

DEN GODE BUSSTATION



midttrafik

INDHOLD

1: Indledning	Side 3
2: Ansvar og organisering	Side 4
3: Hvorfor er det vigtigt med gode busstationer?	Side 5
4: Fakta om busstationer	Side 6
5: Elementer til en god busstation	Side 8

1. udgave, maj 2011



1: INDLEDNING

Med tilskud fra Trafikstyrelsens fremkommelighedspulje foregår der i kommunerne for tiden en række tiltag til forbedring af forholdene på Busstationer. Trafikstyrelsen har givet tilskud til både konkrete ombygninger og til forprojekter, der beskriver forskellige muligheder.

Denne udvikling er meget glædelig. Mange busstationer er nedslidte og forbedringer af disse vil kunne give den kollektive trafik et løft.

Men når nu der sker ombygning af disse busstationer, er det vigtigt at der i projekterne tages hensyn til kunder, busselskaber og chauffører. Denne manual giver Midttrafiks bud på hvad der bør overvejes.

Manualen er ikke en "standard" for hvordan en busstation skal se ud. Dertil er de fysiske rammer mellem forskellige steder altid for forskellige - kundeunderlag er forskelligt – og busantal er forskelligt. Man kan kun vanskeligt forestille sig at 2 busstationer er helt ens.

Manualen indeholder derimod en række råd baseret på de erfaringer Midttrafik har gjort sig. Desuden er i begrænset omfang hentet inspiration fra andet materiale. Det er primært NT's strategi for "stop, superstop og terminaler" – og det er det idekatalog som Midttrafik og ARRIVA har fået udarbejdet omkring fælles stationer i forbindelse med Mixtur. Det materiale er udarbejdet af GBH arkitekter.

2: ANSVAR OG ORGANISERING

Busstationer er organisatorisk et **kommunalt anliggende**. Busstationer er en del af den kollektive trafiks infrastruktur. Derfor er det en kommunal opgave at anlægge busstationer til brug for den kollektive trafik. Det er også kommunerne der finansierer drift og anlæg af busstationer, og derfor også kommunerne der bestemmer hvordan busstationerne skal se ud.

Midttrafik er bruger af busstationerne. Midttrafik kan – på vegne af kunder, busselskaber og chauffører – bidrage med viden om og holdninger til, hvordan en busstation indrettes bedst muligt. Midttrafiks primære deltager i busstationsprojekter, vil som hovedregel være en rutineret køreplanlægger, der kender kundestrømme og lokal geografi i det område busstationen ligger. Vedkommende medarbejder vil have ansvar for at inddrage andre relevante medarbejdere i arbejdet – f.eks. vedrørende information, kommunikation, salg, chaufførfaciliteter eller lignende. Midttrafik vil typisk nedsætte en mindre "back-up" organisation, der skal støtte den medarbejder Midttrafik har udpeget til at indgå i de konkrete projekter.



Midttrafiks kendskab til hvordan busstationer indrettes er primært af administrativ karakter. For at sikre at mere praktiske driftsmæssige overvejelser også indgår i projekterne, opfordrer Midttrafik til at de busselskaber der benytter busstationen inddrages i arbejdet – og at det i særlig grad sikres at relevante chauffører inddrages. Det vil give bedre løsninger – og det vil give en større accept af de gode løsninger projektet finder frem til.

3: HVORFOR ER DET VIGTIGT MED GODE BUSSTATIONER?

Gode busstationer er et vigtigt element for at sikre en god kollektiv trafik. Det er der 3 grunde til.

For det første er busstationen vigtig for de kunder der står på, af – eller skifter på en busstation. Busstationen bliver en del af den samlede rejse, og busstationens kvalitet indgår derfor som en parameter i forhold til hvordan kunden oplever den samlede rejse fra bopæl til bestemmelsessted.

For det andet er busstationen vigtig for den kollektive trafiks omdømme. Busstationer ligger til fri beskuelse i byrummet, og for mange mennesker – og måske især mange der ikke anvender kollektiv trafik – er det med til at give et indtryk af hvordan den kollektive trafik fungerer. Er busstationen nedslidt og beskidt, så opfattes den kollektive trafik ligeså – er der pænt og ordentligt, så signaleres det, at kollektiv trafik er det samme. Nedslidte busstationer udgør derfor et imagemæssigt problem for den kollektive trafik.

For det tredje – er busstationen en vigtig ting for chaufførernes arbejdsmiljø. Busstationen er ofte der man som chauffør kan møde sine kollegaer. Det er vigtigt i et job som man i øvrigt passer selvstændigt. Hvis det kan ske under gode og fornuftige forhold så højnes chaufførens tilfredshed, hvilket også gerne skulle smitte af på kundens oplevelser.

4: FAKTA OM BUSSTATIONER

Før man går i gang med ombygningen af en busstation bør man indsamle en række fakta, der er nødvendige for at sikre en brugbar – og fremtidssikret – busstation.

Man skal kende antallet af busser der kommer i løbet af dagen – og man skal i særlig grad kende det maksimale antal der er på samme tid. Det har betydning for hvordan busstationen dimensioneres. I den forbindelse skal der også tages højde for at der kan være dubleringsbusser på de mest pressede tidspunkter – de skal også kunne være der. Der bør også indregnes en ”udviklingsmargen”, så der fremtidigt er plads til flere busser end det nuværende antal. Midttrafik kan fremskaffe disse oplysninger på baggrund af de gældende køreplaner.

Man bør kende antallet af kunder, for at kunne dimensionere busstationen rigtigt. Midttrafik kan på baggrund af passagertællinger bidrage med oplysninger om hvor mange kunder der dagligt benytter en given busstationen, og herunder også hvor mange der er, på de tidspunkter hvor der typisk er mest travlt. Det er som regel om morgenen mellem 7.30 og 8.00. Midttrafik kan også bidrage til en vurdering af hvordan udvekslingen er mellem forskellige busser på busstationen.

Man bør også kende antallet af chauffører og antal chaufførpauser på busstationen. Dette har til formål at dimensionere de relevante faciliteter for chaufførerne. Midttrafik og de involverede busselskaber kan bidrage med dette.

Behovet for cykelparkering bør være kendt. Mange kunder ankommer til en busstation på cykel. For at sikre cykelparkeringspladser til disse, bør man inden et ombygningsprojekt går i gang lave en cykeltælling, der viser hvor mange cykler der holder parkeret omkring busstationen. Det bør dimensionere behovet for cykelparkering. Husk også her, at fremtidssikre busstationen.

Er der tale om en busstation i tilknytning til en togstation, bør antallet af omstigere mellem bus og tog være kendt. Midttrafik kan hjælpe med at lave denne vurdering sammen med de togoperatører, der anvender stationen. Evt. kan man lave en tælling, der viser hvor mange der skifter mellem tog og bus.

Endelig bør man i forberedelsesfasen sikre en afklaring af de kontrakt- og ejermæssige forhold. Fysikken omkring en busstation kan ejermæssigt være kompleks – især hvis den er placeret på/ved et stationsområde. Det vil være en kommunal opgave at afklare dette.

Samtidig bør evt. bindinger i Midttrafiks kontrakter med busselskaberne afklares. Er der i disse kontrakter lovet noget, som en ombygget busstation skal tage hånd om, så bør det indgå i projektet. Midttrafik kan bidrage med disse oplysninger.



5: ELEMENTER TIL EN GOD BUSSTATION

Midttrafik råder ikke over medarbejdere der kan "designe" en busstation. Som regel har kommunerne heller ikke selvstændig ekspertise indenfor området. Derfor bliver opgaven som hovedregel håndteret af eksterne rådgivere, med stor erfaring indenfor byggeprojekter, vejanlæg m.m.

Midttrafiks rolle i samarbejdet bliver således primært at bidrage med viden om hvad der bør tages højde for, for at sikre at busstationerne bliver nogle velfungerende anlæg for kunder og chauffører. I det følgende er opstillet en række råd i den anledning.

- LET AT FINDE RUNDT

En busstation bør indrettes, så den er let at finde rundt på. I videst muligt omfang bør den være "selvforklarende" og logisk. Det vil sige at pladsen er systematisk opbygget og busserne er placeret systematisk på stationen.

Det giver mening at placere de busser, der har flest passagerer mest centralt – og sikre at busser der har stor udveksling placeres samlet. X-busser skal f.eks. placeres samlet.

Generelt er det vanskeligt at beskrive designet af en god busstation, da de fysiske forudsætninger ofte er meget forskellige.

- GOD INFORMATION

Informationen skal være god og let tilgængelig. Der skal være tydelig skiltning og god køreplaninformation på busstationen.

Det anbefales at lave et **centralt informationssted**, hvor al information er tilgængelig. Det centrale informationssted bør være tydeligt markeret, så det kan ses når man ankommer til stationen. Ved det centrale informationssted bør der være en oversigt over hvordan busserne er placeret på stationen, og der bør være køre-

planer for alle busafgange fra stationen. Desuden bør der være anden relevant information, såsom oplysning om Midttrafiks hjemmeside, tlf. nr på busoplysning m.m. På store stationen, eller stationer der måske ikke har et oplagt centralt sted, kan 2 eller flere centrale informationssteder være relevant.

Rejseplanen råder over en skærmløsning, der giver et samlet overblik over busafgange fra stationen. Udgiften hertil er begrænset, og det kan være relevant at overveje denne mulighed på det centrale informationssted.

Ved **hvert enkelt stoppested på stationen**, bør der være et tydeligt skilt der viser hvilke busser der afgår fra pågældende stoppested. Desuden bør der være en køreplantaflav for de busser der benytter pågældende stoppested.

Skiltningen bør være udført på professionel og gedigen facon, og skal være hærværks- og graffiti-sikret. Skiltning bør også være ensartet, med ensartet skiltedesign, skrifttype m.m.

Midttrafik er ansvarlig for at levere information til busstationer. Kommunen er ansvarlig for opsætning, vedligehold m.m.

På nogle stationer etableres der særlige elektronisk information. Her er dialog med Midttrafik særlig vigtig, så det undgås at der skal vedligeholdes mange forskellige informationssystemer i Midtjylland. Midttrafik anbefaler at al elektronisk information hentes fra Rejseplanen. Dermed sikres ensartet og høj datakvalitet.



- GODE VENTEFACILITETER

Gode ventefaciliteter der giver læ for vind, ly mod regn og varme om vinteren er også vigtigt på en busstation. Ventefaciliteterne bør være placeret, så de giver udsyn mod busserne, så kunderne kan opholde sig i ventefaciliteterne – og se hvornår deres bus er klar. Det bør være muligt at sidde ned, mens man venter. På større stationer er toiletfaciliteter en god ide

- GODE FORHOLD FOR CHAUFFØRERNE

Et ordentligt chaufførlokale og gode toiletfaciliteter er centrale for de chauffører, der har pause på busstationen. Chaufførlokalet bør være adskilt fra publikumsfaciliteter og kunder, for at sikre chaufførerne fred og ro. I de fleste kontrakter påhviler det busselskaberne at sikre faciliteter til chaufførerne. Det kan derfor komme på tale, at busselskaberne lejer sig ind i fælles faciliteter, der betjener flere busselskaber.

I forbindelse med chaufførfaciliteter skal der ligeledes tages stilling til rengøring og vedligeholdelse.



- GOD PLADS TIL BUSSERNE

Det skal sikres at der er et tilstrækkeligt antal pladser til busserne. Dette dimensioneres ud fra det maksimale busser, der ifølge køreplanen vil være på stationen på samme tid. Husk også plads til dubleringsbusser. Der bør dog tages højde for at der kan komme flere busser på et senere tidspunkt.

Hvis der kommer ledbusser og/eller andre større busser, skal det tænkes ind ved dimensioneringen.

- GODE TIL- OG FRAKØRSELSFORHOLD FOR BUSSERNE

Det skal sikres at busserne kan komme rundt – samt ind og ud fra busstationen på forsvarlig vis. Ofte anvendes teoretiske kørekurver ved dimensionering af busstationer, men Midttrafik anbefaler at gennemføre egentlige prøvekørsler før dimensioneringen af stations-området fastlægges endeligt. Ikke alle busser og chauffører kan leve op til kørekurvernes standarder.

Sådanne prøvekørsler kan f.eks. gennemføres ved hjælp af busser og kegler på et lokalt køreteknisk anlæg. Husk – ikke alle busser drejer lige godt. Prøvekørslerne bør gennemføres med busser der har relativt stor venderadius. De lokale busselskaber kan givetvis hjælpe med dette.

- SIKKERHED OG TRYGHED

Kunder og chauffører skal opleve busstationer som trygge, behagelige og sikre. Der er i den forbindelse såvel forhold vedr. generel tryghed – som mere trafikal tryghed – der skal håndteres.

Angående **generel tryghed**, kan busstationer virke utrygge på tidspunkter med relativt lav aktivitet. Er der ventefaciliteter, toiletforhold m.m. kan busstationen tiltrække personer der skaber utryghed.

Dette kan håndteres ved evt. at afløse visse faciliteter aften og nat, og man kan mindske problemerne ved især at sikre god belysning på området. Mange kunder siger de er utrygge ved tunneller. Så hvis det er muligt, bør man forsøge at undgå dem.

Trafikal tryghed kan etableres ved at skabe så sikker færdsel på stationen som muligt. Kunder bør videst muligt ikke befinde sig på kørebanen, og kan det undgås at busserne bakker er det en stor fordel. Man skal også tænke på hvor cykelparkeringen placeres. Den bør placeres på en sådan måde, at det bliver uattraktivt for cyklister at benytte bussernes køreareal. På samme måde bør man forsøge at undgå at gående kan skyde genvej, ved at gå på tværs af kørearealer.

Af hensyn til busselskaber og chauffører bør stationen indrettes så stolper og andre forhindringer i videst muligt omfang undgås omkring kørearealerne, og så det sikres bedst muligt overblik over færdslen for chaufføren.

- ÆSTETISK OG MODERNE INDTRYK

Busstationernes udseende har også indflydelse på den kollektive trafiks **omdømme**. En æstetisk, flot og moderne busstation signalerer også at den kollektive trafik er moderne. Tilsvarende – minder en busstation om noget fra 50'erne – så er den standarden i busserne nok ligesådan. Derfor har busstationens udseende betydning for især hvordan ikke-kunder oplever den kollektive trafik, og de overvejelser de gør sig om evt. at bruge bussen.

Derfor bør nye busstationer – som jo også ofte er placeret meget centrale steder i byen – have et moderne og æstetisk flot udtryk.

- MÅSKE SKAL DER VÆRE ET SALGSSTED

Enkelte busstationer er udstyret med et bemandet salgssted og informationskontor. Dette bør indrettes, så der sikres gode arbejdsforhold for de ansatte, og så det er let tilgængeligt for kunderne. Store barrierer mellem kunde og salgsmedarbejder bør undgås.

Salgsstedet skal placeres i **nærheden af ventefaciliteter** for kunder og det **centrale informationssted**. Til gengæld bør salgslokalet være fysisk **adskilt fra chaufførernes ventefaciliteter**. Det skal sikre chaufførerne fred for telefoner og kundeekspeditioner i deres pauser, og sikre at salgs- og informationspersonalet kan have fuld fokus på kundebetjeningen.

Designmæssigt bør salgsstedet indrettes i tæt samarbejde med Midttrafik, så der sikres en ensartet og genkendelig design-linje for kunderne.

- NOGET AT GIVE SIG TIL MENS MAN VENTER

Hvis det er muligt er det godt hvis der er noget kunderne kan bruge tiden på mens de venter. Det kan være kiosk, cafe eller lignende – ikke nødvendigvis på stationen, men i nærheden. Internetadgang er også en mulighed for at slå tiden ihjel mens man venter. Er der sådanne aktivitetsmuligheder i nærheden af stationen, så føles den samlede rejse mere behagelig for kunden.

- TILGÆNGELIGHED FOR HANDICAPPEDE

Busstationer bør indrettes med henblik på at de kan anvendes af såvel fysisk handicappede som blinde- og svagtseende.

Det gælder pladsens indretning, hvor ledelinier, niveaufri adgang m.m., kan gøre det lettere for handicappede og blinde/svagtseende at finde rundt.

Det skal også sikres at information på stationen er placeret hensigtsmæssigt og tilgængeligt for handicappede og at et evt. salgssted er placeret hensigtsmæssigt og at det kan anvendes af handicappede.



- SAMMENHÆNG TIL TOG, HVOR DET ER RELEVANT

På stationer hvor der er mulighed for at skifte mellem bus og tog skal dette indgå i overvejelser. Det gælder indretningsmæssigt, hvor det skal være tydeligt for kunden hvordan adgangsvejene er til toget/bussen ved skift. Det gælder også informationsmæssigt. Kommer man med bus bør man hurtigt kunne finde ud af hvor hvilke tog holder – og hvornår de har afgang. Kommer man med bus bør man tilsvarende kunne få et hurtigt overblik over bussernes placering – og afgangstider.

Hvis der er et salgssted bør der sælges billetter og kort til såvel busser og tog, og man bør kunne orientere om såvel bus- som togrejser. Kunderne vil have en forventning om at bus og tog på alle områder er tænkt sammen, og kan ikke forstå hvis man kun kan sælge/informere om det ene af de 2 rejsemuligheder.

- SAMMENHÆNG TIL ANDEN TILBRINGERTRAFIK - PRIMÆRT CYKEL

Mange kunder kommer til en busstation på cykel. Denne bør kunne parkeres under ordnede forhold. D.v.s. i videst mulig grad i sikkerhed, og under halvtag. Egentlig aflåst cykelparkering er også en god mulighed. Er der ikke cykelparkeringspladser nok bliver det et æstetisk, sikkerhedsmæssigt og praktisk problem, fordi cykler så blot "smides" overalt på pladsen. Derfor bør man sikre tilstrækkelig kapacitet til cykler, på et centralt sted på pladsen. Placeres cykelparkeringen for langt fra busserne vil de ikke blive anvendt. Det vil i stedet give problemer med tilfældigt henstillede cykler på selve stationsområdet.

Enkelte kunder kommer og bliver læsset af/samlet op af biler. Der skal derfor være "kiss-and-ride" parkering i nærheden. Glemmer man det vil bussens køreareal blive brugt i stedet. Det kan betyde problemer for busdriften og kan give anledning til sikkerhedsmæssige problemer.

Egentlig langtidsparkering er der sjældent brug for i særlig stor grad ved en busstation. Det er meget få der tager en bil hen til en busstation, for at fortsætte rejsen med bus.

- EFTERFØLGENDE DRIFT OG VEDLIGEHOLDELSE

I planlægningsfasen er det også en god ide at tænke i efterfølgende drift og vedligeholdelse. Er det til at tømme skraldespande, skrabe sne, sørge for renholdelse – såvel indendørs som udendørs.

Selv den flotteste station har behov for løbende vedligeholdelse, så kommunen må opfordres til at afsætte midler til det formål. Det er også en god ide i forbindelse med projektet at lave konkrete aftaler om fremtidig vedligeholdelse.

Og så bør alle anvendte materialer selvfølgelig være hærværks- og graffiti-sikrede.

- SAMMENHÆNG MELLEM ANTAL KUNDER OG AMBITIONSNIVEAU

Til sidst en opfordring til at bruge ressourcerne rigtigt. Der hvor der er flest kunder, bør man have de bedste forhold.

Midttrafik har ikke lavet en inddeling af forskellige busstationer i kategorier afhængig af størrelse. Men vi bidrager gerne med faktuel viden til at kommunerne kan vurdere hvor mange ressourcer der skal anvendes i forbindelse med hvert enkelt busstation.



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg
Tlf. 87 40 82 00

midttrafik.dk