

Goda exempel på terminaler och bytespunkter för långväga busstrafik



Skövde Resecentrum

Omfattning och utformning av byggda och planerade anläggningar samt erfarenheter från planering, genomförande och drift

Innehåll

Innehåll

FÖRORD	sid.	4
1 Anläggningar för bussar i långväga trafik	sid.	5
2 Exempel på anläggningar i drift	sid.	6
2.1 Borlänge	sid.	6
2.2 Jönköping	sid.	8
2.3 Kalmar	sid.	10
2.4 Lycksele	sid.	12
2.5 Nyköping	sid.	14
2.6 Skövde	sid.	16
Bildkollage (Jönköping, Lycksele, Skövde)	sid.	18
2.7 Strängnäs	sid.	20
2.8 Umeå	sid.	22
2.9 Växjö	sid.	24
2.10 Örebro	sid.	26
3 Exempel på planerade anläggningar	sid.	28
3.1 Göteborg	sid.	28
3.2 Helsingborg	sid.	30
4 Anläggningar utanför Sverige	sid.	32
5 Sammanfattande rekommendationer	sid.	33
6 Referenser	sid.	34

Titel: Goda exempel på terminaler och bytespunkter för långväga busstrafik

Författare: Bo E. Peterson

Kontaktperson: Lars Nord, avd. för Kollektivtrafik och Yrkestrafik, Vägverket

Dokumentbeteckning: 2001:64

Utgivningsdatum: 2001-09

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge, Telefon 0243-75500,
telefax 0243-755 50, e-post: vagverket.butiken@vv.se

Förord

Denna rapport redovisar goda exempel på hur den långväga busstrafiken kan ges utrymme i eller i direkt anslutning till orternas kollektivtrafikterminaler och bytespunkter, så att de långväga resenärerna enkelt och bekvämt kan byta från respektive till annan kollektivtrafik och andra färdstätt. Med långväga busstrafik avses i denna rapport tidtabellsbunden länsgränsöverskridande linjetrafik med buss.

Rapporten tar främst upp anläggningar, som byggts under senare år, men redovisar även ett antal anläggningar, som planerats för driftstart under 2001 eller senare. Intresset har koncentrerats till anläggningar av sådan typ och storlek att de kan ge planerare och beslutsfattare impulser i ett stort antal orter i landet.

Urvalet av exempel har gjorts genom att hos trafikhuvudmännen, trafikutövarna, kommunerna och Vägverket efterlysa förslag på goda lösningar, som skulle kunna tjäna som förebilder för andra. Ett begränsat antal exempel har sedan valts ut för presentation i denna rapport. Valet gör inte anspråk på att det bästa exemplet i landet hittats utan speglar endast ett antal olika storlekar, lokaliserings- och utformningsprinciper samt en geografisk spridning. Bland icke bearbetade förslag kan nämnas anläggningarna i Karlskrona, Luleå och Norrköping.

Några exempel från andra länder har ej medtagits. Anledningen är att det i Sverige finns tillräckligt många olika exempel att sprida kunskap om. I ett avsnitt hänvisas därför endast till möjligheterna till egna, fördjupade studier utanför Sverige.

Inventeringsarbetet har genomförts av konsulten Bo E. Peterson och fortlöpande diskuterats i en referensgrupp med representanter från - förutom Vägverket - Svenska Kommunförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Buss och Swebus. För finansieringen av arbetet har Vägverket svarat.

Borlänge i september 2001

Vägverket
Bengt Pettersson

1. Anläggningar för bussar i långväga trafik

Kollektivtrafiken med buss kan delas in i lokal, regional och interregional / långväga trafik. För den lokala och regionala busstrafiken svarar trafikhuvudmännen medan den övriga busstrafiken är helt kommersiell. I denna rapport används benämningen långväga busstrafik, vilken svarar mot tidtabellsbunden länsgränsöverskridande linjetrafik med buss.

Det har under många år gjorts stora investeringar för den lokala och regionala kollektivtrafiken och det kommer även i framtiden att - av olika skäl - satsas mycket på kollektivtrafiken i Sverige. På flyg- och snabbtågssidan görs likaså kontinuerligt stora investeringar.

Motsvarande satsningar på anläggningar för den långväga busstrafiken är inte lika vanligt förekommande. På många håll har varken trafikhuvudmännen, vilka ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken eller kommunerna, som har ansvaret för trafikinfrastrukturen i tätorterna, gett den långväga busstrafiken samma möjligheter till bekväma anläggningar för sina resenärer, som man tillhandahåller övriga kollektivtrafikresenärer.

Ett viktigt mål i dagens samhälle är att minska bilismens negativa effekter på miljön genom att få fler att utnyttja kollektiva färdmedel. Samhället har också målet att erbjuda ett tillgängligt transportsystem för alla medborgare. Den långväga busstrafiken ingår som en betydelsefull komponent i detta transportsystem. Häri ingår också den individuella trafiken med bil (inklusive taxi) och cykel. I begreppet "Hela resan" finns inga gränser mellan kollektivt och enskilt resande utan möjligheterna att uppnå samhällets mål ligger i en samverkan mellan alla transportslag. Huvuddelen av alla långväga kollektiva resor företas med flera färdmedel. Därför blir utformningen av bytespunkten / terminalen särskilt viktig.

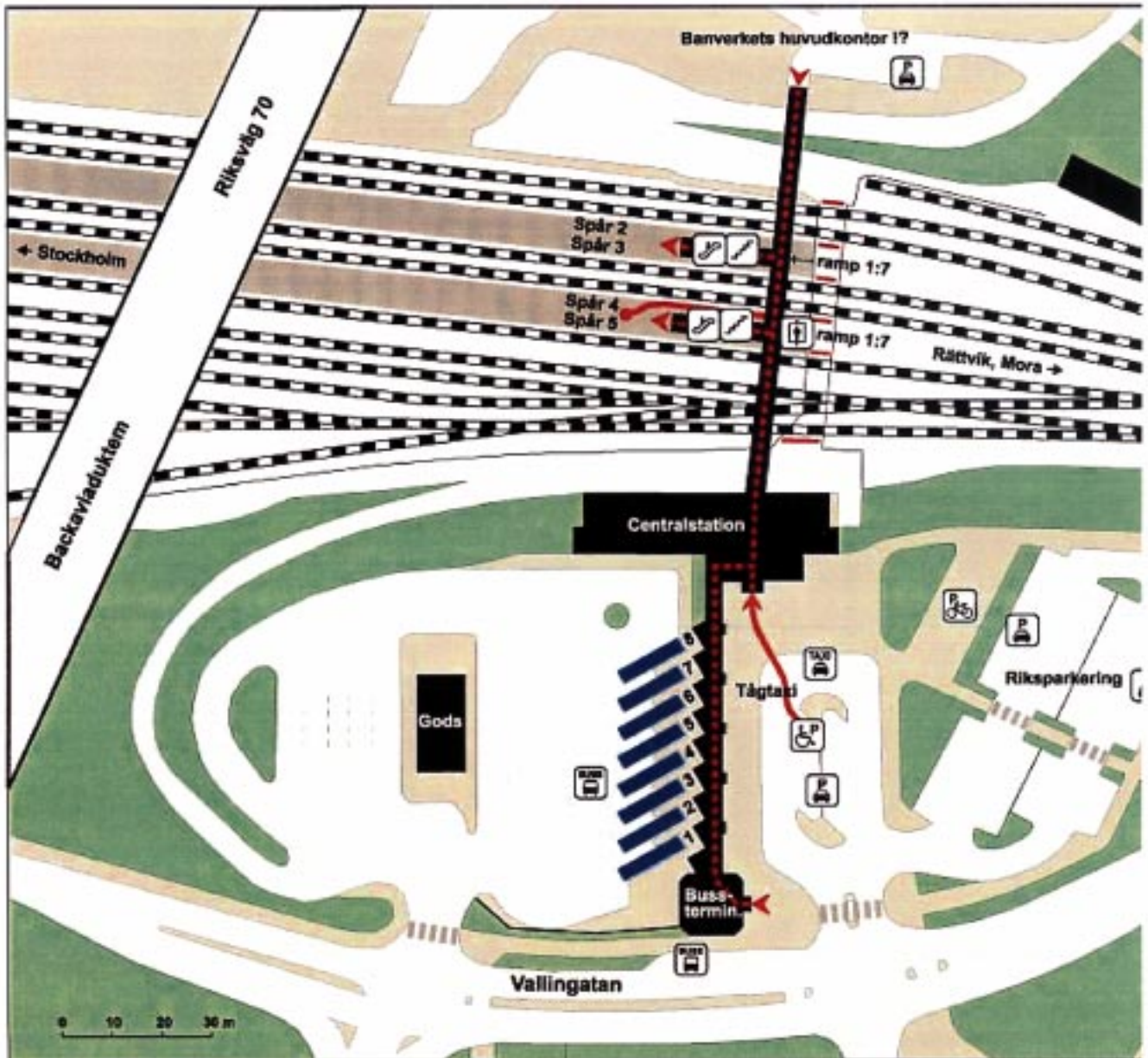
Vid all utbyggnad av kollektivtrafik - såväl av anläggningar som av trafikutbudet - är de ekonomiska förutsättningarna helt avgörande. När det gäller anläggningarna, så är lösningen för den långväga busstrafik - om den är av liten omfattning - ofta att den integreras i den terminal, som betjänar den lokala och regionala busstrafiken. I förekommande fall betjänar den också den regionala och långväga tågtrafiken. Det ekonomiska ansvaret för investeringen i och driften av terminalen faller då främst på trafikhuvudmannen och kommunen tillsammans.

Om den långväga busstrafiken är av stor omfattningen eller den av andra skäl inte ryms i terminalen för lokal och regional kollektivtrafik, blir finansieringen mera problematisk. Ofta är varken trafikhuvudmannen eller kommunen intresserade av att engagera sig i anläggningar för den privata, helt kommersiella busstrafiken. Kommunen nöjer sig då kanske med att upplåta en kantstenssträcka, där bussbolagen kan sätta upp sina hållplatsstolpar med tidtabeller. Ett väderskydd blir ofta den enda servicen till resenärerna och bytet till övrig kollektivtrafik kan innebära långa och inte helt bekväma eller trafiksäkra gångvägar.

I denna rapport redovisas ett antal goda exempel på attraktiva, trafiksäkra terminaler och bytespunkter, där goda förutsättningar skapats för samordning mellan långväga busstrafik, andra kollektiva trafikslag och övriga färdmedel i ett "Hela Resan"-perspektiv.

2. Exempel på anläggningar i drift

2.1 Borlänge



Borlänge Central

Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

I Borlänge har bussarna i långväga trafik sin bytespunkt i bussterminalen vid järnvägsstationen, Resecentrum. Terminalen är av dockningstyp och har 8 hållplatser. En hållplats är reserverad för bussar i långväga trafik.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

Terminalen är också bytespunkt för tåg och regional busstrafik, för viss del av den lokala busstrafiken samt för beställningstrafik. Här finns även utrymme för färdtjänst, tågtaxi, taxi samt angöring och parkering av personbilar och cykelparkering. Gångavståndet till knutpunkten för de tyngsta tätortslinjerna är ca 500 meter. Möjlighet finns att åka dit från Resecentrum med en anslutande buss.

Servicefunktioner i terminalen

I terminalens vänthall finns Dalatrafiks kundtjänst, som är bemannad kl 07-18. Det finns också samlingsmonitorer, som visar avgående och ankommande trafik med buss och tåg. Vid varje avgångshållplats visas kommande två avgångar på monitor. I järnvägsstationen finns toaletter, kiosk och restaurang.

Det finns även en särskild godshantering.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Anläggningarna har finansierats av Dalatrafik Service AB, som också svarar för den dagliga driften. Inga terminalavgifter tas ut av busstrafiken.

Öppningsår

Terminalen togs i drift år 1993.

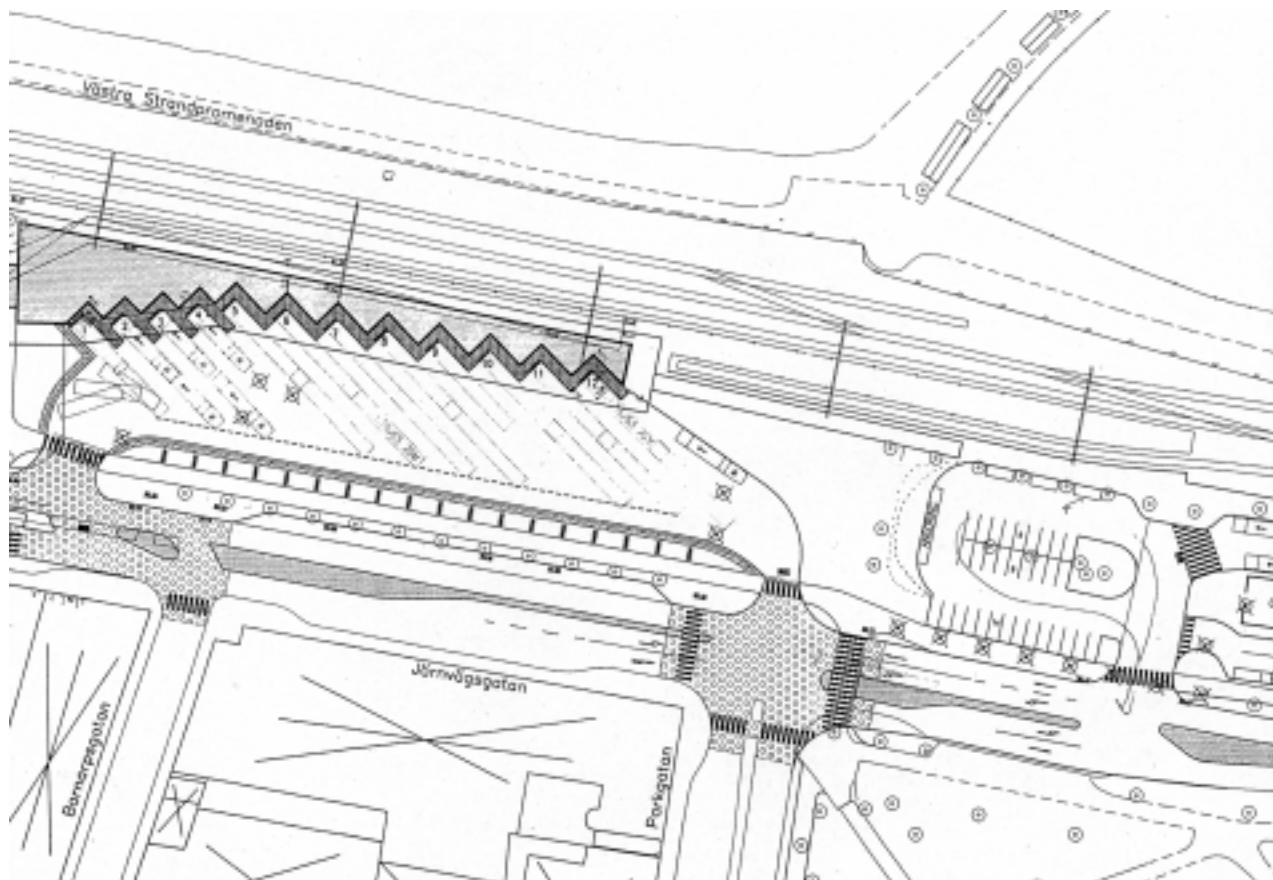
Erfarenheter från planering, genomförande och drift

Enligt Dalatrafik fungerar terminalen utmärkt med ett gott samarbete mellan de olika bussföretagen.

Kontaktadress

Bengt Hamelius, Dalatrafik Service, Box 924, 781 29 BORLÄNGE,
tfn 0243-625 38, fax 0243-625 10, e-post: bengt.hamelius@dalatrafik.se

2.2 Jönköping



Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

I Jönköping har bussarna i långväga trafik sin bytespunkt i bussterminalen som är samlokaliserad med järnvägsstationen. Den nya dockningsanläggningen är sammanbyggd med det gamla stationshuset och utgör samtidigt väntsal för resenärerna med de tåg, som angör plattformarna öster om stationshuset och för resande med den regionala busstrafiken.

Det totala antalet dockningsplatser i terminalen är 12. Den långväga busstrafiken använder i huvudsak dockningsplatserna som ligger i östra delen av anläggningen. Hela anläggningen drivs som en enhet och avgångstider annonseras på tre väggtaflor (samlingskyltar) samt på en skylt över varje avgångshallplats.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

Terminalen är således bytespunkt för all tåg- och busstrafik inklusive den lokala busstrafiken. Här finns utrymme för taxi vid västra delen av stationshuset samt för angöring och parkeering av personbilar och cyklar.

För resenärer med funktionshinder finns det ledstråk i hela anläggningen, hörselslinga samt taktila orienteringsskyltar och nummer vid varje gate. Talad information om avgångstider finns i anslutning till de tre stora väggtavlorna och vid varje avgångshallplats.

I terminalen finns också en servicebyggnad för kundmottagning och hantering av bussgods. Bussgods transporteras av Swebus Express, den lokala / regionala busstrafiken och länstågen.

Servicefunktioner i terminalen

Trafikupplysningen är gemensam för alla trafikslag. Långväga busstrafik, regional busstrafik och tågtrafik annonseras på väggtavlor bredvid varandra. Toaletter och väntsal är gemensamma för alla resenärer. Länstrafikens trafikupplysning och trafikledning är placerad i resecentrat och kommer att svara för all trafikledning.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Investeringen i terminalen finansieras av Jönköpings kommun med ca 50 % statsbidrag.

Den dagliga driften skall skötas av ett särskilt terminalbolag. Angöringsavgifterna är ännu inte fastställda (juni 2001) men priset kommer troligen att hamna i nivån 15-20 kr per angöring för linjelagd trafik. Angöringskostnaden för tillfälliga angöringar, t ex olika typer av charterresor, kommer att bli 40 kr. Angöring kräver föransökan och annonseras då på samtliga informationstavlor.

Öppningsår

Terminalen öppnades i juli år 2001.

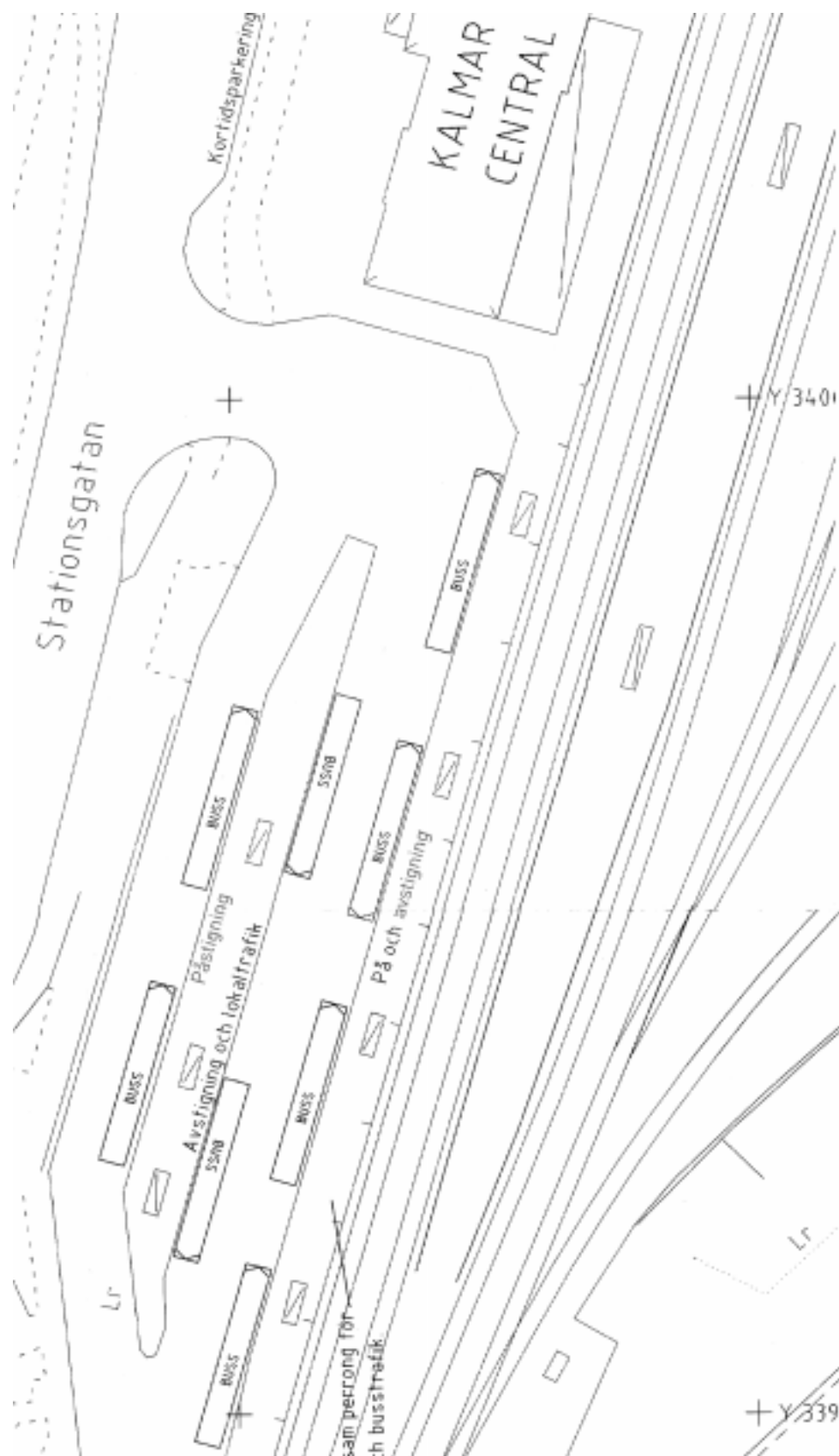
Erfarenheter från planering, genomförande och drift

Enligt Länstrafiken har det varit ett bra samarbete under planeringen mellan de olika inblandade aktörerna. I starten var det kommunen och Länstrafiken, som tog initiativet med medverkan från Banverket, Vägverket och länsstyrelsen. I fas två har de berörda trafikoperatörerna varit delaktiga i detaljutformningen och i planeringen för driften av anläggningen. Det har varit viktigt att ha kommunen som den drivande parten men med en bred medverkan av samtliga berörda.

Kontaktadress

Jan Peter Petersson, Jönköpings Länstrafik, Box 372, 551 15 JÖNKÖPING,
tfn 036-39 55 10, fax 036-19 02 96, e-post: janpeter.petersson@jlt.se

2.3 Kalmar



Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

I Kalmar har bussarna i långväga trafik sin bytespunkt i bussterminalen vid centralstationen. En hållplats är reserverad för dessa bussar.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

Terminalen är också bytespunkt för den regionala tåg- och busstrafiken samt för den lokala busstrafiken. Totalt har terminalen åtta avgångshållplatser och en separat avstigningshållplats. Här finns cykelparkering och kortidsparkering men inget utrymme är avsatt för taxi. Taxi-stationen finns på andra sidan av stationshuset ca 100 m öster om bussterminalen.

Vid sidan av terminalen finns bussuppställningsplatser och bussgods.

Servicefunktioner i terminalen

I centralstationen finns service för resenärer med såväl tåg som buss.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Anläggningarna har finansierats av kommunen med statsbidrag. Inga terminalavgifter tas ut.

För den dagliga driften svarar kommunen.

Öppningsår

Terminalen togs i drift år 2000.

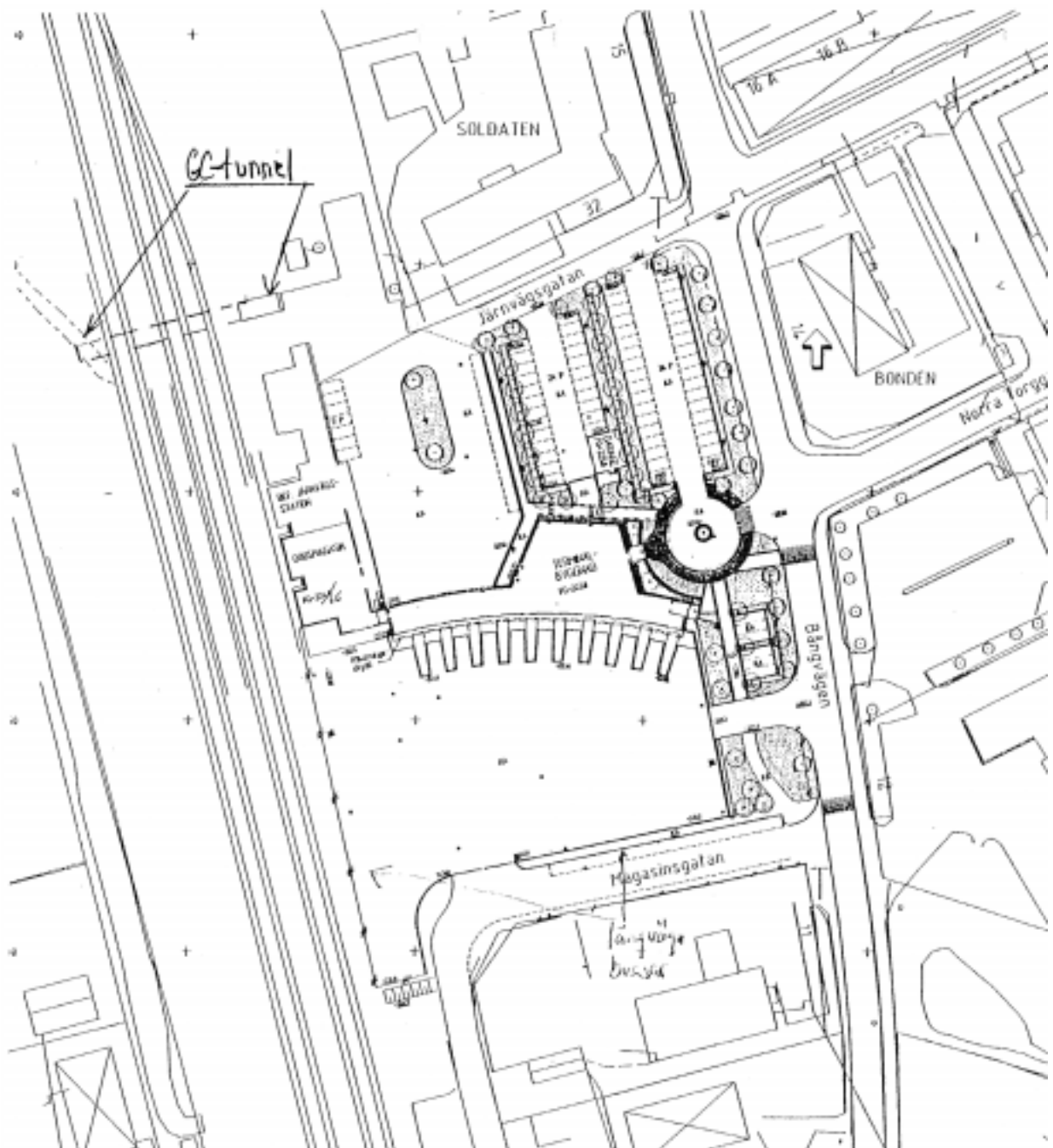
Erfarenheter från planering, genomförande och drift

Enligt bussbranschen fungerar terminalen utmärkt även om körgeometrin inte är den bästa.

Kontaktadress

Ove Vesterberg, Gatu- och parkkontoret, Kalmar kommun, Box 611, 391 26 KALMAR, tfn 0480-45 04 46, e-post: ove.vesterberg@kalmar.se

2.4 Lycksele



Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

I Lycksele har bussarna i långväga trafik sin bytespunkt i bussterminalen vid gamla järnvägsstationen. Fem à sex hållplatser finns för dessa bussar, av vilka hälften angör utmed en kantsten på gatan vid områdets ena sida och övriga inne på terminalområdet. Terminalen för den övriga busstrafiken är av dockningstyp med tio hållplatser mot terminalbyggnaden.

Långväga bussar, som ansluter till den övriga trafiken, får utnyttja dockningsplatser, såvida sådana finns lediga.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

Terminalen är också bytespunkt för den regionala och lokala busstrafiken. Här finns också utrymme för taxi (inom 100 m), angöring av personbilar samt bil- och cykelparkering.

Servicefunktioner i terminalen

I terminalbyggnaden och järnvägsstationen finns ett stort antal servicefunktioner, såsom väntsal, grill, telefon etc. Terminalen har ett modernt informationssystem. Det finns även en väl integrerad bussgodshantering.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Anläggningarna har finansierats av kommunen med 50 % och statsbidrag 50 %.

För den dagliga driften av anläggningen svarar kommunen, medan länstrafiken ansvarar för trafikdriften. Det finns idag inget beslut om någon terminalavgift för den långväga busstrafiken.

Öppningsår

Terminalen togs i drift år 2000.

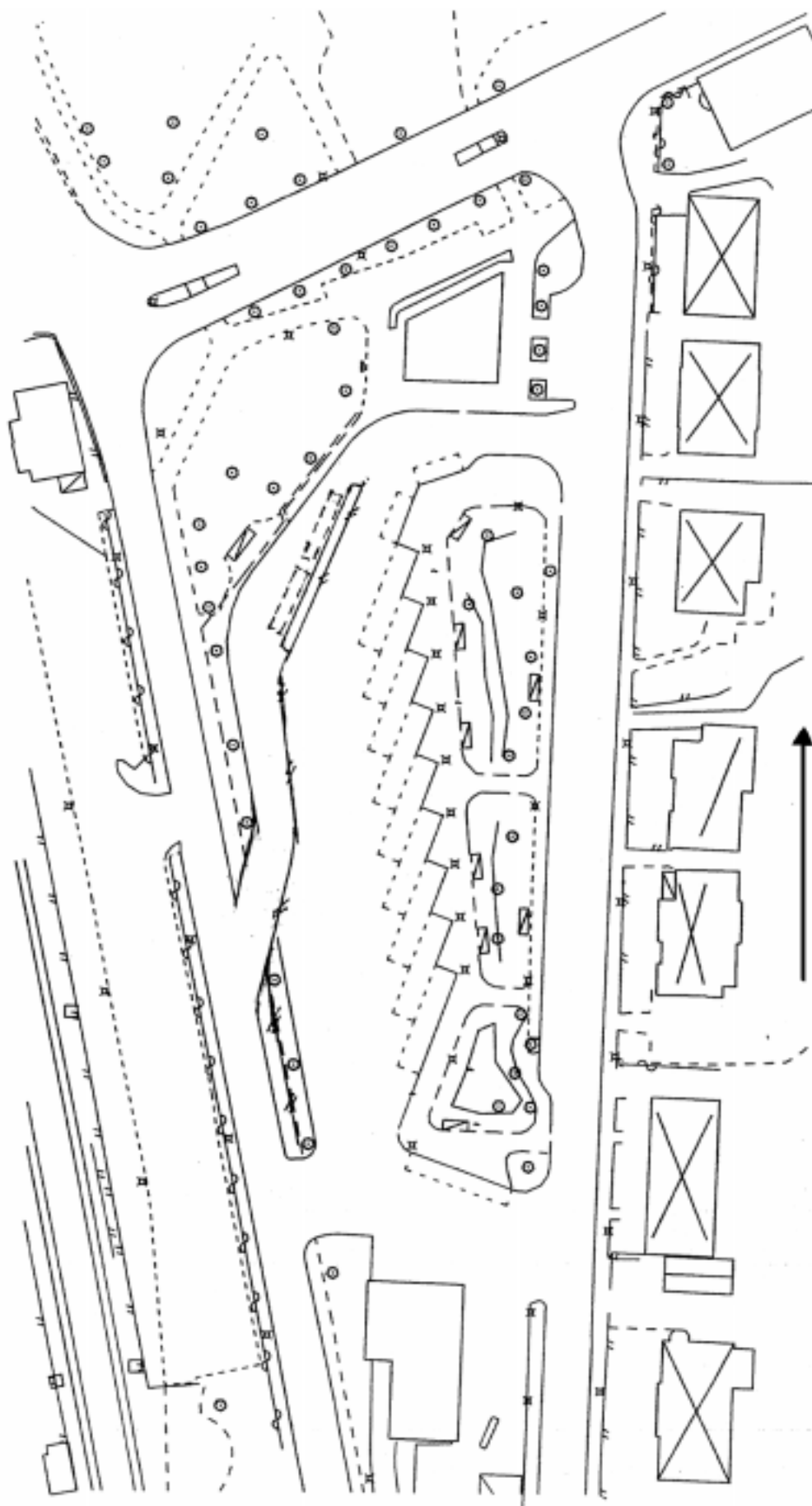
Erfarenheter från planering, genomförande och drift

Enligt Länstrafiken fungerar terminalen utmärkt.

Kontaktadress

Tor Eriksson, Länstrafiken i Västerbotten, Box 134, 921 23 LYCKSELE,
tfn 0950-239 00, fax 0950-141 34, e-post: tor.eriksson@lanstrafikeni.se

2.5 Nyköping



Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

I Nyköping har bussarna i långväga trafik sin bytespunkt i bussterminalen vid Järnvägs-gatan - Teatergatan. Två hållplatser och utrymme för två väntande bussar är reserverade för den långväga trafiken.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

Terminalen är också bytespunkt för den regionala och lokala busstrafiken. Dessa har 15 hållplatser, varav nio av dockningstyp. Här finns också utrymme för taxi, bilangöring och cykelparkering samt långtidsparkering för personbilar.

Servicefunktioner i terminalen

I terminalen finns bl a vänthall och kiosk.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Anläggningarna har finansierats av kommunen med statsbidrag via trafik huvudmannen.

För den dagliga driften svarar kommunen. Det tas inte ut någon terminalavgift av den långväga busstrafiken.

Öppningsår

Terminalen togs i drift år 2000.

Erfarenheter från planering, genomförande och drift

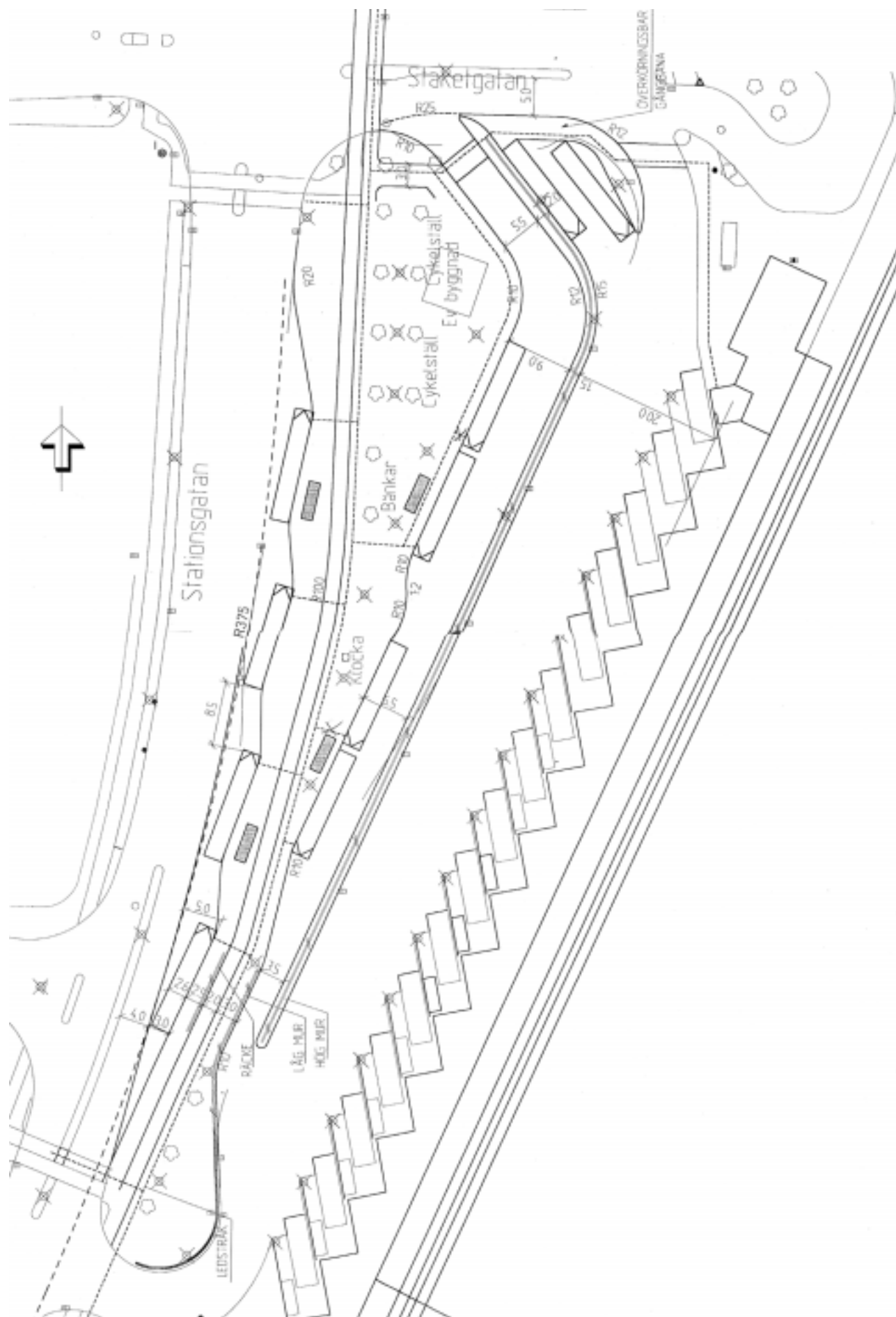
Under planeringsfasen hade man svårigheter att komma överens med bussförarna och deras fackliga företrädare. Från början var förarna mycket negativa till backning inom terminalen. Därför har alla bussar försetts med en TV-kamera baktill på fordonet.

Det förekommer viss icke tillåten biltrafik inom terminalområdet.

Kontaktadress

Hans Nilsson, Nyköpings kommun, Gator och Trafik, 611 83 NYKÖPING,
tfn 0155-24 81 20, fax 0155-24 81 61, e-post: hans.nilsson@nykoping.se

2.6 Skövde



Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

I Skövde har bussarna i långväga trafik sin bytespunkt i Resecentrum vid järnvägsstationen. Den ursprungliga stationsbyggnaden har bevarats och byggts till. Terminalen är av dockningstyp och har plats för 15 fordon.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

”Resecentrum Skövde” är knutpunkt för alla slags resor - snabbtåg, InterCitytåg, den regionala tåg- och busstrafiken samt för den lokala busstrafiken och flyg-, veckosluts- och beställningsbussar. Här finns också utrymme för taxi, angöring av personbilar samt korttids- och långtidsparkering liksom cykelparkering.

Servicefunktioner i terminalen

I Resecentrum finns väntsal, informationstavlor, biljettförsäljning, förvaringsboxar, cafeteria, biluthyrning, frisersalong och butiker. Det finns också lokaler för express- och buss-gods.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Terminalen har finansierats av Skövde kommun med stöd av statsbidrag.

För driften av bussvänthallen svarar Jernhusen på uppdrag av kommunen men med Västtrafik som betalande. Driften av körytorna sköts av kommunen. Ingen terminalavgift tas ut.

Öppningsår

Terminalen togs i drift år 1994.

Erfarenheter från planering, genomförande och drift

Enligt bussbranschen fungerar bussterminalen utmärkt.

Kontaktadress

Ove Karlsson, Tekniska kontoret, Skövde kommun, 541 83 SKÖVDE,
tfn 0500-46 81 55, fax 0500-46 81 53, e-post: ove.karlsson@skovde.se



Jönköping



Jönköping



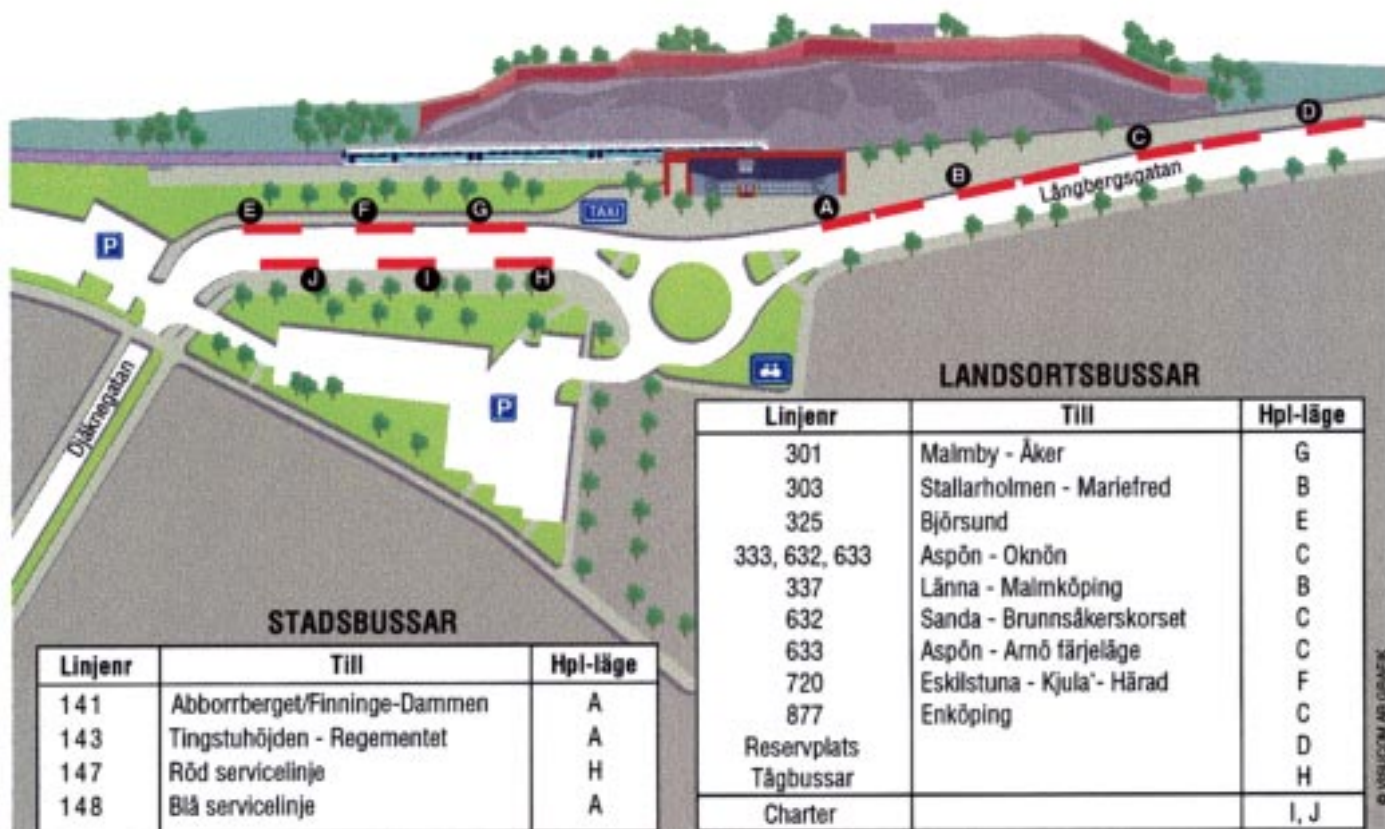
Lycksele



Skövde

2.7 Strängnäs

HÅLLPLATSLÄGEN STRÄNGNÄS STATION



Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

Strängnäs nya resecentrum har byggts vid den nya järnvägsstationen på Svealandsbanan. Bussar i långväga trafik har två hållplatser. Totalt rymmer anläggningen 13 bussar.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

Resecentrum, som nu ligger ca 1 km från Strängnäs centrum, är bytespunkt för den regionala tåg- och busstrafiken samt för den lokala busstrafiken. Här finns också utrymme för taxi, angöring av personbilar samt bil- och cykelparkering.

Genom att järnvägsstationen endast har ett spår och därmed endast en perrong blir bytena mellan olika trafikslag bekväma med nästan alla bussar utmed kantstenen utanför stationsbyggnaden. Dock måste resenärer med långväga buss korsa själva bussgatan.

Servicefunktioner i terminalen

I stationshuset finns väntsal, kiosk, toaletter och cafeteria.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Anläggningarna har finansierats av Strängnäs kommun.

För den dagliga driften svarar Strängnäs kommun, hyresgäst och Banverket (plattformen). Inga terminalavgifter tas ut.

Öppningsår

Terminalen togs i drift år 1997.

Erfarenheter från planering, genomförande och drift

Enligt resenärerna fungerar terminalen utmärkt. Dock uppstår irritation vid avlämning pga bilplatsbrist. Hyresgästen anser att cafeterian är något liten.

Kontaktadress

Ola Larsson och Urmas Bergfeld, Strängnäs kommun, 645 80 STRÄNGNÄS,
tfn 0152-291 00, fax 0152-290 00,
e-post: ola.larsson@strangnas.se, urmas.bergfeld@strangnas.se

Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

I Umeå har bussarna i långväga trafik sin bytespunkt i bussterminalen i närheten av blivande Resecentrum för Botniabanan. Till den lokala busstrafikens knutpunkt Vasaplan är det ca 500 meter, men lokala bussar angör också terminalen.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

Terminalen blir bytespunkt för den långväga och den regionala tåg- och busstrafiken. Till sammans disponerar bussarna 12 hållplatser medan stadstrafiken har en hållplats utanför terminalen, där en del stadstrafik angör. Här finns också utrymme för taxi, angöring av personbilar samt bil- och cykelparkering. Även bussarna till / från flygplatsen angör terminalen.

Inom området finns också en bussgodsbyggnad, då godsdistributionen med buss i landsbygdstrafiken är stor.

Servicefunktioner i terminalen

För de långväga bussresenärerna finns kafé, väntutrymmen, toaletter, resgodsförvaring, bemannad upplysning (kl. 06.45-20.00), direkttelefon till taxibolagen samt informationssystem för funktionshindrade.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Bussterminalen har finansierats av kommunen och med statsbidrag. Kommunen har i egenkap av fastighetsägare det övergripande driftansvaret för fastigheten medan hyresgästen Umeå Busstation AB svarar för den dagliga driften. All trafik som upphandlas av Länsstrafiken är befriad från avgift medan annan långväga trafik, t ex charterbussar etc. betalar 200 kr per avgång.

Öppningsår

Terminalen togs i drift år 1997.

Erfarenheter från planering, genomförande och drift

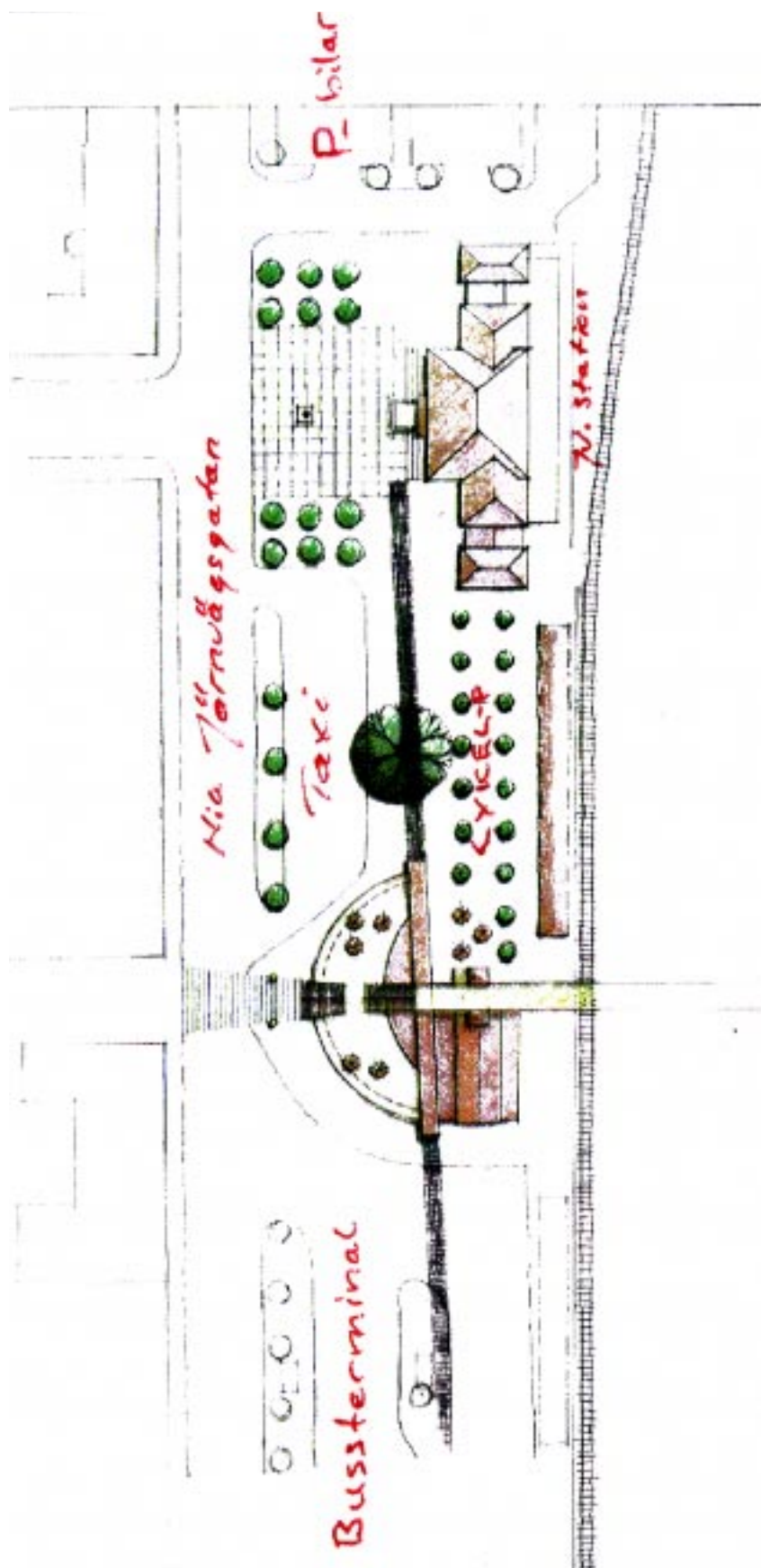
Byggentreprenören var skärrad över att bygga med pågående intensiv busstrafik och de provisoriska lösningarna var inte alltid helt praktiska och trafiksäkra. En del finjusteringar behövdes i samband med idrifttagandet.

Busstationens chef anser att man är alltigenom nöjd med busstationens funktion.

Kontaktadress

Ronald Tjernström, Umeå Busstation, Järnvägstorget 2, 903 28 UMEÅ,
tfn 090-70 65 01, fax 090-70 65 08, e-post: ronald.tjernstrom@umeabusstation.se

2.9 Växjö



Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

I Växjö har bussarna i långväga trafik sin bytespunkt i bussterminalen vid järnvägsstationen. Tre hållplatser är reserverade för dessa bussar.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

Terminalen är också bytespunkt för den regionala tåg- och busstrafiken samt för den lokala busstrafiken. Landsbygdsbussarna har 16 hållplatser, stadstrafiken 10 och servicelinjen 1 hållplats. Här finns också utrymme för taxi, angöring av personbilar och cykelparkering. Inom området finns parkeringar med ca 100 bilplatser.

Inom området finns också en bussgodisbyggnad, då godsdistribution med buss på landsbygden är stor.

Byte mellan tåg och buss kan ske över en perrong.

Servicefunktioner i terminalen

För närvarande utnyttjas befintligt stationshus även av bussresenärerna.

Planer finns att hösten 2001 påbörja anläggningen av en mindre, ny resecentrumbyggnad - kommunen har godkänt ett avtal med Jernhusen AB och diskussion om detaljutformning och hyresavtal pågår mellan SJ-Resor och Länstrafiken. Enligt planerna kommer inflyttning att ske våren 2002.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Bussterminalen har finansierats av kommunen, som också svarar för den dagliga driften. Någon terminalavgift för bussarna tas ej ut.

Öppningsår

Terminalen togs i drift år 1994.

Erfarenheter från planering, genomförande och drift

Enligt bussbranschen fungerar terminalen utmärkt och enligt kommunen finns ett bra samarbete mellan inblandade parter. Kommunen sköter driften genom internbeställning.

Kontaktadress

Ulf Agermark, Växjö kommun, Box 1222, 351 12 VÄXJÖ,
tfn 0470-415 85, fax 0470-415 80, e-post: ulf.agermark@kommun.vaxjo.se

2.10 Örebro



Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

I Örebro har bussarna i långväga trafik haft alla sina hållplatser utmed Klostergatan och Fredsgatan i kvarteret närmast busstation. När Resecentrum öppnades vid Centralstation var tanken att de långväga bussarna skulle flytta till den gamla busstationen. Så blev det inte utan bussarna angör nu dels i Resecentrum (Swebus), dels utmed Fredsgatan, nära centralstationen. När det inom några år blir möjligt att dirigera bussar via ett GPS-system flyttar alla långväga bussar över till Resecentrum.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

Resecentrum är också bytespunkt för den regionala tåg- och busstrafiken samt för den lokala busstrafiken. Regionaltrafiken har 9 hållplatser och stadstrafiken 4. Swebus disponerar 6 av hållplatserna.

Utrymme finns också för taxi och cykelparkering. Korttidsparkering och angöring av personbilar finns i närheten.

Servicefunktioner i terminalen

För den långväga busstrafiken finns kiosk med servering, väntutrymmen och toaletter i stationshuset. Här har även Länstrafiken sin informationservice.

Ansvar för planering, genom förande och drift

Resecentrum har finansierats av kommunen och länstrafiken med 50% statsbidrag. Även SJ och Banverket har medverkat vid finansieringen. Kommunen har hittills tagit på sig driftsansvaret. Inga terminalavgifter för närvarande men diskussion pågår.

Öppningsår

Resecentrum togs i drift år 1999. Swebus långväga trafik flyttade in under år 2001.

Erfarenheter från planering, genomförande och drift

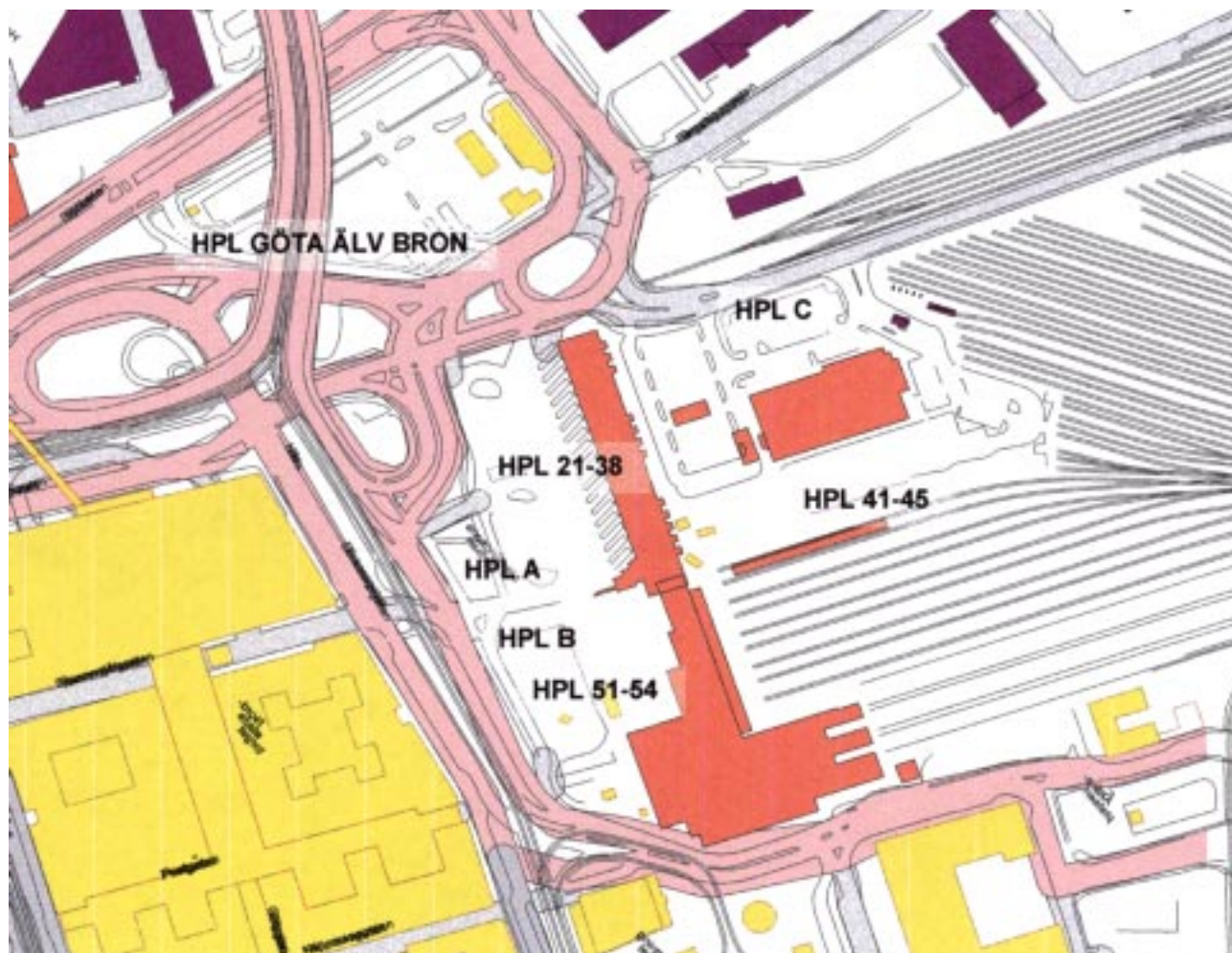
Från planeringsfasen till utbyggnaden har flera ändringar i utformningen skett och även efter färdigställandet har kompletteringar gjorts, bl a för taxi och den långväga busstrafiken. Vissa problem med snöröjningen förekommer - området saknar ytor för att lägga upp snön.

Kontaktadress

Leif Hilding, Örebro Stadsbyggnad, Box 3305 00 ÖREBRO,
tfn 019-21 14 27, e-post: leif.hilding@orebro.se

3. Exempel på planerade anläggningar

3.1 Göteborg



Lokalisering av bytespunkt och hållplatser för långväga busstrafik

I Göteborg har idag bussarna i långväga trafik fyra olika hållplatser (totalt plats för 12 bussar) inom en radie av 200 m från Nils Ericson-terminalen vid Centralstationen.

Planeringen syftar till att utvidga en av hållplatserna och samla den långväga trafiken i en mindre terminal med plats för 10-15 bussar.

Koppling mellan långväga busstrafik och lokal / regional trafik

Terminalen planeras att lokaliseras ca 150 m från Nils Ericson-terminalen, vilken också är bytespunkt för den regionala tåg- och busstrafiken samt för den lokala busstrafiken. Utrymme finns även för taxi, angöring av personbilar och cykelparkering.

Servicefunktioner i terminalen

Det är idag inte beslutat vilka servicefunktioner, som skall finnas i terminalen för den långväga busstrafiken.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Planprocessen har aktiverats av kommunen. Det finns ännu inget beslut om hur ansvaret skall fördelas. En avgift per avgång kommer sannolikt att tas ut.

Öppningsår

Terminalen för långväga busstrafik planeras tas i drift år 2002.

Erfarenheter från planering, genomförande och drift

Oklart huvudmannaskap har tidigare medfört viss handlingsförklaring. Knäckfrågan är ekonomin rörande såväl investering som drift.

Kontaktadress

Bernt Nielsen (Göran Jonsson), Trafikkontoret, Box 2403, 403 16 GÖTEBORG,
tfn 031-61 23 55 , e-post: bernt.nielsen@trafikkontoret.goteborg.se

bil- och cykelparkering. Däremot är idag möjligheten att angöra med personbil bristfällig. Det förekommer också irriterande trafikstockningar i och utanför terminalen.

Terminalen är inte tillfredsställande utformad med hänsyn till de behov, som resenärer med funktionshinder har. Trafiksäkerheten för resenärerna är låg.

I de nya planerna ersätts den dubbelriktade bussgatan runt mittön i terminalen med en enkelriktad gata. Bussarna får runt mittön hållplatser delvis av sågtandstyp, delvis av dockningstyp, totalt 12 platser. Vidare planeras ca 100 m kantstensuppställning i terminalen. Den nya anläggningen på terminalens västra sida får 10 dockningsplatser.

Servicefunktioner i terminalen

Såväl de resande som bussbolagen har kritiserat miljön, överblickbarheten och informationssystemet i bussterminalen.

Den planerade ombyggnaden avser att förbättra tillgängligheten, trafikmiljön och klimatförhållandena. I vänthallen på mittön avser man ha bemannad biljettförsäljning och information. Terminalen förses med elektroniska informationssystem som anger busslinje, ankomst, avgång och angöringsplats samt särskilda meddelanden.

Ansvar för planering, genomförande och drift

Anläggningarna finansieras i investeringsskedet delvis genom statsbidrag samt i övrigt av kommunen och länstrafikhuvudmannen samt av vissa intäkter från långväga busstrafik och beställningstrafik. Kommunens målsättning är att terminalen skall tillgodose även den långväga busstrafikens och chartertrafikens behov.

För den dagliga driften svarar f. n. stadstrafikens entreprenör Swebus tillsammans med kommunens gatukontor, som har hand om körytor och gångbanor.

Öppningsår

Ombyggnaden beräknas starta under år 2002.

Erfarenheter från planering, genomförande och drift

Projektet är inte tekniskt speciellt märkligt, men det kompliceras av det stora antalet parter - stadens olika förvaltningar, Banverket, SJ, Skånetrafiken, Swebus och tre fastighetsägare. Samtliga är dock överens om att den nuvarande anläggningen inte fungerar tillräckligt bra och att åtgärder därför är nödvändiga.

Kontaktadress

Roland Nilsson, Tekniska Förvaltningen, Helsingborgs kommun, Gåsebäcksvägen 4,
252 27 HELSINGBORG,
tfn 042-10 58 16, fax 042-10 78 40, e-post: roland.nilsson@stad.helsingborg.se

4. Anläggningar utanför Sverige

Den litteratursökning som genomförts gav inte några direkt användbara uppgifter om terminaler / bytespunkter för långväga busstrafik i andra länder. Det erhållna materialet redovisade huvudsakligen anläggningar för lokal- och regional kollektivtrafik. Ett undantag är Leeds nya City Bus Station i England, vilken betjänar bussar i "inter-urban and long-distance" trafik.

En rundfråga till branschfolk i Sverige och i våra nordiska grannländer rörande anläggningar utanför Sverige gav endast ett fåtal intressanta exempel. I Danmark nämns Vejle som ett gott exempel, i Finland Seinäjoki och Vilmanstrand, i Norge Vaterland i Oslo. Utanför Skandinavien har två terminaler i Madrid omnämnts som goda exempel - Méndez Alvaro och Avenida de América. I Istanbul finns en gigantisk internationell bussterminal Uluslararasi. Och i USA och Kanada finns naturligtvis många exempel på terminaler för långväga busstrafik.

Då det inte har bedömts att dessa utländska exempel skulle kunna tillföra svenska intressenter några nya kunskaper och då flera ligger i områden med mycket större trafikunderlag än vad som är normalt hos oss, redovisas inga detaljer i denna rapport. Att några exempel omtalas här har endast som syfte att visa, att det säkert finns exempel i utlandet, som kan vara värda att studera.



Istanbul

5. Sammanfattande rekommendationer

I dessa rekommendationer behandlas endast sådana aspekter på planering, genomförande och drift av bussterminaler, som har särskild betydelse för den långväga busstrafiken. För de aspekter som berör såväl den långväga som den lokala/regionala busstrafiken hänvisas till den omfattande litteraturen som finns om terminaler och bytespunkter.

Investeringar och utveckling av bytespunkter för den långväga busstrafiken, följer en traditionell process med skedena planering, genomförande och drift. Nedanstående punkter sammanfattar kortfattat de viktigaste aspekterna i de olika skedena under denna process:

- 1 Viktigast av allt är att det sker ett aktivt samarbete mellan alla berörda parter under hela processen och att långväga busstrafik tillmäts lika stor betydelse som övrig kollektivtrafik
- 2 Lokaliseringen i tätorten av en terminal för långväga busstrafik är helt beroende på var anläggningar för den övriga kollektivtrafiken lokaliseras - de bör vara samlokaliserade
- 3 Hänsyn måste tas till framkomligheten i gatunätet för den långväga busstrafiken till och från terminalen samt även inom densamma
- 4 Det måste för resenärerna vara enkelt att finna samt enkelt, snabbt och säkert att nå terminalens entré - bekväma gångvägar utan nivåskillnader skall eftersträvas
- 5 Vid byte mellan olika färdmedel skall gångavstånden vara korta - inte enbart mellan kollektiva färdmedel utan även mellan långväga buss och angörande eller parkerade bilar (taxi, färdtjänst, privatbil) och parkerade cyklar
- 6 Hänsyn måste tas till den ökande användningen av hyrbil, såväl vad gäller funktionen utlämning / mottagande som utrymme för uppställning
- 7 Det måste finnas god information om var olika färdmedel finns - orienterbarheten är lika viktig som de korta gångavstånden (för synskadade krävs t ex ledstråk) - samt enhetlig och samlad information om ankomst- och avgångstider
- 8 Bussar i långväga trafik bör placeras i terminalen dels så att bussar som direkt skall fortsätta kan göra detta smidigt, dels så att de mest frekventa färdmedelsbytena gynnas av korta gångvägar
- 9 Precis som för regional busstrafik kan uppställningsutrymme krävas, där väntande bussar inväntar nästa avgång
- 10 Resenärer med långväga trafik (tåg och buss) tenderar att komma tidigt till avgångar och följs resp. möts ofta av flera personer, något som måste beaktas vid utformning av och kapacitet hos väntutrymmena
- 11 De långväga resenärerna har större behov än dagliga pendlare av vissa typer av service - upplysning, biljettförsäljning, toaletter, effektförvaring, kiosk, servering etc.
- 12 Bussar i långväga trafik har som regel bagage som nås utifrån på båda sidor av fordonet - det krävs därför ett sidoutrymme för föraren för att bekvämt kunna lasta och lossa
- 13 "Bussgods" blir allt vanligare i den långväga trafiken, varför det inom eller i direkt anslutning till terminalen bör finnas en funktion för att betjäna denna verksamhet
- 14 Det är slutligen viktigt att bedöma hur behoven kommer att se ut om 10 år, så att anläggningen smidigt kan anpassas till framtida efterfrågan.

6. Referenser

MAKING INTERCHANGE SUCCESSFUL - HANDBOOK AND GUIDELINES.
EU - PIRATE. Bryssel 28 februari 2000

PROBLEMNOTAT OM LOKALISERING AV KNUTEKORTER OG
HOLDEPLASSER FOR LANGRUTER. Vegdirektoratet, Oslo 14 maj 1999

KLARA BYTET. Rikstrafiken, Sundsvall november 2000

IDÉKATALOG FOR BUSTERMINALER. HT, København 1998

UBUSS-85. Utformning av trafikplaneringar för buss. AB Storstockholms Lokaltrafik,
juni 1985.

VÄGUTFORMNING 1994. Vägverket 1994:050.

TRAFIKEN I SAMHÄLLET. Bengt Holmberg et al. Studentlitteratur, Lund 1996.

GODA SVENSKA EXEMPEL INOM KOLLEKTIVTRAFIKEN. Bo E. Peterson, KFB-
Rapport 1997:16.

BEKVÄMT BYTE MELLAN BUSSAR GENOM DOCKNING. Bo E. Peterson et al,
TFB-Rapport 1998:27.

BÄTTRE BUSSHÅLLPLATSER. Svenska Kommunförbundet m fl, juni 1999.

KOLLEKTIVTRAFIKFORSKNINGENS KLARA RESULTAT. Mats Börjeson et al, KFB-
Rapport 1999:32.

KOLLEKTIVTRAFIK. Exempel på samverkan. Vägverket 2000:15

HÅLLPLATS. Formgivning av hållplatser med betoning av synskadades behov. Vägverket
2000:16.

GODA EXEMPEL PÅ UTFORMNING AV BUSSHÅLLPLATSER MED BETONING
PÅ FUNKTIONSHINDRADES BEHOV OCH MÖJLIGHETER. Vägverket 2000:25.



781 87 Borlänge. Telefon 0243-750 00. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90.
e-post: vagverket@vv.se / Internet: www.vv.se