt näringsliv och handel. Det är viktigt att ta in medborgarnas önsknings och behov samt undersöka om det finns önskemål från vård och omsorg om serviceutbyggnad eller förutsättningar förbättrad tillgänglighet till exempelvis vårdcentraler.

- Bilda nätverk med relevanta aktörer för stationsområdet
- Involvera nätverket i visionsarbetet för orten/stationen
- Ta fram en handlingsplan med prioriteringar
- Arbeta strategiskt med markförvärv och dialog med markägare





“Det krävs ett systematiskt genomförande och att de olika aktörerna håller fast vid visionen.”

## Komplettera med nya funktioner och ny bebyggelse

En station skapar inte i sig själv folkliv. Det måste etableras mötesplatser med arbetsplatser, boende, handel och service. Innovativa miljöer med entreprenörscaféer, företagsinkubatorer och företagsboxar kan integreras. Ett kulturutbud kan erbjudas i anslutning till stationsområdet. Vissa typer av affärsverksamhet nära en station får ett bra underlag av kunder, medan andra gör sig mer attraktiva för sina anställda. Genom att förtäta med bebyggelse nära stationen kan antalet människor som reser kollektivt till och från hem och verksamheter öka samtidigt som stationen befolkas. Ju mer ytor kring stationen används desto attraktivare och tryggare blir stationen. En blandning av olika funktioner bidrar till att skapa rörelse vid olika tider på dygnet.

Längs stråken för det Regionala superbuss-konceptet finns många attraktiva lägen för nya bostäder och verksamheter. Ytor kan till exempel finnas i mindre orter eller på tidigare industrimark i större orter. Här kan invånare få fördelarna med att bo i den valda orten och samtidigt enkelt komma vidare till en arbetsplats i en annan del av Skåne utan bil. Närhet till stationen ger kortare restid vilket är en viktig del i bostadens värde. Efterfrågan på flexibelt boende i goda kollektivtrafiklägen väntas öka. Det innebär också att den regionala tillgängligheten nyttjas bättre och kan på sikt ge större kundunderlag för ytterligare turutbud. Vidare kan arbetsorten bättre utnyttja den yta som arbetspendlarens bil annars skulle ta i anspråk i gatan och på parkeringsplatsen.

Stationsområdet har en stor potential som utgångspunkt för utveckling i orten. Det kan handla om hög och tät flerbostadsbebyggelse i

stationsområdet, men även om annan typ av bostäder exempelvis radhusboende i välbelägna områden på cykelavstånd från centrum. Genom att i inledande skede koncentrera exploateringar till stationsområdet snarare än att sprida dem i olika delar av orten kan den lilla orten bättre rikta sin utvecklingskraft. När stations- och centrumområdet blivit en magnet i orten kan den positiva utvecklingen spridas vidare.

- Analysera bostadsbehov och planera för olika former av boende i kollektivtrafiknära läge
- Inled med utveckling kring stationsområdet. Förtäta med olika funktioner och bebyggelse kring stationen.
- I den centralt belägna stationen planera för flexibla funktioner, som entreprenörscaféer, inkubatorer, kulturfunktioner och annat som kan dra nytta av stationsläget och som samtidigt befolkar området dag- och kvällstid.



## Skapa servicepunkter kring stationerna

Placering av service nära stationen förenklar vardagen för resenärer. Det ger också ett större kundunderlag för både kommersiell och offentlig service som förskolor, bibliotek, postombud och livsmedelsbutiker. Därigenom förbättras affärsmöjligheterna. Väl utbyggda och välanvända servicepunkter på eller i närheten av busstationerna bidrar också positivt till en känsla av trygghet. Den regionala bussen erbjuder i många fall ett smidigt sätt att ta sig till service på annan ort. Likaså kan folk från omlandet resa in till orten för att nyttja till exempel den offentliga servicen. I samband med etablering av service vid stationen i en ort kan det därför vara bra att ta reda på vilket utbud som erbjuds på närliggande bussanslutna orter, så att kundunderlaget bedöms på ett rimligt sätt.

I staden och i centralorter förväntas utgångsläget vad gäller service kring de nya stationerna vara bra. Däremot kan det visa sig vara begränsat med vilken service som kan erbjudas vid landsvägs- och motorvägsstationer. I dessa lägen handlar

det troligen enbart om fasta installationer som cykelpump och liknande. I byn eller vid perifera stationer kan kommunens ambition vara att det ska finnas, eller skapas plats för, etablering av en kiosk eller affär där resenären på vägen till bussen kan köpa kaffe och en tidning, och på vägen hem köpa mjölk eller lite mat. I sådana lägen, med en liten eller ingen serviceinrättning, kan en ny busstation med den rörelse av människor som genereras bli en strategisk punkt för serviceutveckling.

Om servicepunkten ligger en bit bort från stationen men ändå vid ett stråk till och från stationen bör kommunen göra insatser för att stärka stråket och sambandet mellan stationen och servicen. Förbättrad sikt, igenkänning av olika element i stadens publika rum och god tillgänglighet kan bidra positivt till att befintlig service på avstånd ändå blir av värde för resenären.

Skapa förutsättningar för service genom att planlägga för flexibla byggnader i stationsområdet. Till exempel byggnader som kan husera olika typer av verksamhet som gym, matbutik, café med arbetsplatser och förskola.

- Utred förutsättningarna för kommunen att driva en fastighet som intressenter hyr in sig på, t.ex. en mindre kiosk.
- Starta en dialog med tänkbara aktörer för offentlig och kommersiell service och tillgodose deras behov.
- Om möjligt lokalisera offentlig service i anslutning till stationsområdet.
- Installationer och utrustning som möjliggör tillfällig användning, exempelvis foodtrucks, kulturella evenemang etc.



## Skapa bra kopplingar till och från stationen

För att ge stationen och kollektivtrafikresandet så bra förutsättningar som möjligt kan rörelsemönstren mellan stationen och olika målpunkter i orten och omlandet studeras. Vilka stråk används mest och av vem? Det kan till exempel skilja sig mellan hur man rör sig till och från bussen. Är det alltid den rakaste vägen som gäller, eller lämnas barn på förskola på vägen till bussen på morgonen? På hemvägen görs kanske ärenden eller besök på bibliotek eller gym. Hur hittar och rör sig den tillfällige besökaren på orten och var finns arbetsplatserna på orten som pendlaren behöver nå? Med god kunskap om resmönstren inom orten är det enklare för kommunen att göra prioriteringar i satsningar på ortens infrastruktur.

Många resor börjar vid hemmet. Därför är gena, jämna och trygga gång- och cykelvägar mellan bostadsområden och stationen viktiga. Gång- och cykelvägars attraktivitet höjs genom till exempel cykelprioritering i korsningar, gröna miljöer, god belysning och vindskydd. När en resa kräver byte

mellan transportmedel finns alltid en risk för att kollektivtrafiken tappar i attraktivitet jämfört med att åka bil direkt mellan hemmet och målet. Bytet vid bussen bör vara så snabbt, smidigt och säkert som möjligt. Det behöver finnas bra cykel-parkeringar med bra låsmöjligheter. Vägledning och inspiration till hur cykeln kan höjas som ett attraktivt transportmedel genom fysisk planering kan hittas i TemaPM *Planera för cykeln i småstaden*.

- Identifiera rörelsemönster för olika grupper mellan stationen och andra målpunkter.
- Underlätta byten mellan trafikslag genom att utforma funktionella, effektiva och säkra pendelparkeringar.
- Prioritera gång och cykel och skapa attraktiva och trafiksäkra gångstråk och cykelvägar till stationen och andra målpunkter på orten.
- Skylta väl så att även den tillfällige besökaren hittar mellan station och viktiga målpunkter.

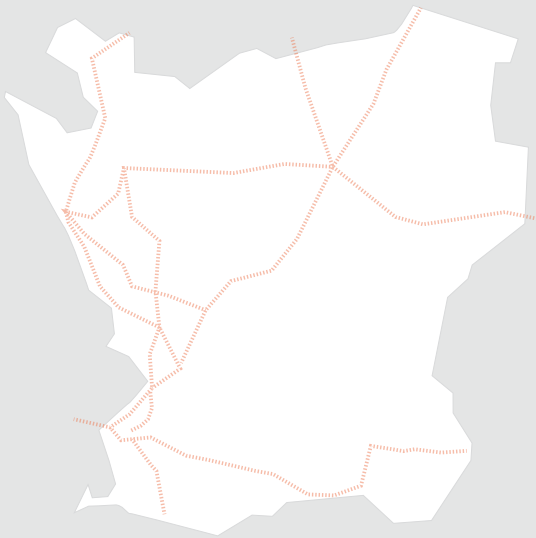
## Prioritera bussen

För att det Regionala superbusskonceptet ska bli den attraktiva kollektivtrafiklösning som är tänkt är framkomligheten genom orterna en grundläggande förutsättning. I de stråkstudier som genomförts finns exempel på vilka åtgärder som kan behöva vidtas i de olika stråken för att uppnå önskad kvalitetshöjning. Dessa åtgärder kommer att påverka orterna och det är viktigt att ett helhetsgrepp tas för att hitta lösningar som ger en snabb framkomlighet för bussen och samtidigt skapar

en attraktiv ortsmiljö. Att prioritera något innebär ofta att något annat nedprioriteras. Det kan komma att krävas modiga beslut av kommunen och andra aktörer för att nå den långsiktiga visionen som aktörerna enats om för orten.

- Våga prioritera bussens framkomlighet genom orten.

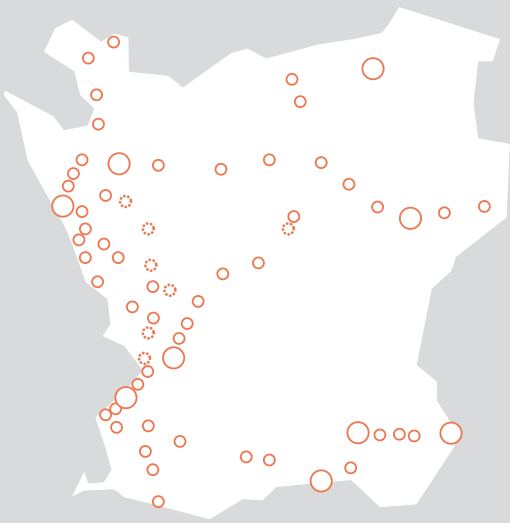




TÅGNÄTET I SKÅNE



STUDERANDE KOMPLETTERANDE SUPERBUSSTRÅK

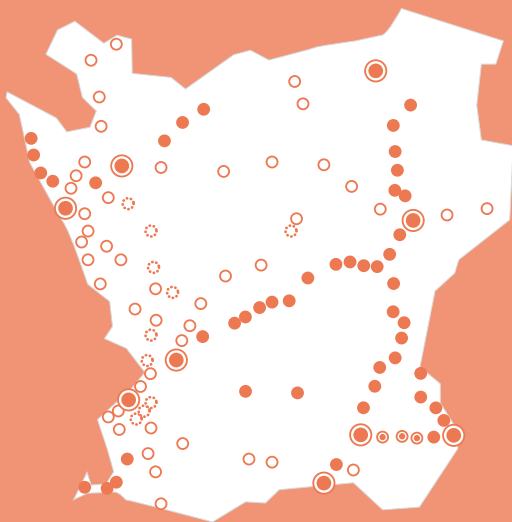


TÅGSTATIONER



EXEMPEL PÅ MÖJLIGA SUPERBUSSTATIONER

“TILLSAMMANS SKAPAR STRÅKEN OCH STATIONERNA ETT MER TILLGÄNGLIGT SKÅNE”





The image features a grey background with a complex network of white lines and circles. The lines are of varying thickness and connect various circular nodes. Some nodes are solid white, while others are hollow white circles. The connections include both solid lines and dotted lines. The overall structure is abstract and resembles a network or a stylized map. On the right side, there is a small graphic element consisting of a white circle with a teal-colored segment inside it.

PLANERA FÖR EN ATTRAKTIV STATION

# PLANERA FÖR EN ATTRAKTIV STATION

Stationsutformningen spelar en viktig roll i utvecklingen av kollektivtrafiken och är en möjlighet för staden, orten och byn att utvecklas. Regionalt superbusskonceptets förväntade effekter är ökat resande, möjlighet att bo kvar, nya attraktiva boenden, verksamhetsetableringar och attraktiva arbetsgivare. Konceptet ger förutsättningarna för att locka nya resenärer och underlätta för de som reser redan idag. Det är viktigt att synliggöra möjligheten att pendla med kollektivtrafiken. Det ska vara lätt att lämna bilen hemma. Stationen behöver bli en del i staden, orten och byn. Därför behöver utformningen integreras för att göra stationen till en del av omgivningen och rörelsemönstret.

Skånes Regionala superbusskoncept bygger på en långsiktighet kring bussens körväg och placering av stationen. Den som väljer att investera i en bostad kan väga in möjlighet till en smidig arbetspendling och kan lita på att busstationen kommer att finnas kvar på samma plats. Kvaliteten på bussresan framöver kommer att vara lika hög eller bättre än idag.

Genom dess långsiktighet, behövs en framtidsspaning på trender och utveckling som kan komma att påverka utformningen av stationerna. Två aspekter som måste hanteras är teknikutveckling och ökat antal resande. Redan idag ställer elcyklar, lådcyklar och elbilar krav på utformningen. Nya typer av tjänster utvecklas, där exempel bilpooler och hyrcykelsystem kommer ställa sina krav på utformningen av stationerna. Dessa utvecklingstrender skapar möjligheter framförallt för landsbygden att utveckla trafiknoder på ett nytt hållbart sätt.

Ett stationsområde som fungerar väl känns igen genom att det har en självklar placering i orten, är lätt att hitta och ta sig till. Det ska vara lätt att hitta den information som behövs genom en snabb överblick av olika hållplatslägen, realtidsinformation om trafiken samt god skyltning till platser i och omkring stationsområdet. Stationsområdet ska

kännas tryggt dygnet runt genom god belysning, överblickbarhet och helst av allt ska det befolkas av resenärer och andra människor.

Ett stationsområde trafikeras med bussar som ska vara punktliga och bekväma. Stationens hållplatsfunktioner med biljettautomater, väderskydd och skyltning ska vara enhetliga. Stationens närmaste omgivning ska innehålla stödjande element, till exempel pendelparkering för cyklar och bilar, gena tillfartsvägar och stationen behöver tydligt kopplas till platsen. Ett förslag på klassificering har gjorts av Skånetrafiken för att underlätta vid beslut av utrustningen på stationerna, se: *Utformning av superbussstationer och Skånetrafikens hållplatshandbok*. Det är viktigt att skapa god orienterbarhet och tydlighet för de resenärer som använder bussen mer sällan. Naturområden, kulturella sevärdheter och andra besöksmål kan gynnas av att kunna göra reklam för att det är lätt för besökare att resa med buss och hitta fram.

En hög kvalitet av det offentliga rummet kring stationen bidrar till att ge hög status till bussen som färdmedel. Vacker och funktionell utformning och gott underhåll visar omtanke om resenären.

<p>HÖGTALARE</p> 		 <p>BILJETTAUTOMATER</p>	<p>CYKELPARKERING</p> 																																																																																																																										
 <p>REALTIDSINFO</p>	 <p>LINJEKARTA</p>	 <p>CYKELPUMP</p>																																																																																																																											
 <p>BÄNK</p>	 <p>SYMBOL FÖR BUSSEN</p>	 <p>TAKTILA STRÅK</p>	 <p>VÄDERSKYDD</p>																																																																																																																										
 <p>ORTSKARTA</p>	 <p>BILPARKERING</p>	 <p>PAPPERSKORG</p>	 <p>BELYSNING</p>																																																																																																																										
 <p>STATIONSNAMN</p>	 <p>SKYLTNING</p>	<table border="1"> <tr><td>04.57</td><td>06.02</td><td>06.32</td><td>07.02</td><td>07.32</td><td>08.02</td></tr> <tr><td><b>05.08</b></td><td><b>06.13</b></td><td><b>06.43</b></td><td><b>07.13</b></td><td><b>07.43</b></td><td><b>08.13</b></td></tr> <tr><td>05.32</td><td>06.37</td><td>07.07</td><td>07.37</td><td>08.07</td><td>08.37</td></tr> <tr><td><b>5.00</b></td><td><b>05.34</b></td><td><b>06.08</b></td><td><b>06.39</b></td><td><b>07.09</b></td><td><b>07.39</b></td><td><b>08.09</b></td><td><b>08.39</b></td></tr> <tr><td>5.17</td><td>05.51</td><td>06.25</td><td>06.56</td><td>07.26</td><td>07.56</td><td>08.26</td><td>08.56</td></tr> <tr><td><b>5.33</b></td><td><b>06.07</b></td><td><b>06.41</b></td><td><b>07.12</b></td><td><b>07.42</b></td><td><b>08.12</b></td><td><b>08.42</b></td><td><b>09.12</b></td></tr> <tr><td>5.50</td><td>06.24</td><td>06.58</td><td>07.29</td><td>07.59</td><td>08.29</td><td>08.59</td><td>09.29</td></tr> <tr><td colspan="8">-----</td></tr> <tr><td><b>4.50</b></td><td><b>15.20</b></td><td><b>15.50</b></td><td><b>16.20</b></td><td><b>16.50</b></td><td><b>17.20</b></td><td><b>17.50</b></td><td><b>18.20</b></td></tr> <tr><td>5.02</td><td>15.32</td><td>16.02</td><td>16.32</td><td>17.02</td><td>17.32</td><td>18.02</td><td>18.32</td></tr> <tr><td><b>5.13</b></td><td><b>15.43</b></td><td><b>16.13</b></td><td><b>16.43</b></td><td><b>17.13</b></td><td><b>17.43</b></td><td><b>18.13</b></td><td><b>18.43</b></td></tr> <tr><td>5.37</td><td>16.07</td><td>16.37</td><td>17.07</td><td>17.37</td><td>18.07</td><td>18.37</td><td>19.07</td></tr> <tr><td><b>5.39</b></td><td><b>16.09</b></td><td><b>16.39</b></td><td><b>17.09</b></td><td><b>17.39</b></td><td><b>18.09</b></td><td><b>18.39</b></td><td><b>19.09</b></td></tr> <tr><td>5.56</td><td>16.26</td><td>16.56</td><td>17.26</td><td>17.56</td><td>18.26</td><td>18.56</td><td>19.26</td></tr> <tr><td><b>6.12</b></td><td><b>16.42</b></td><td><b>17.12</b></td><td><b>17.42</b></td><td><b>18.12</b></td><td><b>18.42</b></td><td><b>19.12</b></td><td><b>19.42</b></td></tr> <tr><td>6.29</td><td>16.59</td><td>17.29</td><td>17.59</td><td>18.29</td><td>18.59</td><td>19.29</td><td>19.59</td></tr> </table> <p>TIDTABELL</p>		04.57	06.02	06.32	07.02	07.32	08.02	<b>05.08</b>	<b>06.13</b>	<b>06.43</b>	<b>07.13</b>	<b>07.43</b>	<b>08.13</b>	05.32	06.37	07.07	07.37	08.07	08.37	<b>5.00</b>	<b>05.34</b>	<b>06.08</b>	<b>06.39</b>	<b>07.09</b>	<b>07.39</b>	<b>08.09</b>	<b>08.39</b>	5.17	05.51	06.25	06.56	07.26	07.56	08.26	08.56	<b>5.33</b>	<b>06.07</b>	<b>06.41</b>	<b>07.12</b>	<b>07.42</b>	<b>08.12</b>	<b>08.42</b>	<b>09.12</b>	5.50	06.24	06.58	07.29	07.59	08.29	08.59	09.29	-----								<b>4.50</b>	<b>15.20</b>	<b>15.50</b>	<b>16.20</b>	<b>16.50</b>	<b>17.20</b>	<b>17.50</b>	<b>18.20</b>	5.02	15.32	16.02	16.32	17.02	17.32	18.02	18.32	<b>5.13</b>	<b>15.43</b>	<b>16.13</b>	<b>16.43</b>	<b>17.13</b>	<b>17.43</b>	<b>18.13</b>	<b>18.43</b>	5.37	16.07	16.37	17.07	17.37	18.07	18.37	19.07	<b>5.39</b>	<b>16.09</b>	<b>16.39</b>	<b>17.09</b>	<b>17.39</b>	<b>18.09</b>	<b>18.39</b>	<b>19.09</b>	5.56	16.26	16.56	17.26	17.56	18.26	18.56	19.26	<b>6.12</b>	<b>16.42</b>	<b>17.12</b>	<b>17.42</b>	<b>18.12</b>	<b>18.42</b>	<b>19.12</b>	<b>19.42</b>	6.29	16.59	17.29	17.59	18.29	18.59	19.29	19.59
04.57	06.02	06.32	07.02	07.32	08.02																																																																																																																								
<b>05.08</b>	<b>06.13</b>	<b>06.43</b>	<b>07.13</b>	<b>07.43</b>	<b>08.13</b>																																																																																																																								
05.32	06.37	07.07	07.37	08.07	08.37																																																																																																																								
<b>5.00</b>	<b>05.34</b>	<b>06.08</b>	<b>06.39</b>	<b>07.09</b>	<b>07.39</b>	<b>08.09</b>	<b>08.39</b>																																																																																																																						
5.17	05.51	06.25	06.56	07.26	07.56	08.26	08.56																																																																																																																						
<b>5.33</b>	<b>06.07</b>	<b>06.41</b>	<b>07.12</b>	<b>07.42</b>	<b>08.12</b>	<b>08.42</b>	<b>09.12</b>																																																																																																																						
5.50	06.24	06.58	07.29	07.59	08.29	08.59	09.29																																																																																																																						
-----																																																																																																																													
<b>4.50</b>	<b>15.20</b>	<b>15.50</b>	<b>16.20</b>	<b>16.50</b>	<b>17.20</b>	<b>17.50</b>	<b>18.20</b>																																																																																																																						
5.02	15.32	16.02	16.32	17.02	17.32	18.02	18.32																																																																																																																						
<b>5.13</b>	<b>15.43</b>	<b>16.13</b>	<b>16.43</b>	<b>17.13</b>	<b>17.43</b>	<b>18.13</b>	<b>18.43</b>																																																																																																																						
5.37	16.07	16.37	17.07	17.37	18.07	18.37	19.07																																																																																																																						
<b>5.39</b>	<b>16.09</b>	<b>16.39</b>	<b>17.09</b>	<b>17.39</b>	<b>18.09</b>	<b>18.39</b>	<b>19.09</b>																																																																																																																						
5.56	16.26	16.56	17.26	17.56	18.26	18.56	19.26																																																																																																																						
<b>6.12</b>	<b>16.42</b>	<b>17.12</b>	<b>17.42</b>	<b>18.12</b>	<b>18.42</b>	<b>19.12</b>	<b>19.42</b>																																																																																																																						
6.29	16.59	17.29	17.59	18.29	18.59	19.29	19.59																																																																																																																						

### *Attraktiva, tillgängliga och effektiva stationer*

Enbart satsningar på infrastrukturen, förtätning och verksamhetsetablering kring stationerna räcker inte för att få ett ökat resande. Hela resmönstret måste fungera för att invånarna ska välja kollektivtrafiken i ökande utsträckning. Där har stationen en avgörande betydelse. En attraktiv och trygg miljö samt effektiva byten mellan olika färdmedel på bytespunkterna skapar en bättre och effektivare reseupplevelse och ger bättre förutsättningar för kollektivtrafiken.

En god stationsutformning kan på flera sätt skapa tidsvinster på resan. Stopptiden för bussen minskar bland annat genom att bussen inte behöver svänga in i en hållplatsficka samt att resenärer kan köpa biljett eller pendlarkort på stationen. Tiden för individens hela resa minskar genom smidiga byten mellan olika trafikslag. De allra flesta stationer kommer för många resenärer att vara en plats

för byte mellan till exempel cykel/bil/stadsbuss och regionbuss. För att underlätta detta byte ska utformningen ge smidig rörelse mellan parkering och perrong samt god överblick för att underlätta för resenären som har bråttom.

Cykeln ska givetvis vara torr, ren och kvar när resenärer återvänder till den. Väntan ställer också krav på stationsutformning. Resenärer som kommer i god tid och måste vänta på bussen får uppleva en hög kvalitet genom ett väl fungerande väderskydd, realtidsinformation och trygghet genom god belysning och överblick.

Det finns ett TemaPM framtaget som fokuserar på hur kommuner kan arbeta med bytespunkten för att öka dess attraktivitet och funktion som mötesplats: *Bytespunkten som mötesplats i Skåne*.



Växtvägg på Knutpunkten, Helsingborg

### *Stationers olika placeringar skapar möjligheter*

Stationen är en del i samhällsplaneringen och kan bli strukturbildande såväl i storstaden som i byn ute på landsbygden. Stationer har olika funktioner beroende på placering. Stationen kan därför inte planeras för sig utan ska vara en del i omgivningen. Stationen bör placeras där det finns ett bra nät av cykelstråk, bostäder och verksamheter eller fritidsaktiviteter. Rörelsemönstren behöver studeras för att skapa naturliga resekedjor som gör det enkelt för invånarna att välja bussen.

Det går att dela upp stationslägen i två övergripande kategorier, den centrala och perifera stationen. Beroende på vilken stad, ort eller by finns det olika förutsättningar för skapa en attraktiv station.



Foto: Felix Gerlach







gående tåg

Spår

Anmärkning

### *Gemensamt för stationer i utkanten av byn, orten och staden*

I en del av Skånes orter och byar ligger en station utanför kärnan, oftast vid en trafikerad väg. Det här ställer krav på utformningen ur både bussens och resenärens perspektiv. Omgivningen kring stationen upplevs oftast som otrygg, olika färdmedel ska samsas om samma utrymme och bytena mellan måste fungera smidigt och tryggt.

Den perifera busstationens utmaningar ligger i att få den att kännas trygg. Resandemönstret är oftast ojämnt med till exempel högt utresande på morgonen och högt inresande på eftermiddagen. Detta ställer krav på att stationen klarar större mängder resenärer samtidigt som det inte blir för storskaligt resten av dygnet. Stationen i det perifera läget behöver hitta sitt sammanhang. Detta kan göras genom att till exempel se vilka förutsättningar det finns att samlokalisera stationen med andra servicefunktioner och verksamhetsetableringar. I mindre orter där det inte finns bebyggelse nära är det viktigt att nyetablering sker i anslutning till kollektivtrafiken för att minska avståndet och knyta samman orten.



“Skapa en trafiknod för ett större omland”

I lägen vid större arbetsplatser finns potential att locka fler att pendla med buss, eller se buss som ett gott alternativ för enstaka resor. Därför ska stationen vara attraktiv och en statusmarkör för arbetsplatsen. Etablering av pendlarparkeringar i ett perifert belägen station kan motiveras av att det finns ett behov av pendelparkering från ett större omland och ytor för pendlarparkering inte är lämpliga i ett mer centralt läge. Kring de mer perifera stationerna finns det oftast möjligheter att skapa trafiknoder med parkering för både bil och cyklar.

I anslutning till parkeringen måste det finnas tydliga och trafiksäkra cykelstråk för att koppla samman stationen med omlandet. Pendlarparkeringar har stor potential att utvecklas och göras till mer än bara en parkering där service och information är två viktiga parametrar att utveckla.

Den perifera stationen har både utmaningar och möjligheter, till höger listas viktiga aspekter att ta i beaktning kring planering av stationerna:

- Skapa en trafiknod för ett större omland .
- Trygghetsfaktorer, till exempel inga skymda partier och flera in- och utgångar till busskuren för god överblick av platsen.
- Belysning som är anpassad efter resenären.
- Pendlarparkeringar för både bil och cykel, där servicefunktioner som tak, cykelpump finns.
- Minimera risken för skadegörelse vid utformningen av stationen, till exempel genom involvering av ungdomar och materialval.
- Minska buller med hjälp av utformning av busskuren.
- Minska barriäreffekter av trafiken genom planskilda korsningar för oskyddade trafikanter.
- Skapa gena och trafiksäkra kopplingar till centrum och andra målpunkter för gångtrafikanter och cyklister.

## Stationen i stadens utkant

I en del orter finns behov av en station som kompletterar stationen i centrum. Dessa stationer kan vara placerade i närheten av större bostadsområden, arbetsplatser, högskoleområden eller liknande som ligger i utkanten av orten eller staden. I de här lägena är det flera trafikslag som ska samsas om samma utrymme vilket ställer krav på att utformningen tydligt visar hur resenären ska röra sig på platsen och byta mellan olika färdmedel. Det finns stor potential för kommunen att utveckla dessa områden och förtäta med bostäder och verksamheter som ger ett större resandeunderlag.

- Stora flöden av resenärer på morgon och kväll ställer krav på utformningen så att stationen inte upplevs som ödslig vid andra tidpunkter.
- Behov av pendelparkering från ett större omland. Detta för att minska biltrafik in i centrum och för att minska behov av ytor för parkering i centrala lägen.
- Samla servicefunktioner som gym, dagis, mataffär och hyrcykelsystem.
- Kartor och skyltning till målpunkter som arbetsplatser, bibliotek, skola och servicefunktioner.



## Stationen vid landsvägen eller motorvägen

Konceptet innebär raka körvägar och inga omvägar. Därför kommer några av stationerna att vara belägna utmed en landsväg eller motorväg. De här stationerna har oftast ett stor upptagningsområde och det finns ingen tät bebyggelse i närområdet. Detta ställer krav på utformningen av och servicen vid stationen. Denna typ av station blir en trafiknod dit många kör med bil för att sedan byta till buss. Därför krävs funktionella och säkra pendlarparkeringar för bil. Stationen behöver vara tillräckligt attraktiv för att invånarna ska välja att ställa bilen istället för att fortsätta sin resa med bilen till målpunkten.

Det är svårt att skapa liv på denna typ av station och det är en utmaning att få resenärerna att känna sig trygga och prioriterade. Det är ofta hög trafikmängd på vägen, vilket medför buller och barriäreffekter. I de här områdena kan vädret skapa obehag för resenären stora delar av året.

Det viktigaste vid stationer vid landsväg eller motorväg är att skapa god trygghet i och kring kuren, på väg till och från parkeringen samt längs gång- och cykelstråk till och från stationen. Dessa miljöer är i regel inte anpassade för oskyddade trafikanter varför extra vikt måste läggas vid att skapa trafiksäkra och attraktiva platser.

Utmaningarna i att skapa en god stationsmiljö vid landsvägs- och motorvägsstationer är också de stundtals höga bullernivåerna, bristen på service och få människor i rörelse. Tung trafikbelastning vid bytespunkterna kräver hög trafiksäkerhet. Bra uppsikt och säkra övergångsställen är grundläggande för en trygg bytespunkt.

- Placering – gärna i anslutning till exempelvis tankstationer, rastplatser etc där det finns viss service redan.
- Belysning – viktigt att närområdet är upplyst för att öka tryggheten.
- Busskur som ger skydd mot sol, kyla, vind och regn.
- Realtidsinformation även på parkeringen.
- Information om staden, orten, byn - gör väntan lite roligare.
- Säker parkering för bil och cykel, samt möjlighet till laddning av elfordon.







## *Gemensamt för stationer centralt i byn, orten och staden*

Ett centralt stationsläge är önskvärt för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till ortsutveckling och påverka stadsbilden positivt. Det finns studier som visar att en central station generellt sett har bättre förutsättningar för ökad inpendling av både förvärvsarbetande och besökare, jämfört med en mer perifer station. Det är många resenärer som upplever det attraktivt att stiga av i ett sammanhang. Därför är det viktigt att integrera stationen i stadens, ortens och byns struktur och estetik. En station har möjlighet att skapa flöden av människor som i sin tur ger bättre förutsättningar för handel och annan näringsverksamhet. Placeringen av verksamheter bör centreras runt stationen, dels för att skapa en naturlig mötesplats men också för att underlätta resenärens vardag. Det kan handla om att placera en mataffär, förskola, vårdcentral eller ett mindre café i anslutning till stationsområdet. Att placera stationen nära andra verksamheter kan skapa mer liv runt stationen utanför rusningstimmarna, det minskar risken för skadegörelse och ger ökad trygghet. En station i centralt läge skapar

inte folkliv i sig utan det handlar om vad man gör med stationen och hur den integreras i staden, orten eller byn. Med Regionalt superbusskoncept har kommunerna stora möjligheter att skapa mervärde genom att förbättrade kommunikationer till arbetsmarknader och ökad tillgänglighet för besökare.

- Samla service.
- Inspireras av ortens karaktär vid utformningen av stationen för att skapa igenkänning och identitet.
- Säkra och användarvänliga cykelparkeringar.
- Synliggöra möjligheten att pendla – överblickbarhet och enkelhet.
- Tydlig information om orten.
- Realtidsinformation.
- Belysning som skapar en attraktiv stationsmiljö.

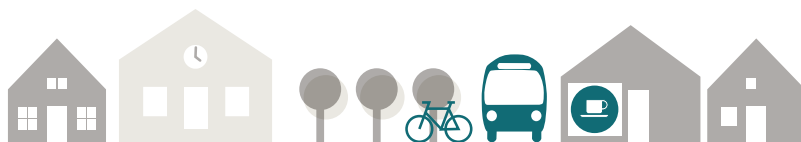




## Den centrala bystationen

Stationen i byn är till för boende i byn och dess omland. De resenärer som bor inom kort avstånd till stationen, ska kunna gå och cykla till bussen tryggt och säkert. Behovet av pendlarparkering för cykel och bil bör studeras med hänsyn till resenärer från byn och sitt omland. De flesta som reser med bussen till och från byn är troligtvis arbetspendlare eller skolungdomar som åker till högstadie- eller gymnasieskola och arbetsplats i en större ort. Genom att göra stationen attraktiv för ett omland med säkra pendlarparkeringar kan det skapa ett större underlag för service på platsen som kanske inte är möjligt idag. Om någon form av service redan finns i byn kan det vara en fördel att placera stationen nära eller med god koppling till denna för att underlätta för resenärerna att dra nytta av servicen i sin vardag.

- Skapa ett större underlag för etablering av service, exempelvis genom att göra det attraktivt för omlandet att åka kollektivt från stationen.
- Samla med fördel olika servicefunktioner till stationsområdet för att skapa mötesplats. Allt från information om orten och turist- och rekreationsmål, café, lekplats, mobil service som bokbuss.
- Undersök potential för en mötesplats, exempelvis ett mindre bytorg.



“Det är viktigt att integrera stationen i stadens struktur och estetik.”

## Stationen i orten

Stråken i Regionalt superbusskoncept kommer att ha stationer i flera kommuners större tätorter. I det centrala läget är antalet boende inom relativt kort avstånd till stationen vanligtvis stort. Det bör redan idag finnas goda förutsättningar för resenären att gå eller cykla till stationen. Stationer i centralorter tar emot tillresande till kommunens samhällsservice så som kommunhus, skola eller vårdcentral. Detta ställer krav på orienterbarheten mellan sådana mål och stationen.

I flera fall kommer busstationen att placeras centralt, vid ett torg eller vid en järnvägsstation. Vid denna typ av stationsläge är serviceutbudet redan ganska stort och resenärer kan utträta en del av sina vardagsärenden i anslutning till sin resa. Ett mer kompakt och överskådligt stationsområde med bättre närhet till kringliggande verksamheter kan uppnås om färre parkeringsplatser behöver anläggas för bilar. I centralorter som har ett stort omland och många resenärer kan det vara lämpligt att komplettera en centralt placerad station, med en perifer station i ett läge där det är mer lämpligt att ta mark till pendelparkering för bilar.

- Potentiell mötesplats för olika målgrupper, som ungdomar och äldre.
- Ortsspecifik utformning av stationsmiljön för att skapa igenkänning och identitet.
- Skala som ger tyngd åt stationen och samtidigt samspelar med ortens skala.
- Stationens potential till att ge orten en högre status.
- Funktionella och säkra pendelparkeringar för bil och cykel.
- Funktioner runt stationen som ger liv större delen av dygnet.
- Vegetation som skapar en attraktiv och trygg miljö.



## Stationen i staden

I städerna kommer den nya regionala bussen vara en bland många andra regionbussar, stadsbussar och tåg. Det kan vara en utmaning att göra platsen överskådlig för resenären för att skapa smidiga byten mellan olika färdmedel. Förutsättningarna för att skapa stationer som uppfyller alla kriterier i konceptet bör trots detta vara extra goda i dessa lägen. De flesta som reser med bussen förväntas vara arbets- eller skolpendlare och staden är för många målpunkten där de tar sig vidare till sin arbetsplats och skola. Storstadsstationen ska fungera som nod för väntan och vistelse, möten och byten. Serviceutbudet väntas redan vara ganska stort och resenärer kan utträta en del av sina vardagsärenden i anslutning till sin resa.

- Skapa god orienterbarhet mellan olika trafikslag till/från stationen och andra målpunkter.
- God skyltning och realtidsinformation för snabb och stressfri påstigning.
- Det kan finnas underlag för hyrcykelsystem som kan underlätta för arbets- och skolresenären men också turisten.







## REFERENSER OCH FÖRDJUPAD LÄSNING

### Utredningar och fördjupad läsning om det Regionala superbusskonceptet:

Superbussar - ett högklassigt regionalt bussystem i Nordöstra Skåne, 2010

Modell för värdering av åtgärder i regionala Superbussystem, 2012

Stråkstudier, åtta stycken 2012-14

Utformning av superbustationer, 2012

Kravspecifikation Regionalt Superbusskoncept, 2014

PM Regionalt superbusskoncept, 2014

### Rapporter från Region Skåne:

Hållplatshandbok, Skånetrafiken, 2013

Regional utvecklingsstrategi - Det öppna Skåne 2030

Strategier för Det Flerkärniga Skåne, 2013

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014 - 2025

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015

Öresundsregionen i ögonhöjd, TemaPM, 2010

Bytespunkten som mötesplats, TemaPM, 2011

Hur Stärker vi Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer? TemaPM, 2012

Planera klimatsmart! TemaPM, 2014

Planera för cykeln i småstaden. TemaPM, 2015

### Övriga referenser:

Stationshandbok, Trafikverket, 2013

Regionaltågstrafikens effekter: En studie av regionaltågslinjer i Skåne, Hans Svensson Sahlin, Vectura Consulting, studien genomförd vid Lunds Universitet, Institutionen för teknik och samhälle. Publicerat i Trafikdage på Aalborg Universitet 2011 ISSN 1603-9696

Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT, 2015, X2AB

Nationell plan för transportsystemet 2014 - 2025, Trafikverket.

Nio argument för kollektivtrafikens samhällsnytta, SLTF, Svensk Kollektivtrafik

