

# HÅLLPLATSHANDBOK OCH SAMVERKANSPROCESSER VÄSTERNORRLAND



# HÅLLPLATSHANDBOK OCH SAMVERKANSPROCESSER VÄSTERNORRLAND

Projektnamn **Hållplatshandbok och samverkansprocesser**  
Projekt nr **1320053808**  
Mottagare **Region Västernorrland**  
Typ av dokument **Rapport**  
Version **1.0**  
Datum **2021-09-09**  
Uppdragsledare **Emma Eriksson**  
Handläggare **Ola Larsson, Emma Eriksson, André Klingstedt**  
Granskad av **Karl Thurén**

Ramboll  
Lokgatan 8  
211 20 Malmö

T +46 (0)10 615 60 00  
<https://se.ramboll.com>

## Sammanfattning

Region Västernorrland har de senaste åren arbetat med EU-projektet, Koll2020, som syftar till att utveckla kollektivtrafiken i länet i samarbete med DinTur, länets kommuner samt Trafikverket. Detta delprojekt ska ta fram ett förslag på gemensam hållplatshandbok som ska belysa gemensamma riktlinjer för hållplatser utformning samt hur Region Västernorrland tillsammans med övriga parter ska samverka kring infrastrukturfrågor.

Metoden som använts för utredningen är en kombination av en skrivbordstudie och ett workshop-upplägg för att få en helhetsbild kring frågeställningarna och dess utmaningar. I skrivbordsstudien har en modell använts med intervall i antal påstigande per dygn. Intervallen som föreslås ger en fördelning av hållplatser efter det utnyttjande hållplatsen har. Utöver klassificeringskriteriet om påstigande per dygn föreslår Ramboll att en uppdelning görs mellan tätort och landsbygd. Förslagen har sedan processats i större grupp tillsammans med beställaren och övriga deltagande organisationer.

Flertalet av huvudmännen i Sverige har arbetat fram hållplatshandböcker som beskriver hur en hållplats bör utformas för att ge resenären en attraktiv upplevelse av kollektivtrafiken. De beskriver även i vissa fall processen för hur en hållplats tas fram samt kring samverkan. Goda exempel går att hämta från Skånetrafiken som har kommit långt både i sin utformning men även i presentationen av hållplatshandboken som utgör en del i deras Varumärkesmanual. Från region Uppsala som nyligen tagit fram förslag på samverkansprocesser går det att ta med sig tips för att beskriva hur parterna tillsammans kan arbeta gemensamt med kollektivtrafikens utveckling. Dessa exempel kläs med Västernorrlands läns förutsättningar och skapar en hållplatshandbok som trafikhuvudmannen i Västernorrland kan arbeta vidare med.

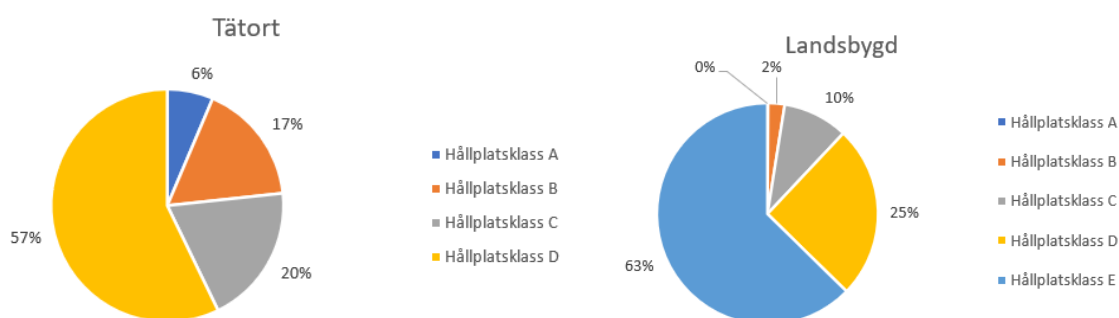
En analys över hur dagens arbete sker kring frågor som rör hållplatser och infrastruktur visar på att det finns stor utvecklingspotential. Idag arbetar respektive kommun efter egna riktlinjer och mötesforum vilket både skapar förvirring hos de parter som ska arbeta gemensamt med frågorna men även för resenären som rör sig över i hela länet. Hållplatserna utformas utan någon röd tråd och ser olika ut beroende på vart i länet du som resenär rör dig, det finns även skillnader i hur tillgängligheten för tex synskadade hanteras. Lägsta nivån på utformningen av hållplatser är väldigt låg då det saknas utrustning och resenärer vinkar till sig bussen, så kallade vinkhållplatser. Det saknas även en lagring över all information om dagens hållplatser för att veta vilken nivå dessa har idag, detta bidrar till en utmaning när kostnader för tex hållplatshandboken ska beräknas. Men det finns även goda exempel att ta med sig från den samverkan som sker idag kring kollektivtrafik. Sundsvalls kommun har en planeringsgrupp som träffas löpande med representanter från kommunen, trafikhuvudmannen samt trafikföretaget. I detta forum tas aktuella frågor upp kring kollektivtrafiken som berör parterna. Denna modell skulle kunna implementeras i övriga kommuner i länet för att få samma goda dialog överallt.

Ramboll föreslår att förslaget på Hållplatshandboken blir ett gemensamt dokument som trafikhuvudmannen, Region Västernorrland, kommunerna samt Trafikverket tillsammans arbetar vidare med och beslutar om så att resenären i Västernorrlands län på lång sikt kan få en kollektivtrafik i världsklass. Utarbetat förslag kring klassificeringen visas i nedan figur 1 och bygger på en fördelning mellan tätort samt landsbygd som en första indelning.

Hållplatsklassificering tätort		Hållplatsklassificering landsbygd	
Klass	Påstigande per dygn	Klass	Påstigande per dygn
Hållplatsklass A	> 100	Hållplatsklass A	> 100
Hållplatsklass B	21–100	Hållplatsklass B	21–100
Hållplatsklass C	6–20	Hållplatsklass C	6–20
Hållplatsklass D	0–5	Hållplatsklass D	1–5
		Hållplatsklass E	< 1

Figur 1. Rambolls förslag på klassificeringsmodell för hållplatshandboken.

Klassificeringen bygger på en indelning av hållplatserna i antalet påstigande per dag och utifrån detta delas sedan hållplatserna in i ett antal olika kategorier, A-D för tätorter samt A-E för landsbygden. Hållplatsklass E på landsbygden kan eventuellt utgå beroende på vilken lägstanivå på standard som väljs för att ersätta dagens vinkhållplatser som finns i länet. Utöver ovanstående hållplatsklasser finns även ytterligare två klasser inom både tätort och landsbygd. Det gäller klassen resecentrum/terminaler och klassen noder. Dessa klasser går utanför klassificeringsmodellen och väljs ut strategiskt. Med noder menas strategiskt utvalda hållplatser som ges en god standard i syfte att locka nya resenärer.



Figur 2. Fördelning över Västernorrlands hållplatser enligt klassificeringsmodellen.

Standarden för hållplatsernas kategorisering är en riktlinje för hur en hållplats inom respektive hållplatsklass bör utformas se Figur 3. Tanken är att samtliga kommuner inom länet ska ha gemensamma riktlinjer i arbetet med hållplatsutformning. Kraven på utrustning varierar beroende på var i kollektivtrafiknätet hållplatsen är belägen, samt beroende på vilken klass hållplatsen tillhör baserat på resandestatistik. Standarden kan sedan variera ytterligare om det råder förutsättningar som kräver ett särskilt utförande. Ett sådant exempel är om skyltad hastighet överstiger 70 km/h. Vem som har ansvar för hållplatsen kan också variera beroende på om det är en kommunal eller statligt ägd väg.

I valet av utrustning är det viktigt att ta hänsyn till kostnaden för respektive hållplatsklass så att resurserna läggs där de gör bäst kundnytta. Det ska ha en enklare utrustning på vinkhållplatser eller där få reser ifrån. Kostnaderna för hållplatserna är en långsiktig satsning och ska fördelas mellan respektive part samt över flera år men även ta hänsyn till hur rådande budgetsituation ser ut.

Tabell 1. Förslag på standardutformning för respektive hållplatsklass i tätort och landsbygd. X=ska finnas på hållplats, (x)=kan i vissa fall behövas och tom ruta indikerar att standarden inte är ett krav för den aktuella hållplatsklassen.

Klass	Tätort				Landsbygd				
	A	B	C	D	A	B	C	D	E
<b>Utrustning</b>									
Stolpe, topptavla*, linjeinfo och hållplatsnamn	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tidtabellsinformation**		(x)	x	x	x	x	x	(x)	
Brailskrift finns	x	x	x	x	x	x	(x)		
Realtidsinformation	x	(x)			x				
Hållplatsbelysning	x	x			x	x			
Bänk	x	x	x	(x)	x	x	(x)		
Väderskydd av trä						(x)	(x)		
Väderskydd av glas	x	x	(x)	(x)	x	(x)			
Solcellsbelysning/Reflex			x	x			x	x	x
<b>Fysisk utformning</b>									
Hårdgjord vänt- och avstigningsyta (asfalt/plattor) 3,5 m bred	x	x			x	(x)			
Hårdgjord vänt- och avstigningsyta (asfalt/plattor) 1,5 m bred			x	x		x	x		
Någon form av hårdgjord, avgränsad yta								x	(x)
Plattform med 17 cm kant och taktilt stråk	x	x	x	(x)	x	x	(x)		
Utrymme för rullstol, maximalt 5% lutning	x	x	x	x	x	x	(x)		
Papperskorg	x	x	x	x	x	x			
Hållplatsområde skyddat från cykeltrafik	x	x	(x)		x	(x)			
Cykelparkering	x	x	(x)		x	(x)	(x)		
Pendlarparkering					(x)	(x)			
Anslutande GC-väg	x	x	x	x	x	x	x		
Allmän belysning	x	x	x	x	x	x	(x)		
Skyddsräcke	x	x	(x)	(x)	x	(x)			
*Om väderskydd finns kan topptavlan fästas på detta									
**Tidtabellsinformation kan för högfrekvent trafik eventuellt plockas bort från hållplatsens informationstavla									

Då det för länet saknas en komplett sammanställning av befintlig hållplatsstandard är det inte möjligt för Ramboll att räkna ut ett pris för vad det skulle kosta att rusta upp länets hållplatser till den nivå som beskrivs i Tabell 1. Ramboll kan däremot uppskatta kostnader för vad en typhållplats för respektive hållplatsklass skulle kosta med den standard som anges i standardmatrisen.

För fullständig kostnadsbedömning krävs information om befintligt skick på länets hållplatser, därför föreslår Ramboll att en inventering görs av länets alla hållplatser. Utöver kostnader för utrustning tillkommer det även kostnader för drift och underhåll vilket bör tas med i beräkningen.

Tabell 2. Tabell med kostnader för utrustning.

Kostnadsuppgifter	
<b>Utrustning</b>	
Stolpe med toppskylt	3000 kr/st
Informationsanslag	500 kr/st
Realtidsinformation	35 000 kr/st
Bänk	3000 kr/st
Väderskydd enklare modell	15 000 kr/st
Väderskydd påkostad modell med belysning	60 000 kr/st
Cykelställ	3 000 kr/st
Väderskydd cykel + cykelställ	40 000 kr/st
Hållplatsbelysning	5 000 - 10 000 kr/st
<b>Fysisk utformning</b>	
Markanläggning	1 000 - 1 400 kr/m <sup>2</sup>
Plattform	1 200 - 1 400 kr/m <sup>2</sup>
Kantsten	1 500 kr/m
Papperskorg	5 000 kr/st

Som komplement till klassificeringsmodellen med tillhörande utrustning är det i rapporten framtaget exempel på hur typritningar kan se ut för respektive hållplatstyp. När Hållplatshandboken är färdigställd kan slutgiltiga typritningar tas fram.

För att tydliggöra de roller som finns idag samt vilket ansvar dessa har föreslår Ramboll att trafikhuvudmannen tar ett kliv framåt och tar på sig ansvaret för att driva kollektivtrafikens utveckling på ett tydligare sätt och vara den som är "projektledare" och ser till att alla parter arbetar enhetligt.

Trafikhuvudmannen föreslås även att ansvara för utrustningen kring information till kund dvs hållplatsstolpe, topptavla, fundament samt analoga och digitala informationsbärare. Trafikhuvudmannen föreslås även vara den part som köper in väderskydd, fristående hållplatsutrustning samt de digitala och analoga informationsbärarna. På detta sätt koordineras inköpen och priserna blir lägre samt designen enhetlig. Vad gäller drift och underhåll är det intressant att arbeta vidare med att se över möjligheterna till en gemensam lösning för tex snöröjning och tömning av papperskorgar för att samla resurserna.

Som komplement till tydliga roller och ansvar föreslås ett årshjul tas fram så att viktiga större händelser tydliggörs under året som påverkar planering, Figur 4.



Figur 4. Skiss årshjul västernorrland.

Likväl som för klassificering och utformning av hållplatser saknas det tydliga och kontinuerliga samverkansforum för kollektivtrafikens utveckling i Västernorrlands län. Ramboll föreslår att grunden som finns idag för den regionala samverkan finns kvar men att samverkansgruppen för kollektivtrafik startas upp igen och kompletteras av kommunala forum, figur 5. Den regionala samverkansgruppen bör ha ett strategiskt perspektiv och diskutera frågor av större karaktär som berör alla, tex större utredningar över länet, upphandlingar samt satsningar i starka stråk här är trafikhuvudmannen ansvarig. De kommunala forumen inrättas i alla kommuner och diskuterar framförallt frågor som är aktuella för kollektivtrafiken på kort sikt tex tidtabellsförändringar, trafikomläggningar samt infrastruktur här är DinTur ansvarig. Vid behov kan de kommunala forumen kompletteras av ett kommunalt forum där 2-3 kommuner träffas tillsammans om det finns gemensamma frågor.



Figur 5. Skiss samverkansforum kollektivtrafik Västernorrland.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>7</b>
1.1	Bakgrund	7
1.2	Syfte	7
1.3	Mål	7
<b>2.</b>	<b>Metod</b>	<b>8</b>
2.1	Hållplatsklassificering	8
2.2	Workshops för ökat samarbete	9
<b>3.</b>	<b>Tillgänglighet för alla</b>	<b>11</b>
3.1	Bussterminaler/större bytespunkter/större hållplatser	12
3.2	Hållplatser med 1-20 påstigande	12
<b>4.</b>	<b>Benchmark hållplatshandböcker</b>	<b>13</b>
4.1	Skånetrafikens hållplatshandbok	13
4.2	Region Uppsalas hållplatshandbok	18
4.3	Region Kronobergs hållplatshandbok	21
4.4	Region Kalmars hållplatshandbok	24
4.5	Region Dalarna	28
4.6	Region Gävleborg	31
<b>5.</b>	<b>Utkast till hållplatshandbok för Västernorrland</b>	<b>34</b>
5.1	Klassificeringsmodell	37
5.2	Standard för olika hållplatser	39
5.3	Kostnader	41
5.4	Hållplatsbilder och typritningar	42
5.5	Hållplatstyper	50
5.6	Samverkansplattform	53
5.6.1	Roller	54
5.6.2	Ansvarsfördelning	55
5.6.3	Forum för samverkan	59
<b>6.</b>	<b>Slutsatser och rekommendationer</b>	<b>63</b>



## 1. INLEDNING

För att kunna arbeta långsiktigt mot målen i trafikförsörjningsprogrammet i Västernorrlands län är det viktigt att strategier och processer som bidrar till målen tas fram. En av dessa strategier är att ta fram strategiska underlag för utformning av hållplatser och bytespunkter som berörda parter kan följa. Tillsammans med dessa underlag tas det även fram processer för hur berörda parter ska samverka kring hållplatser och bytespunkter så att målen i trafikförsörjningsprogrammet snabbare kan nås. En hållplatshandbok hjälper även till att förbättra tillgängligheten för grupper med vissa funktionsnedsättningar vilket på sikt kan öka den sociala hållbarheten i Västernorrland. Tillsammans bidrar dessa till att förslag på hållplatshandbok skapas med tillhörande processer och roller men framförallt att resenären erbjuds "hela resan" och inte bara en hållplats.

### 1.1 Bakgrund

Koll2020 är ett 3-årigt EU-projekt som drivs av Region Västernorrland tillsammans med länets kommuner, Trafikverket samt DinTur. Projektet syftar till att utveckla kollektivtrafiken på sikt i Västernorrlands län, för att göra detta strategiskt är det viktigt att ta fram kunskapsunderlag som kan bidra till utvecklingen av kollektivtrafiken.

### 1.2 Syfte

Region Västernorrland ska tillsammans med länets kommuner, Trafikverket och DinTur arbeta fram ett förslag på hållplatshandbok med tillhörande samverkansprocesser. Utkastet som tas fram blir en grund till det fortsatta arbetet med infrastruktur och samverkan innan ett beslut kan tas om den slutgiltiga hållplatshandboken. En hållplatshandbok har som syfte att definiera vilka riktlinjer respektive part ska följa när hållplatsutformning diskuteras vid tex ny eller ombyggnation av hållplatser, den kan även innehålla en beskrivning över ansvarsfördelning, vilka roller som finns i arbetet med hållplatsutformning samt samverkansforum.

### 1.3 Mål

Målet med Hållplatshandboken är att ta fram gemensamma hållplatsriktlinjer för de parter i länet som samarbetar kring kollektivtrafik. Detta innefattar både den fysiska utformningen kring själva hållplatsområdet men även hur parterna kan samverka med varandra så att resenären kan få en bättre upplevelse av kollektivtrafiken.

## 2. METOD

För att kunna arbeta strukturerat över en lång tid med infrastruktur krävs det att det finns riktlinjer som visar på hur detta ska göras. Därför har Ramboll i denna utredning tagit fram ett förslag på en klassificeringsmodell. Modellen har tagits fram genom en skrivbordsstudie men även tillhörande stödprocesser med ett upplägg på 4 olika workshops med parterna som ingår i utredningen. Detta för att få en helhetsbild kring frågeställningarna och dess utmaningar. Ramboll har tagit fram ett utkast på hållplatshandbok för länets hållplatser, förslagen har sedan processats i större grupp tillsammans med beställaren och övriga deltagande organisationer. Hållplatshandboken kompletteras även med exempel på typritningar och hållplatsbilder.

### 2.1 Hållplatsklassificering

Ramboll börjar med en skrivbordsstudie över ett antal huvudmän/regioner som idag har gått igenom processen med att ta fram en hållplatshandbok med tillhörande samverkansprocesser. De som är intressanta att titta på är tex Skånetrafiken, Uppsala, Kronoberg, Kalmar, Dalarna samt Gävleborg är några goda exempel. Dessa huvudmän/regioner presenteras närmare i kapitel 4 samt hur de har utformat sina hållplatshandböcker vad avser klassificering, standard, utrustning, roller, ansvarsfördelning samt samverkan. De goda idéerna tar Ramboll med sig och vidareutvecklar så att de anpassas till Västernorrlands förutsättningar, men med fokus på hur Västernorrlands län i framtiden bör jobba med en hållplatshandbok.

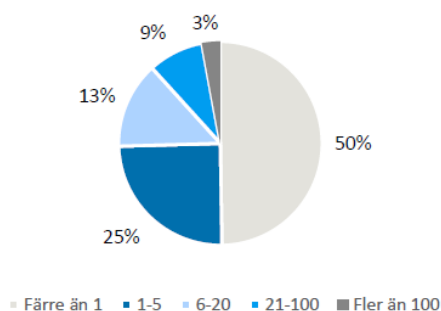
Modellen för klassificering baseras på intervall i antalet påstigande per dygn. En hållplats kan ha hållplatslägen med olika kravställning men som ändå tillhör en och samma klassificering. Tex om läge A har 50 påstigande men läge B har 2 påstigande, då bör läge A utrustas enligt klassificering B medan läge B kan utrustas på ett enklare sätt. Detta beslut bör tas i samråd med DinTur. Intervallen som föreslås ger en fördelning av hållplatser efter det utnyttjande hållplatsen har. Utöver klassificeringskriteriet om påstigande per dygn föreslår Ramboll att en uppdelning görs mellan tätort och landsbygd. Ramboll föreslår ett par ytterligare klasser som inte klassificeras enligt kriterier påstigande/dygn utan istället strategiskt väljs ut av Regionen som viktiga noder och resecentrum i regionen som därför bör ges en unik utformning.

Hållplatsklassificeringen läggs upp enligt en princip likt nedan:

**Tabell 3. Skiss på hållplatsklassificering.**

Klass	Påstigande per dygn
Resecentrum/terminal	Väljs strategiskt
Nod för tillgänglighet	Väljs strategiskt
Hållplatsklass A	>100
Hållplatsklass B	21–100
Hållplatsklass C	6–20
Hållplatsklass D	1–5
Hållplatsklass E	<1

Detta ger sedan en fördelning av hållplatser baserat på påstigande per dygn i Västernorrland av hållplatser i respektive hållplatsintervall:

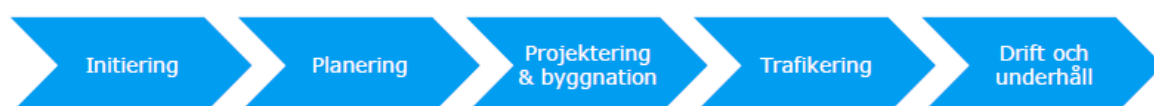


**Figur 1. Fördelning av Region Västernorrlands hållplatser enligt givna resandeintervall.**

När modellen för klassificering tagits fram är det möjligt att ta fram en mall för standardutformning för respektive hållplatsklass. Ramboll har använt ett matrisupplägg med utformningsparametrar där den utformning som krävs för respektive hållplatsklass anges. Parametrarna behandlar flertalet kriterier för anläggning och fysisk utformning inklusive tillgänglighet, tillgänglighet för funktionsnedsatta, vägförhållanden, trygghet och trafiksäkerhet men också parametrar kopplat till utrustningsnivå (realtidsinformation, väderskydd etc). Anslutning till hållplats ingår i den fysiska utformningen under tillgänglighet. I nedan lista anges några av de parametrar som ingår.

Som komplement till klassificeringsmodellen och standardutrustningen togs ett antal principskisser för hållplatsutformning fram för de föreslagna hållplatsklasserna. Principskisser, dvs. planritningar över hållplatsers (en för varje hållplatsklass) disposition, tas fram utifrån riktlinjer såsom VGU, men anpassas till specifika förhållanden och krav för länet.

För den sista delen av hållplatshandboken tog Ramboll fram förslag på roller, ansvar och samverkan genom gemensamma workshops och diskussionsmöten med de parter som ingår i uppdraget. Rollerna skissades upp och utkast på processer har arbetats där de olika stegen i hållplatsutformning ingår.



## 2.2 Workshops för ökat samarbete

### Workshop 1

I den första workshopen behandlades förväntningarna som finns på arbetet med framtagande av hållplatshandboken. Utöver förväntningarna diskuteras även gemensamma mål i processform för att skapa bra förutsättningar. Goda exempel lyfts även från andra län där man tagit fram hållplatshandböcker med tillhörande samverkansprocesser.

### Workshop 2

Workshop 2 berör utformning samt klassificeringsmodell för hållplatshandboken. Ramboll presenterar ett förslag på hållplatsklassificering, utformningsstandarder samt berör kostnader enligt förslag till länets nya hållplatshandbok. Fokus på mötet ligger på att gemensamt revidera det arbete som Ramboll tagit fram för att hitta en gemensam nivå på klassificeringen samt utrustning på hållplatserna.

### **Workshop 3**

Workshop 3 berör vilka roller, ansvar och rutiner som ska finnas med i arbetet med länets hållplatsutveckling. Utifrån ett framtaget förslag av Ramboll processas hur rollerna kan identifieras, definieras, fördelas mellan berörda organisationer. Dessutom kommer rutiner kring dessa roller, samt vilket ansvar respektive organisation har inom respektive moment i utvecklingskedjan att processas fram. Det är av stor vikt att respektive organisation känner ett engagemang och en tydlighet i frågan, för att bästa möjliga hållplatshandbok ska kunna arbetas fram.

### **Workshop 4**

Workshop 4 är en kortare workshop där erfarenheter och nytillkomna idéer och tankar sedan den förra workshopen kan tas upp och diskuteras. I samband med denna workshop föreslår Ramboll också att en slutredovisning med ett slutgiltigt förslag på hållplatshandbok presenteras för de berörda organisationerna.

### 3. TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLA

Att alla kan använda sig av och nyttja kollektivtrafiken är ett viktigt nationellt mål som framförallt Trafikverket jobbar med. Målet är en del av de funktionsmål som avser att öka tillgängligheten för framförallt grupper med funktionsnedsättning men gagnar alla i samhället. De tillämpas från Trafikverkets sida som både krav men även rekommendationer i arbetet. Att utforma hållplatsmiljöer så att de kan användas av människor med funktionsnedsättning (framförallt syn, hörsel, rullstol) är av yttersta vikt för att nå ett inkluderande, jämställt och socialt hållbart transportsystem. Hur hållplatsmiljöerna ska utformas och vilka preferenser som är de viktigaste för grupper med funktionsnedsättning presenteras i det här avsnittet.

Trafikverket har i dokumentet "Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning" delat upp hållplatser enligt fyra kategorier som delas in bussterminal/stor bytespunkt, hållplatser med fler än 20 resenärer per dag, hållplatser med 1–20 resenärer per dag i tätort samt hållplatser med 1–20 resenärer på landsbygd. I figur 1 nedan visas kraven för de olika klasserna gällande tillgänglighet. Då kraven liknar varandra i ett par klasser har beskrivningen slagits samman för ett par klasser i avsnitten 3.1–3.2.

Krav på utformning och utrustning	Bussterminal eller stor bytespunkt	Busshållplats med mer än 20 påstigande per dag	Busshållplats i tätort med 1-20 påstigande per dag	Busshållplats på landsbygd med 1-20 påstigande per dag
Plattform med full längd och jämn belagd yta	•	•	•	
Plattform med begränsad längd och jämn belagd yta				•
Plattformsbredd 3,5 m (påstigning), 2,25 m (avstigning)	•			
Plattformsbredd 2,25 m		•		
Plattformsbredd 1,5 m			•	•
Plattformshöjd (kantstödet) 16 cm eller högre	•	•	•	
Plattformshöjd (kantstödet) 12 cm eller högre				•
Kontrasterande kantremsa av plattor eller annat med motsvarande taktill/visuell effekt	•			
Kontrasterande kantremsa		•		
Taktill och visuellt ledstråk på plattformen	•	•		
Hållplatsstolpe vid eller mitt för påstigningsplatsen		•	•	•
Väderskydd samt bänk med ryggstöd och armstöd	•			
Bänk med ryggstöd och armstöd		•	•	•
Max 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet)	•	•	•	•
Gångbana med jämn yta till och från hållplatsen (i dess närhet)	•	•	•	
Gångbana eller vägren med jämn yta till och från hållplatser (i dess närhet)				•
Belysningen vid busshållplatsområdet	•	•	•	
Trygghetsbelysning och/eller påstigningssignal				•
Tidtabellinformation ska vara belyst och tillgänglig för funktionshindrade	•	•	•	
Telefonnummer för upplysning och störningsinformation i blindskrift	•	•	•	•

\*Referens Boverket Bfs 2002:19 HIN. Vägar och gators utformning - VGU.

Figur 2. Krav på utformning av hållplatser enligt Trafikverkets dokument "Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning".

### **3.1 Bussterminaler/större bytespunkter/större hållplatser**

För större bytespunkter/bussterminaler samt hållplatser med fler än 20 påstigande/dag är kraven relativt lika. För dessa typer av hållplatser är det viktigt med jämnt belagda ytor samt med en bred plattformsbredd om 3,5 meter. En plattformshöjd på 17 cm är viktig för smidig på och avstigning. En kontrasterande kantremsa, eller taktila stråk, ska finnas på hållplatsen för att ge visuell effekt. Ett taktilt ledstråk är viktigt för att hjälpa en person med synnedsättning att hitta rätt på hållplatsen och leda till den plats där påstigning sker. Annan viktig utrustning är väderskydd och sittbänk. Att anslutningen till och från hållplatsen inte lutar mer än 5% är viktigt för att en rörelse/rullstol enkelt ska kunna ta sig till hållplatsen. God belysning ger en ökad trygghet men också en stor hjälp för de som ser något sämre. I övrigt är tydlig information om busslinjernas tider och nummer till trafikföretaget vid problem viktigt. Att informationen även finns i blindskrift är också viktigt.

### **3.2 Hållplatser med 1–20 påstigande**

Även för hållplatser av den här storleken är det viktigt med jämna belagda ytor på hållplatsen så att funktionsnedsatta enkelt ska kunna ta sig runt på hållplatsen. Kravet på plattformsbredden är här endast 1,5 meter, vilket gäller både för tätort och landsbygd. För tätorten är det fortfarande viktigt med kantsten på 17 cm för enkel angöring samt på- och avstigning. Det kravet gäller inte för landsbygden. Sittbänk med armstöd rekommenderas för både tätort och landsbygd, men här kan det variera något beroende på plats. Någon form av belysning är att önska så hållplatsen upplevs trygg. Tydlig information är alltid viktigt och likaså tydliga kontaktuppgifter till trafikhuvudmannen. I övrigt är en lutning på max 5 % och en tydlig gångbana till hållplatsen att rekommendera för att alla ska kunna utnyttja hållplatsens funktion.

## 4. BENCHMARK HÅLLPLATSHANDBÖCKER

Idag finns det några regioner och huvudmän som använder sig av hållplatshandböcker i sitt arbete med utformningen av hållplatser samt terminaler. Skånetrafiken, Uppsala, Kronoberg, Kalmar, Dalarna samt Gävleborg är några goda exempel. Skånetrafiken har kommit längst i sitt arbete och hållplatshandboken kan anses täcka in de områden som är relevanta, de har även publicerat allt digitalt. Region Uppsala ligger i framkant i arbetet medan tex Region Dalarna och Region Gävleborg förnärvarande är mitt i processen. Nedan presenteras dessa hållplatshandböcker för att visa på vilka delar som även trafik huvudmannen i Västernorrland kan ta med sig och vidareutveckla så att de anpassas till Västernorrlands förutsättningar.

### 4.1 Skånetrafikens hållplatshandbok

#### Klassificering

Skånetrafiken är en av de huvudmän som har arbetat mycket med hållplatsutformning och var den som var först ut i Sverige med en hållplatshandbok. Hållplatshandboken uppdateras två gånger per år. En del av övriga huvudmän, tex Västtrafik och Mälardalen, har använt denna som idé för sitt egna arbete. Skånetrafiken påbörjade hållplatshandboken som en rapport men har under senare år gått över till en webbaserad handbok där allt finns samlat under "Varumärkesmanualen".

Varumärkesmanualen är en central del för Skånetrafiken och utvecklingen av frågor som rör kollektivtrafik hanteras med denna som grund. Skånetrafiken tar hänsyn i sin klassificering till framförallt påstigande/vardagsdygn men även faktorer såsom belägenhet, väghållare, betydelse/funktion och hastighet. Vilken utrustning som ska finnas varierar sedan och sammanställs i en klassificeringstabell som fungerar som en mall för utformning. Som komplement till detta finns det även typritningar för de olika hållplatserna, kravställningsmatris för vilka faktorer som bör beaktas för hela hållplatsområdet samt matris för vilka funktioner det bör finnas i ett bussväderskydd.

Fullständigt material finns att ta del av på Skånetrafikens hemsida<sup>1</sup>: Nedan följer uttag av hållplatsklassificering, utrustningskrav och funktion hos bussväderskydd.

Hållplatskategori	B1	B2	B3	B4	B5	B6	
Benämning	Terminaler	Bytespunkter och stora hållplatser	Medelstora hållplatser	Små hållplatser	Hållplatser för tågersättande buss	Hållplatser för Expressen-linjer	
Förklaring	Hållplatser som uppfyller följande kriterier: <ul style="list-style-type: none"> <li>Minst 3 500 på-/avstigande resenärer per vardag</li> <li>Komplexa byten</li> <li>Minst en linje med start-/slutpunkt</li> <li>Avskilt område från allmän trafik</li> </ul>	Hållplatser som uppfyller minst ett av följande kriterier: <ul style="list-style-type: none"> <li>Minst 1 000 på-/avstigande per vardag</li> <li>Minst 400 på-/avstigande resenärer per vardag och central hållplats för tätorten</li> <li>Viktig bytespunkt</li> </ul>	Hållplatser som uppfyller följande kriterier: <ul style="list-style-type: none"> <li>Minst 10 påstigande per vardag på ett hållplatsläge på statlig väg eller minst 15 påstigande per vardag på ett hållplatsläge på kommunal väg</li> </ul>	Hållplatser som uppfyller följande kriterier: <ul style="list-style-type: none"> <li>Mindre än 10 påstigande per vardag på ett hållplatsläge på statlig väg eller mindre än 15 påstigande per vardag på ett hållplatsläge på kommunal väg</li> </ul>	Hållplatser för tågersättande buss	Hållplatser för StadsExpressen	Hållplatser för SkåneExpressen

Figur 3. Skånetrafikens klassificering av hållplatser i hållplatskategorier.

<sup>1</sup> <https://skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser-och-stationer/busshallplats>

I figur 4 nedan visas Skånetrafikens utrustningskrav:

Hållplatskategori	B1	B2	B3	B4	B5	B6			
Benämning	Terminaler	Bytespunkter och stora hållplatser	Medelstora hållplatser	Små hållplatser	Hållplatser för tågersättande buss	Hållplatser för Expressen-linjer			
Förklaring	Minst 3 500 på-/avstigande resenärer per vardagsdygn	Bytespunkter eller stora hållplatser med minst 400 på-/avstigande per vardagsdygn	Minst 10-15 påstigande per vardagsdygn på ett hållplatsläge	Mindre än 10-15 påstigande per vardagsdygn på ett hållplatsläge	Hållplatser för tågersättande buss	Hållplatser för StadsExpressen	Hållplatser för SkåneExpressen	X O O	Ska-krav Bör-krav Utreds från fall till fall
<b>Övergripande</b>									
En tilltalande, trygg och hållbar plats	X	X	X	X	X	X	X		
<b>Utformning och gestaltning</b>									
God överblick över närområdet (ex. bra belysning, inget buskage)	X	X	X	X	X	X	X		
Förstärkt belysning på hållplatsen och i dess närområde	X	X	X	O	X	X	X		
Tillgänglighetsanpassad plattform	X	X	X	O	X	X	X		
Extra hållplatsläge för störningar	O								
<b>Anslutningar till fots och övriga färdmedel</b>									
Säker vägövergång i direkt närhet till hållplatsläge	X	X	X	O	X	X	X		
Anslutande gång- och cykelväg	X	X	X	O	X	X	X		
Anslutning för taxi	O	O							
Pendlarparkering, cykel	X	X	X	O	O	X	X		
Se riktlinjer i kapitel Angränsande anläggning									
Pendlarparkering, bil	O	O					O		
Se riktlinjer i kapitel Angränsande anläggning									
Kiss n ride (bilangöring)	O								
<b>Komfort</b>									
Vänthall	O								
Väderskyddskoncept standard (storlek anpassas efter antal resenärer)	X	X	X		O				
Väderskyddskoncept Expressen (storlek anpassas efter antal resenärer)						X	X		
Strålningsvärme	O	O					O		
Tillgänglighetsanpassad, fristående sittplats med rygg- och armstöd	X	X	X	O	X	X	X		
Fristående ståbänk	O	O				O	O		
Papperskorg	X	X	X		X	X	X		
<b>Vägvisning och markering</b>									
Topptavla med information om hållplatsläge och trafikerande linje	X	X	X	X	X	X	X		
Vägvisning till närliggande målpunkter	O	O				O	O		
Tydliggöra var resenärer med barnvagn eller funktionshjälpmedel kliver på bussen	O	O				O	O		
Hållplatsens namn och läge synligt i alla riktningar	X	X	X	O	X	X	X		
<b>Resenärsinformation</b>									
Realtid för avgångar	X	X	X		O	X	X		
Prator med talad realtidsinformation	X	X	X		O	X	X		
Realtid för bytemöjligheter	X	O			O				
Infotainment	O	O			O				
Kampanjinformation	X	X				O	O		
Tidtabeller med avgångar för resten av dagen och veckan	X	X	X			X	X		
Linjekarta med resmöjligheter och målpunkter	X	X	O		X	X	X		
Hållplatskarta med hållplatslägen och alternativa färdmedel	X	X			X	O	O		
Information om trafikavvikelser på linjen, tillfälliga och planerade	X	X	X			X	X		
Information om hur man köper biljett	X	X	X			X	X		
Driftsinformation, ansvar och kontakt	X	X	X		X	X	X		
<b>Biljetter och uppkoppling</b>									
Biljettautomat	O	O							
God uppkoppling för mobila enheter (signalförstärkare)	X	X	X		X	X	X		
Laddning av mobila enheter	O	O				O	O		

Figur 4. Skånetrafikens utrustningskrav inom respektive hållplatskategori.



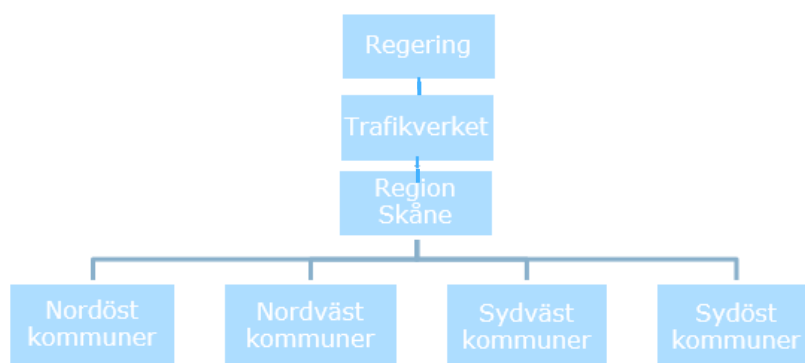
Funktioner bussväderskydd					
Utrustning	Bussväderskydd standard		Bussväderskydd Expressen		Montering
	Ingår	Tillval	Ingår	Tillval	
Belysning	X		X		Monteras av Veksö
Bänk	X		X		Monteras av Veksö
Ståbänk		X	X		Monteras av Veksö
Analog informationstavla	X		X		Monteras av Veksö
Fäste för topptavla	X		X		Monteras av Veksö
Hållplatsnamnskylt	X		X		Monteras av Veksö
Solceller på taket		X		X	Monteras av Veksö
Sedumtak		X	X		Monteras av Veksö
USB-uttag		X		X	Eftermonteras av Skånetrafiken
Dynamisk skärm takhängd		X		X	Eftermonteras av Skånetrafiken
Prator		X		X	Eftermonteras av Skånetrafiken
Strålningsvärme				X*	Eftermonteras av Skånetrafiken
Elektriska dörrar			X*		Monteras av Veksö

\*Gäller enbart väderskydd för SkåneExpressen

Figur 5. Skånetrafikens funktioner i bussväderskydd med fördelning av utrustning i typer av bussväderskydd.

### Samverkansprocesser

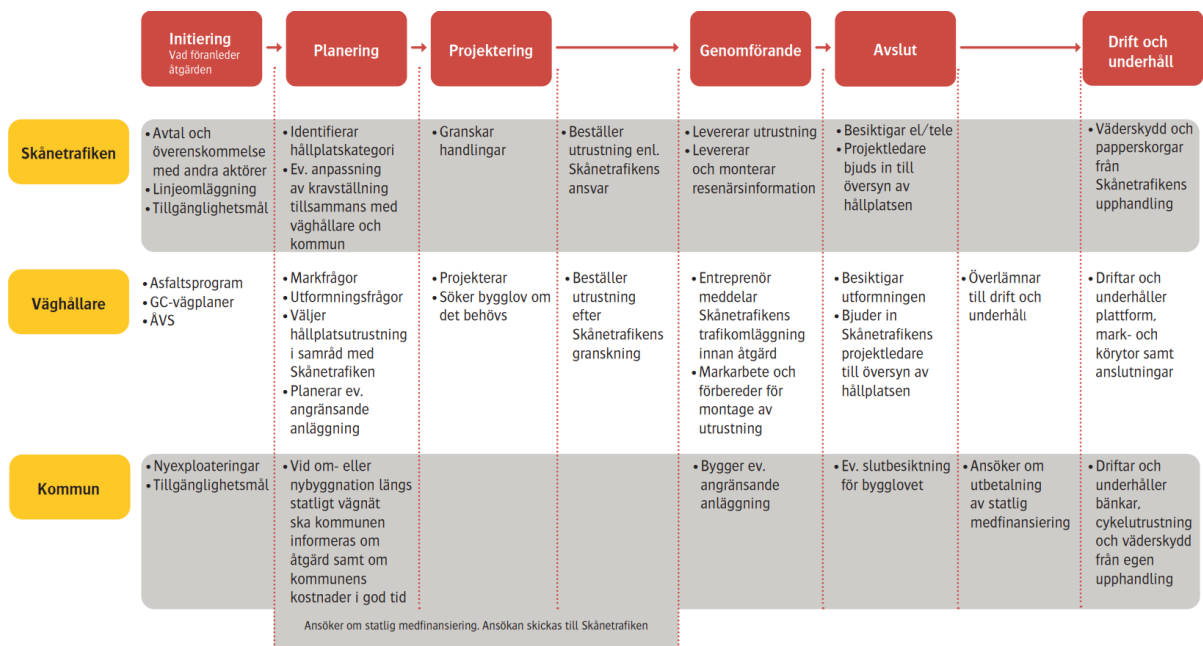
Region Skåne har etablerat en samverkan tillsammans med Trafikverket, Skånetrafiken och kommunerna kring de strategiska frågor som rör infrastruktur i länet. Förenklat är förhållningssättet enligt nedan figur 6 för att ta fram tex transportinfrastrukturplanen, en tågstrategi eller Trafikförsörjningsprogram.



Figur 6. Samverkansskiss för Skånes strategiska arbete med trafik och infrastruktur.

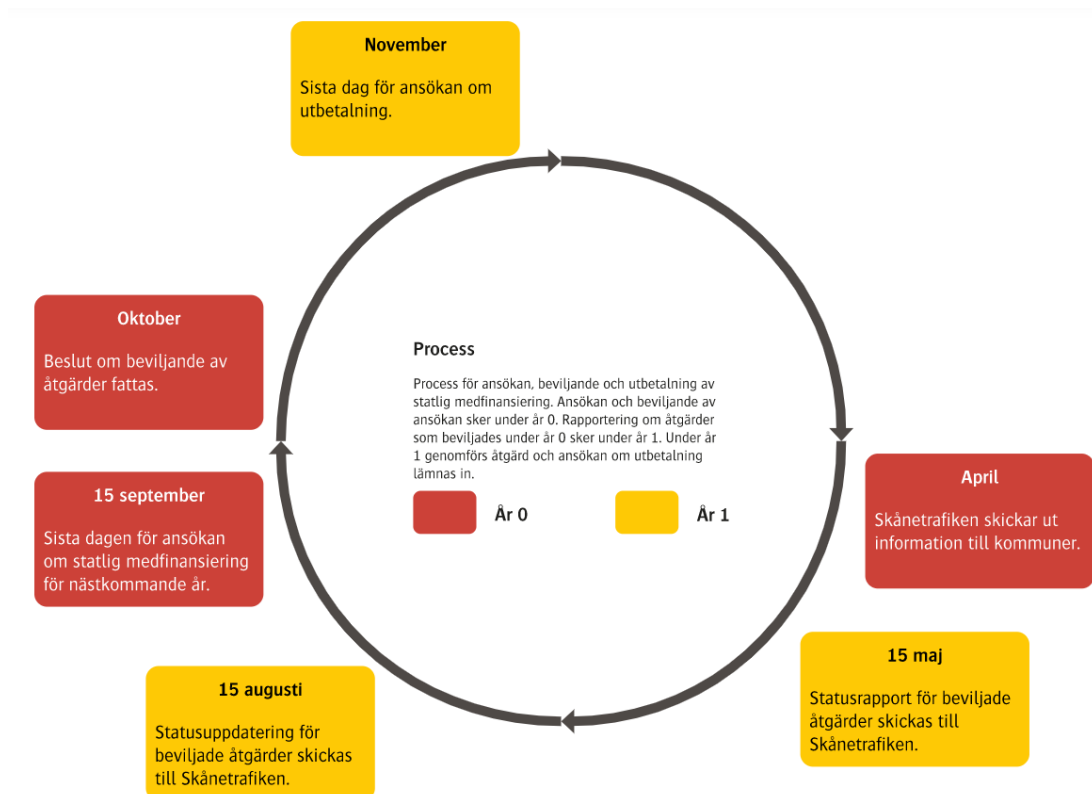
Regeringen fastställer alla regionala och nationella planer. Utifrån detta tar Regional Utveckling sedan vid och tar fram en 12-årsplan som i sin tur delas upp i tre fyraårsplaner. Regional Utveckling stämmer av dessa med Skånes 4 hörn samt Skånetrafiken och lämnar därefter in yttrande på planerna.

I hållplatshandboken finns även beskrivet hur processen ser ut för tex att implementera en ny hållplats se figur 7 nedan. I den finns det tydligt beskrivet de olika del stegen och vem som äger vilket ansvar och i vilken fas det ska stämmas av.



Figur 7. Generell bygprocess för ny eller befintlig hållplats i Skåne.

Det finns även en process som berör den statliga medfinansieringen av åtgärder inom kollektivtrafik se nedan figur 8.



Figur 8. Årlig process i Skåne för ansökan om statlig medfinansiering av åtgärder inom kollektivtrafik.

Skånes kommuner kan ansöka om statlig medfinansiering för regionala kollektivtrafiksatsningar eller förbättringsåtgärder för miljö- och trafiksäkerhet. Ansökan om statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder skickas in av kommunen till Skånetrafiken som samordnar ansökningarna till Trafikverket. Ansökningar som berör miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder samt cykelåtgärder skickas av kommuner direkt till Trafikverket.

Det är möjligt att ansöka om följande åtgärder:

- Åtgärder med anledning av trafikförändringar.
- Åtgärder för tillgänglighetsanpassning.
- Åtgärder för ökad framkomlighet.
- Kopplingar till kollektivtrafiken, till exempel pendlarparkering, cykelparkering, gång- och cykelanslutningar.
- Åtgärder för komfort, till exempel väderskydd och annan hållplatsutrustning ur Skånetrafikens upphandlade sortiment



Figur 9. Skånetrafikens ansvar för en hållplats.

## 4.2 Region Uppsalas hållplatshandbok

Uppsala har en väl dokumenterad hållplatshandbok som både beskriver klassificering, standard, processer och ansvarsfördelningen mellan berörda parter.

### Klassificering

Övergripande följer de nedan steg för att avgöra om en hållplats är relevant att tillgänglighetsanpassas under året:

1. Om hållplatsen är i ett prioriterat stråk enligt Länsplanen.
2. Hur många påstigande per vardagsmedeldygn hållplatsen har.
3. Om hållplatsen är en bytespunkt (och/eller det finns pendlarparkering i närheten).
4. Om en hållplats är lokaliserad intill skolor, vårdinrättningar eller äldreboenden.
5. Om hållplatsen är avsedd för skolskjuts.
6. Om hållplatsen är vid en servicepunkt/knutpunkt (mataffär, köpcentrum, badhus, pendlarparkering med mera).
7. Om hållplatsen trafikeras av flertalet linjer.

I nästa steg tas det fram vilken utrustning som hållplatsen kommer innehålla enligt en uppdelning på stad, större tätort, övriga tätorter samt landsbygd se figur nedan.

	Stad (>10 000)	Större tätort (1 000-10 000)	Övriga tätorter (200-1 000)	Landsbygd (<200)
Antal hållplatser	421 st	242 st	131 st	2 062 st
Antal tillgänglighetsanpassade hållplatslägen	416 st	65 st	17 st	70 st

**Figur 10. Uppsala läns uppdelning av hållplatser beroende på lokalisering.**

Vilken utrustning en hållplats får baseras på 5 kriterier, resande, bytespunkt, särskilda omständigheter, hållplatsens varaktighet samt trafikmängd och standard. Största vikten läggs vid antal resande vid en hållplats för att skapa bästa möjliga nytta för investeringen. Det tas även hänsyn till om en hållplats har flera hållplatslägen så att respektive hållplatsläge får en relevant standard med hänsyn taget till det antal resande som finns.

I figur 11 och figur 12 nedan beskrivs vilken utrustning respektive hållplatsklass bör ha.

Antal påstigande < ca 50	Antal påstigande > ca 50	Prioriterade målpunkter/bytespunkt	Antal påstigande < ca 30	Antal påstigande > ca 30	Prioriterade målpunkter/bytespunkt
Bänk	Bänk <sup>1</sup>	Bänk <sup>1</sup>	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt
	Väderskydd i glas med belysning	Väderskydd i glas med belysning	Bänk	Bänk <sup>1</sup>	Bänk <sup>1</sup>
	Realtidsskylt <sup>2</sup>	Realtidsskylt		Väderskydd i glas med belysning	Väderskydd i glas med belysning
	Papperskorg <sup>3</sup>	Papperskorg <sup>3</sup>		Realtidsskylt <sup>2</sup>	Realtidsskylt
				Papperskorg <sup>3</sup>	Papperskorg <sup>3</sup>

1. Om inte väderskydd ryms på hållplatsen så ska bänk finnas.  
Om väderskydd ryms så finns bänk i väderskyddet.

2. Särskild bedömning.

3. Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

**Figur 11. Uppsala läns krav på hållplatsers utrustning. Hållplatser i Uppsala stad till vänster och större tätorter till höger.**

Antal påstigande < ca 20	Antal påstigande > ca 20	Prioriterade målpunkter/bytespunkt	Antal påstigande < ca 10	Antal påstigande > ca 10	Prioriterade målpunkter/bytespunkt
Stolpe med skylt	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt	Stolpe med reflex och skylt	Stolpe med reflex och skylt	Stolpe med reflex och skylt
Bänk	Bänk <sup>1</sup>	Bänk <sup>1</sup>	Bänk <sup>2</sup>	Bänk <sup>2</sup>	Bänk <sup>2</sup>
	Väderskydd i glas med belysning	Väderskydd i glas med belysning		Väderskydd i trä	Väderskydd i trä
	Realtidsskylt <sup>2</sup>	Realtidsskylt		Papperskorg <sup>4</sup>	Papperskorg <sup>4</sup>
	Papperskorg <sup>3</sup>	Papperskorg <sup>3</sup>			Realtidsskylt <sup>2</sup>

1. Om inte väderskydd ryms på hållplatsen så ska bänk finnas.  
Om väderskydd ryms så finns bänk i väderskyddet.

2. Särskild bedömning.

3. Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

4. Om bänk ryms, gäller vid nyetablering och upprustning av hållplats.

2. Om inte väderskydd ryms på hållplatsen så ska bänk finnas.  
Om väderskydd ryms så finns bänk i väderskyddet.

3. Särskild bedömning.

4. Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

**Figur 12. Uppsala läns krav på hållplatsers utrustning. Hållplatser i "övriga tätorter" till vänster och landsbygd till höger.**

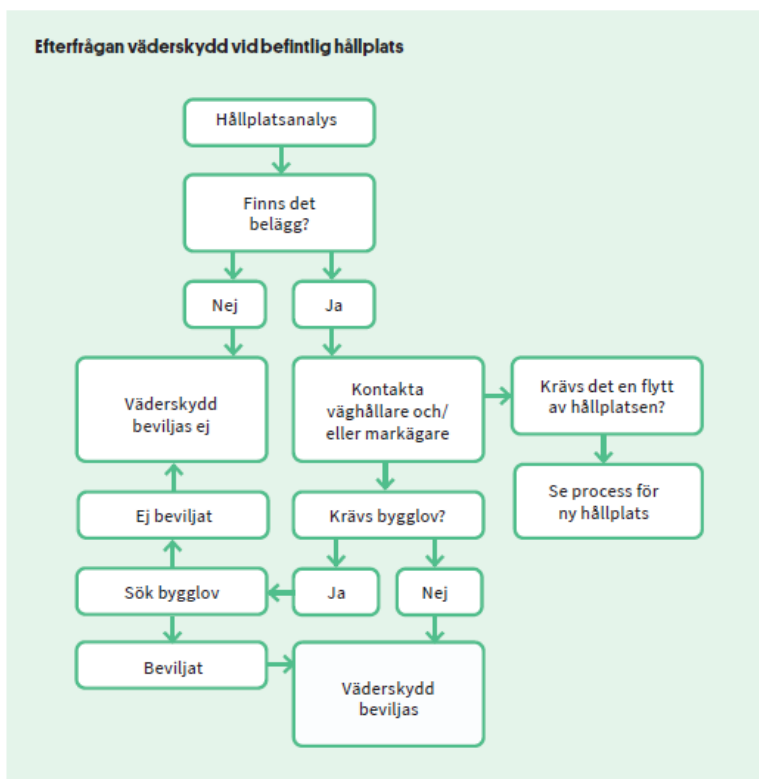
Till hållplatshandboken finns även typritningar och gestaltning för respektive hållplatstyp med mått och dimensioner.

### Samverkansprocesser

Region Uppsala, kollektivtrafikmyndigheten, har ansvar för att ta fram Trafikförsörjningsprogrammet som redovisar behovet av kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen. Den innefattar olika mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska bedrivas inom länet och hur dessa ska utvecklas under de närmaste 15 åren men även hur förvaltningen ska arbeta för att nå dessa mål. Region Uppsala ska även ta initiativ att systematisera och öka takten på arbetet, som drivs tillsammans med kommunerna och Trafikverket. Som ett underlag till Trafikförsörjningsprogrammet finns länsregional infrastrukturplanen som anger vilka större satsningar som kommer att göras de kommande åren som bl.a. påverkar kollektivtrafiken. Region Uppsala ser här till att de potter som finns avsatta för kollektivtrafikåtgärder i länsregional infrastrukturplanen utnyttjas fullt ut.

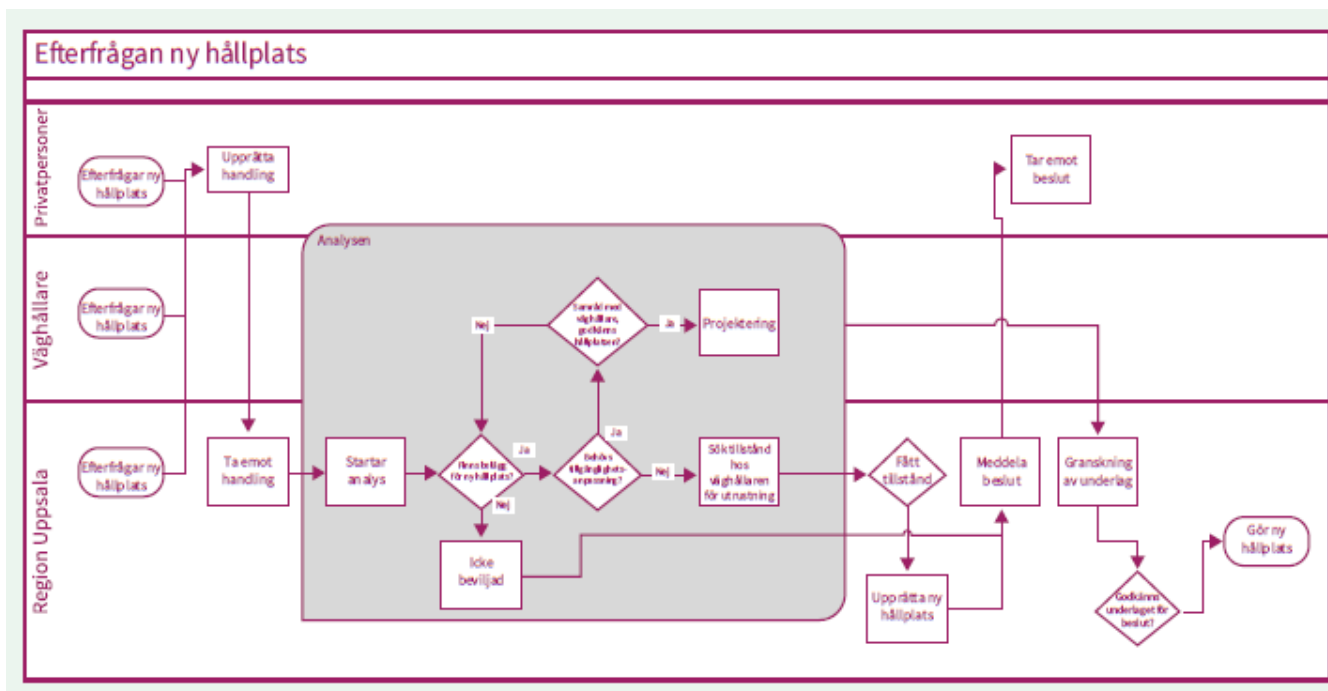
Region Uppsala har arbetat mycket med ansvarsfördelning och processer vad gäller hållplatserna i länet de sista åren och har precis tagit fram förslag på samverkansavtal mellan regionen och kommunerna. Dessa samarbetsavtal reglerar vem som har det övergripande ansvaret och hur den ekonomiska regleringen sker av kollektivtrafiken och infrastrukturen.

Uppsala har även en process för tex utbyte av väderskydd, se nedan figur 13.



Figur 13. Uppsala läns process för efterfrågan av väderskydd.

Uppsala län har tillsammans med respektive väghållare tagit fram samarbetsavtal som reglerar vad som respektive part ansvarar för. Tex ansvarar väghållaren för iordningsställande av marken (samt drift och underhåll) på hållplatsområdet och Uppsala län för att utrustning ovan mark etableras (samt drift och underhåll). Det finns även en process för etablering av en ny hållplats.



Figur 14. Uppsala läns process för efterfrågan av ny hållplats.

### 4.3 Region Kronobergs hållplatshandbok

#### Klassificering

Hållplatshandboken i Kronoberg bygger på en modell där hållplatserna är uppdelade i 4 huvudgrupper efter den funktion bytespunkten eller hållplatsen har. Ingen hänsyn tas till om det är en hållplats i staden eller på landsbygden utan det sätts ett minimumkrav. De fyra grupperna är A, B, C, D, och dessa baseras på kriterier såsom geografisk belägenhet och antal påstigande per dygn. Särskild hänsyn till säkerheten tas till om många skolbarn åker från hållplatsen.

#### KATEGORI A: RESECENTRUM ELLER STATION MED BYTE BUSS/BUSS ELLER BUSS/TÅG

**Resecentrum.** Bytespunkt med både tåg och buss. Personlig service för köp av biljetter och information, minst dagtid. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU (Vägars och gators utformning; Trafikverket och SKL).

**Station.** Bytespunkt med både tåg och buss. Biljettköp i automat. Låg eller ingen personlig service. Fysiskt tillgänglig i enlighet med VGU.

#### KATEGORI B: TERMINAL BUSS/BUSS ELLER HUVUDHÅLLPLATS

**Terminal.** Bytespunkt mellan bussar/busslinjer och/eller huvudhållplats i tätort. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

#### KATEGORI C: HÅLLPLATS

**Större hållplats** på statlig eller kommunal väg. Minst 20 påstigande per dygn eller drygt 4 000 per år. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

#### KATEGORI D: HÅLLPLATS

**Mindre hållplats. (D1):** Minst 250 påstigande per år. Enklare utrustning. Hållplats ska vara trafiksäkert utformad i enlighet med VGU. Fullständig fysisk tillgänglighet kan inte garanteras.

**Mindre hållplats (D2):** Mindre än 250 påstigande per år. Hållplatsen når inte kravet att tillhöra kategori D utifrån antalet påstigande, men är trots det bedömd som viktig hållplats. Enklare utrustning. Hållplats ska vara trafiksäkert utformad i enlighet med VGU. Fullständig fysisk tillgänglighet kan inte garanteras.

#### O KATEGORISERADE: HÅLLPLATSER

**Mindre hållplats:** En bedömning ska göras om hållplatsen ska finnas kvar, flyttas eller läggas ner. Om nerläggning föreslås kommer samråd att ske med kommunen. Är bedömningen är att hållplatsen ska finnas kvar ska den kategoriseras till D och samtliga grundläggande utformningskriterier uppfyllas.

**Skolhållplats:** Hållplatsen är en tillfällig hållplats för skolelever med skolskjuts och tillhör ej någon linjetrafik. Denna hållplatshandbok ger ej några riktlinjer för dessa hållplatsers utformning.

**Figur 15. Region Kronobergs klassificering av hållplatser i hållplatskategorier.**

Utformningen på hållplatsen anges med ett minimumkrav och styrs utifrån respektive huvudgrupp och tar hänsyn till kriterierna trafiksäkerhet, tillgänglighet och kvalitet. Även vägen till och från hållplatsen är viktig i arbetet med utformningen vilket gör att särskild hänsyn tas till detta, dock som ett generellt krav.



**KATEGORI A: RESECENTRUM ELLER STATION MED BYTE BUSS/BUSS ELLER BUSS/TÅG**

- Hållplatstopp/hållplatstoppar med information om hållplatsensnamn och vilken/vilka linjer samt vem som trafikerar hållplatsen, vid eller mitt för påstigningsplatsen.
- Plattform med fullängd och bredd på minst 3 m
- Markbeläggning med asfalt/plattor
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm
- Taktill markbeläggning vid påstigning
- Taktill markbeläggning längsmed plattformen
- Kontrasterande kantremsa av plattor eller liknande
- Allmän belysning, max 25 m från hållplatsen
- Väderskydd, dimensionering efter antal påstigande
- Sittbänk med ryggstöd och armstöd i väderskydd
- Gångbana med jämn yta till och från hållplatsen (i dess närhet)
- Max 5 % lutning till och från hållplatsen
- Belyst tidtabellsinformation i väderskydd med allmän info dvs. telefonnummer för upplysning och störningsinformation (även för synsvaga och rullstolsburna avseende placering)
- Realtidsskylt
- Papperskorg
- Cykeluppställningsplats med fastlåsningsmöjlighet och tak
- Bilparkering för kollektivtrafikresenärer och samåkande
- Automat för biljettköp

**KATEGORI C: HÅLLPLATS, STÖRRE**

- Hållplatstopp/hållplatstoppar med information om hållplatsensnamn och vilken/vilka linjer samt vem som trafikerar hållplatsen, vid eller mitt för påstigningsplatsen
- Hållplatser i tätort ska vara timglas-, stopp-, klack-, glugg-, körbane- eller fickhållplats.
- Hållplatser på landsbygden ska var fickhållplats eller vägrenhållplats om hastigheten är eller överskrider 60 km/h.
- Plattform efter behov
- Markbeläggning med asfalt/plattor
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm i tätort och minst 12 cm på landsbygd.
- Väderskydd med sittbänk
- Tidtabellsinformation i väderskydd med allmän info dvs. telefonnummer för upplysning och störningsinformation (även för synsvaga och rullstolsburna avseende placering)
- Bilparkering behovsprövas av berörd väghållare (Trafikverket eller kommun)
- Cykeluppställningsplats
- Blinkljus för väntande behovsprövas av Länsstrafiken Kronoberg
- Realtidsskylt behovsprövas av Länsstrafiken Kronoberg

**Vid ny- och ombyggnad gäller också:**

- Hållplatser på landsbygd ska vara placerade på plan vägbana och vara väl synliga inom 1,5 x stoppsikt på ömse sidor om hållplatsen. Exempel på stoppsikt vid olika hastigheter är 60 km/h = 120 m, 80 km/h är 200 m.
- Hållplatser på landsbygd kan placeras vid mindre väg korsning eller utfart om hastigheten underskrider 60 km/h
- Kontrasterande kantremsa
- Taktill markbeläggning vid påstigning
- Gångbana eller vägren på minst 50 cm med jämn yta till och från hållplatsen (i dess närhet)
- Max 5 % lutning till och från hållplatsen
- Belyst tidtabellsinformation (i tätort) och allmänbelysning (efter rimlighetsbedömning av kostnad).

**KATEGORI B: TERMINAL BUSS/BUSS ELLER HUVUDHÅLLPLATS**

- Hållplatstopp/hållplatstoppar med information om hållplatsensnamn och vilken/vilka linjer samt vem som trafikerar hållplatsen, vid eller mitt för påstigningsplatsen.
  - Plattform med fullängd och bredd på minst 2 m
  - Markbeläggning med asfalt/plattor
  - Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm.
  - Taktill markbeläggning vid påstigning
  - Allmän belysning, max 25 m från hållplatsen
  - Väderskydd, dimensionering efter antal påstigande
  - Sittbänk med ryggstöd och armstöd i väderskydd
  - Belyst tidtabellsinformation i väderskydd med allmän info dvs. telefonnummer för upplysning och störningsinformation (även för synsvaga och rullstolsburna avseende placering)
  - Realtidsskylt
  - Papperskorg
  - Cykeluppställningsplats med fastlåsningsmöjlighet och tak
- Vid ny- och ombyggnad gäller också:**
- Kontrasterande kantremsa av plattor eller liknande
  - Gångbana med jämn yta till och från hållplatsen (i dess närhet)
  - Max 5 % lutning till och från hållplatsen
  - Bilparkering för kollektivtrafikresande eller samåkning
  - Taktill markbeläggning längsmed plattformen

**KATEGORI D: HÅLLPLATS, MINDRE**

- Hållplatstopp/hållplatstoppar med information om hållplatsensnamn och vilken/vilka linjer samt vem som trafikerar hållplatsen, vid eller mitt för påstigningsplatsen
- Hållplatser i tätort ska vara timglas-, stopp-, klack-, glugg-, körbane- eller fickhållplats.
- Hållplatser på landsbygden ska vara fickhållplats eller vägrenhållplats om hastigheten är eller överskrider 60 km/h.
- Information för biljettköp
- Information var det går att söka avgångstider
- Blinkljus för väntande behovsprövas av Länsstrafiken Kronoberg
- Väderskydd vid minst 10 påstigande per dygn

**Vid ny- och ombyggnad gäller också:**

- Hållplatser på landsbygd ska vara placerade på plan vägbana och vara väl synliga inom 1,5 x stoppsikt på ömse sidor om hållplatsen. Exempel på stoppsikt vid olika hastigheter är 60 km/h = 120 m, 80 km/h är 200 m.
- Hållplatser på landsbygd kan placeras vid mindre väg korsning eller utfart om hastigheten underskrider 60 km/h
- Belyst tidtabellsinformation (i tätort) och/eller almen belysning (efter rimlighetsbedömning av kostnad)
- Plattform
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm i tätort och minst 12 ca på landsbygd.

**Figur 16. Region Kronobergs utrustningskrav inom respektive hållplatskategori.**

I trafikförsörjningsprogrammet för Kronoberg finns två mål som berör kollektivtrafiken, målet att samtliga bytespunkter med fler än 20 påstigande/dygn eller minst 4000 påstigande/år i de utpekade stråken ska vara fullt tillgängliga till år 2025 samt att bytespunkter och hållplatser som nyttjas av stor andel barn och ungdomar ska prioriteras.

### Samverkansprocesser

2016 bildades Region Kronoberg och kollektivtrafiken skatteväxlades, dock inte bytespunkter och hållplatser. Kollektivtrafikmyndigheten ska dock i trafikförsörjningsprogrammet fastställa vilka krav som finns vad gäller funktion, tillgänglighet, utseende, drift och underhåll. Det är även fortsättningsvis väghållaren som ansvarar för drift och underhåll av bytespunkter och hållplatser.

Region Kronoberg använder hållplatshandboken som ett planeringsunderlag för kommunerna och övriga väghållare. Den fungerar även som budgetunderlag, både vad gäller kontinuerligt underhåll och för genomförande av prioriterade åtgärder. Som ett stöd i detta har samtliga hållplatser i länet inventerats och klassificerats. Förutom det så tydliggörs ansvarsfördelningen och rollerna för hållplatserna.

Hållplatsdel	Ansaret omfattar	Ansvar vid statligt vägnät	Ansvar vid kommunalt vägnät
Körytor, markytor	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll	Trafikverket	Kommunen
Allmän belysning pendlarparkering, och ev. planteringar.	Renhållning, skötsel, underhåll och elabonnement	Trafikverket	Kommunen
Väderskydd	Renhållning, skötsel och underhåll	Kommunen	Kommunen
Belysning i väderskydd och övrig utrustning samt ev. el till dessa.	Armatyr och utrustning, elabonnement och underhåll	Kommunen	Kommunen
Hållplatsutrustning (Fristående möbler, bänkar, papperskorg och cykelställ)	Renhållning, skötsel och underhåll	Kommunen	Kommunen
Informationsbärande stolpe och hpl. topp	Renhållning, skötsel och underhåll	Länstrafiken	Länstrafiken
Anslutande gång- och cykelväg	Renhållning, snöröjning, drift och underhåll	Trafikverket	Kommunen

Figur 17. Ansvarsfördelning för hållplatser inom Region Kronoberg.

Länstrafiken Kronoberg har ett nära samarbete med kommunerna för att årligen ta fram vilka bytespunkter och hållplatser som ska prioriteras. Dessa prioriteringar skickas sedan in till Region Kronoberg och stäms av mot Länsregional infrastrukturplanen där finansiering kan sökas.

#### 4.4 Region Kalmar hållplatshandbok

Kalmar Länstrafik har precis avslutat sitt arbete med att utveckla sin hållplatshandbok och har gjort nedan klassificering.

### **Klassificering**

Hållplatserna klassificeras i ett första steg efter tätort, landsbygd, storregionalt samt regionalt stråk. Tätort definieras som tätbebyggt område enligt de lokala trafikföreskrifterna i respektive kommun. Landsbygdstrafiken trafikerar landsbygden, men har ofta tätorter som målpunkter. Det finns även hänsyn tagen till om det dessutom är terminaler/bytespunkter som innebär större hållplatser/terminaler som tex buss-, järnvägsstationer och stora bytespunkter som ofta kräver ytterligare utredningar.

Tätortens hållplatser trafikeras framförallt av stads-, regionbussar men även expressbussar. Landsbygdens hållplatser trafikeras av region- och expressbussar.

Kalmars klassificeringen bygger på antalet påstigande/dygn och hållplatsens funktion i trafiksystemet. Fem klasser har pekats ut, A, B, C, D, och E som symboliserar olika nivåer av antal påstigande/dygn. Om en hållplats har en viktig funktion i transportsystemet kan den flyttas upp till en högre kategori.

- Hållplatsklass A - 100> påstigande per dag (tätort/landsbygd)
- Hållplatsklass B - 20-99 påstigande per dag (tätort/landsbygd)
- Hållplatsklass C - 1-19 påstigande per dag (tätort)
- Hållplatsklass D - 1-19 påstigande per dag (landsbygd storregionalt stråk)
- Hållplatsklass E - 1-19 påstigande per dag (landsbygd regionalt stråk)

För varje hållplatsklass finns en målbild vad gäller tillgänglighet, på detta sätt kan tillgängliga resurser användas på ett sätt som gör det "bäst för flest". Hållplatsklass A till D når målbilden om full tillgänglighet medan hållplatsklass E inte gör det då det är en enkel hållplats. Viktiga ledord i detta arbete är trygghet, säkerhet och service.

Hållplatsernas standard för klasserna A och B redovisas nedan i figur 18. Utformningen delas in i fysisk utformning och utrustning (ovan mark) och påverkas av var hållplatsen befinner sig. Undantaget från denna standard är än så länge skolbushållplatserna.

### 100 eller fler påstigande per dag (tätort/landsbygd)

Målbilden beskriver den nivå på standard och service som ett hållplatsläge bör ha med hänsyn till antalet påstigande och dess funktion i trafiksystemet. Hållplatsklass A kan utvecklas till något ännu bättre vid t.ex. resecentrum.

#### Fysisk utformning (väghållaren)

- Plattform för minst 2 bussar i rad, kanthöjd 17 cm. Vit kantlinje och ledstråk. [Principskiss](#).
- Plattform skild från cykeltrafik. Minsta avstånd mellan vägbana och väderskydd 2,25 m. Om gångtrafikanter korsar plattformen ökas bredden med minst 1 m.
- Allmän belysning.
- Max 5 % lutning till/från hållplatsläge.
- Anslutande gång- /cykelbana.
- Tömning av papperskorgar
- Pendlings- och cykelparkering om utpekad viktig bytespunkt. I övrigt efter behov.

#### Utrustning (Kalmar länstrafik)

- Väderskydd av glas med bänk och belysning, topptavla med linjeinfo och hållplatsnamn.
- Tidtabell, kontaktinformation Kalmar länstrafik, annan info i väderskydd eller i direkt anslutning.
- Realtidsinformation.
- Anskaffning av papperskorgar.

### 20-99 påstigande per dag (tätort/landsbygd)

Målbilden beskriver den nivå på standard och service som ett hållplatsläge bör ha med hänsyn till antalet påstigande och dess funktion i trafiksystemet.

#### Fysisk utformning (väghållaren)

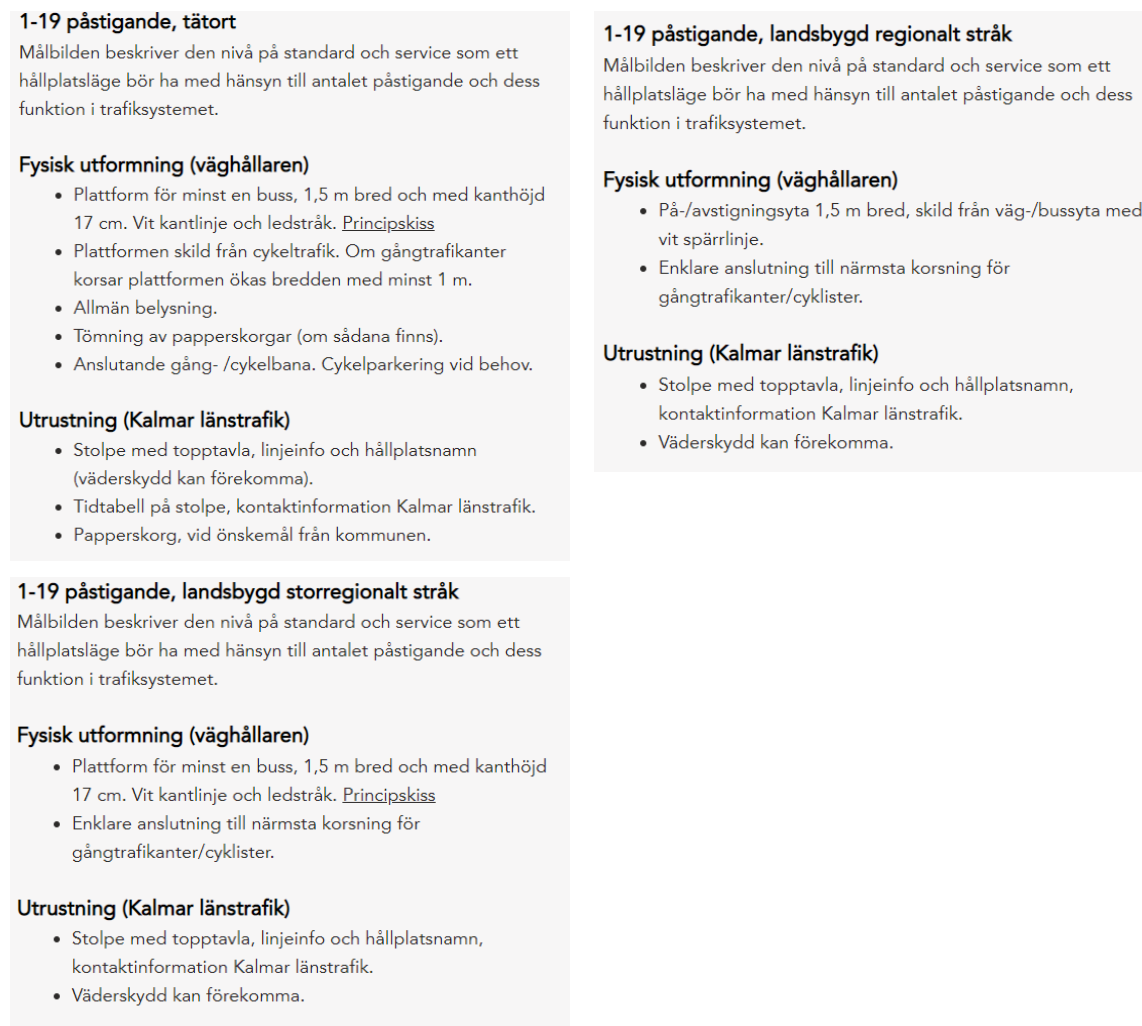
- Plattform för minst en buss med kanthöjd 17 cm. Vit kantlinje och ledstråk. [Principskiss](#).
- Plattform skild från cykeltrafik. Minsta avstånd mellan vägbana och väderskydd 1,5 m (påstigning), vid avstigningsstället 2,25 m. Om gångtrafikanter korsar plattformen ökas bredden med minst 1 m.
- Allmän belysning.
- Max 5 % lutning till/från hållplatsläge.
- Anslutande gång- /cykelbana.
- Tömning av papperskorgar.
- Pendlings- och cykelparkering om utpekad viktig bytespunkt. I övrigt efter behov.

#### Utrustning (Kalmar länstrafik)

- Väderskydd av glas med bänk och belysning, topptavla med linjeinfo och hållplatsnamn.
- Tidtabell, kontaktinformation Kalmar länstrafik, annan info i väderskydd eller i direkt anslutning.
- Realtidsinformation vid > 50 påstigande.
- Anskaffning av papperskorgar.

**Figur 18. Region Kalmars klassificering av hållplatser i hållplatskategorier A och B samt krav på fysisk utformning och utrustning för dessa.**

I figur 19 nedan redovisas standarden för hållplatsklass C, D och E.



**Figur 19. Region Kalmars klassificering av hållplatser i hållplatskategorier C, D och E samt krav på fysisk utformning och utrustning för dessa.**

Antal påstigande är den faktor som styr både utrustningen men även den fysiska utformningen. Den fysiska utformningen bör hålla samma kvalitet på båda hållplatslägena i de fall resandet ser likvärdigt ut. Detta medan utrustningen i större grad är beroende av själva hållplatsläget, tex kan det bli kostsamt att sätta väderskydd på ett hållplatsläge där det endast är avstigande. Med fysiskt full tillgänglighet finns krav på plattformens höjd, längd, bredd, vit kantlinje och ledstråk.

En bytespunkt är en utpekad hållplats i ett storregionalt kollektivtrafikstråk som serverar ett omland, by eller samhälle. Till bytespunkten ska man enkelt kunna ta sig och parkera sitt fordon. Även samtliga kommuncentra i länet betraktas som bytespunkter. Bytespunkten ska ha minst 5 påstigande per dag och ha en hållplatsstandard motsvarande minst hållplatsklass B.

## Samverkansprocesser

2012 blev Kalmar Länstrafik kollektivtrafikmyndigheten i Kalmar, den är en förvaltning inom Region Kalmar och har ett övergripande ansvar för kollektivtrafiken i länet. Målbilderna som ses i hållplatshandboken är framtagna tillsammans med kommunerna och Trafikverket så att alla parter vet vilka riktlinjer de strävar mot de kommande åren. Kalmar länstrafik har även delat in ansvaret för hållplatserna enligt nedan se figur 20.

Hållplatsområde	Ansvar omfattar	Ansvar vid statligt vägnät	Ansvar vid kommunalt vägnät				
Väg och plattform	Ägande Skötsel (inkl. snöröjning och halkbekämpning) Renhållning Underhåll	Trafikverket	Kommunen	Papperskorgar - anskaffning	A- och B-hållplatser. Omplacering av befintliga papperskorgar i dialog med kommunerna i övriga klasser.	Kalmar länstrafik	Kalmar länstrafik
Vägmarkeringar, ledstråk (taktila stråk)	Ägande Skötsel Renhållning Underhåll	Trafikverket	Kommunen	Papperskorgar - tömning	Tömning av papperskorgar	Kommunen	Kommunen
Pendlingsparkering för bil	Ägande Skötsel Renhållning Underhåll	Trafikverket	Kommunen	Cykelställ, fristående bänkar och fristående papperskorgar	Ägande Skötsel Renhållning Underhåll	Kommunen	Kommunen
Anslutande gång- och cykelväg	Ägande Skötsel Renhållning Underhåll	Trafikverket	Kommunen	Informationsbärare och ev. biljettmaskin	Ägande Skötsel Renhållning Underhåll	Kalmar länstrafik	Kalmar länstrafik
Allmän belysning och skyltning	Ägande Skötsel Renhållning Underhåll	Trafikverket	Kommunen				
Väderskydd med sittbänk	Ägande* Skötsel Renhållning Underhåll	Kalmar länstrafik	Kalmar länstrafik				

Figur 20. Ansvarsfördelning för hållplatser inom Region Kalmar.

## 4.5 Region Dalarna

Region Dalarna har under de senaste åren tagit fram en hållplatsstrategi som sätter riktningen för hur regionen ska arbeta med hållplatser och infrastruktur. Detta då hållplatserna är ett skyltfönster för Kollektivtrafikförvaltningen och Dalatrafik. Hållplatsstrategin kommer att kompletteras av en hållplatshandbok som förnärvarande är under framtagande. Som komplement till detta håller även Region Dalarna på att arbeta fram samverkansavtal mellan Kollektivtrafikmyndigheten och kommunerna. Samverkansavtalen reglerar både ekonomiskt ansvar men även i vilka forum kollektivtrafikhuvudmannen samt kommunerna ska mötas i.

### Klassificering

Den slutgiltiga hållplatshandboken kommer inom kort att bli klar och är framtagen utifrån nedan principer som beskriver regionens strategi.

Region Dalarna har tillsammans med sina samverkansparter arbetat efter principen "hela resan" där hållplatsernas utformning är en viktig del. De tar även hänsyn till investeringen i förhållande till hur många resenärer som använder sig av hållplatsen.

Hållplatserna klassificeras idag utifrån fyra huvudgrupper. Dessa baseras på geografisk belägenhet, vilka trafikslag som angör samt antal påstigande resenärer per dygn.

Huvudgrupperna är:

- Resecentrum (där både tågtrafik och busstrafik möts)
- Viktiga målpunkter (hållplatser med mer än 100 resande per dag)
- Målpunkter (hållplatser med mer än 35 resande per dag)
- Hållplatser (övriga)

Det går även att göra indelningar inom dessa grupper då de kan vara av väldigt olika karaktär, även särskild hänsyn tas till hållplatser där skolbarn reser ifrån.

De faktorer som regionen tar hänsyn till i beslutet om ny- eller ombyggnation föreslås vara:

- Tillgänglighet och trafiksäkerhet – bestäms av bl.a.:
  - Hur många resenärer som bor inom hållplatsens upptagningsområde
  - Hur lätt det är att nå den med olika färdmedel
  - Vilken möjlighet det finns att parkera cykel och bil
  - Hur den fysiska tillgängligheten/utformningen är för personer med olika funktionsvariationer.
  - Hur är gång- och cykelvägar, ramper och gångtunnlar utformade.
  - Hur snöröjning sker.
- Trygghet/synbarhet – det som allmänheten rangordnar högst enligt Svensk kollektivtrafiks barometer:
  - Enkelhet
  - Snabbhet
  - Lyhördhet
  - Avgångstider
  - Trygghet

Förutom ovan nämnda faktorer föreslår även regionen att hänsyn tas till att hållplatsen ska vara väl belyst, hållplatserna ska vara inbjudande, tydligt markerad och visa vilka linjer som trafikerar samt slutdestination. Alla förutsättningar är inte möjliga att uppfylla direkt men regionen arbetar successivt med förbättringar.

### **Samverkansprocesser**

Region Dalarna går under våren 2021 upp med ett ärende till Kollektivtrafiknämnden om samverkansavtal mellan Region Dalarna, kollektivtrafikmyndigheten och kommunerna. Materialet är framtaget i samverkan mellan alla parter och ger förslag på de samverkansformer som krävs för att nå de uppsatta målen i Trafikförsörjningsprogrammet. Samverkansavtalet tar bla upp ansvars- och kostnadsfördelning, processer för samverkan kring kollektivtrafik samt vilka forum som ska finnas kring de gemensamma frågorna som rör kollektivtrafiken i länet. I figurerna nedan beskrivs ansvaret samt vilka forum som föreslås finnas.



Figur 21. Ansvarsfördelning för hållplatser inom Region Dalarna

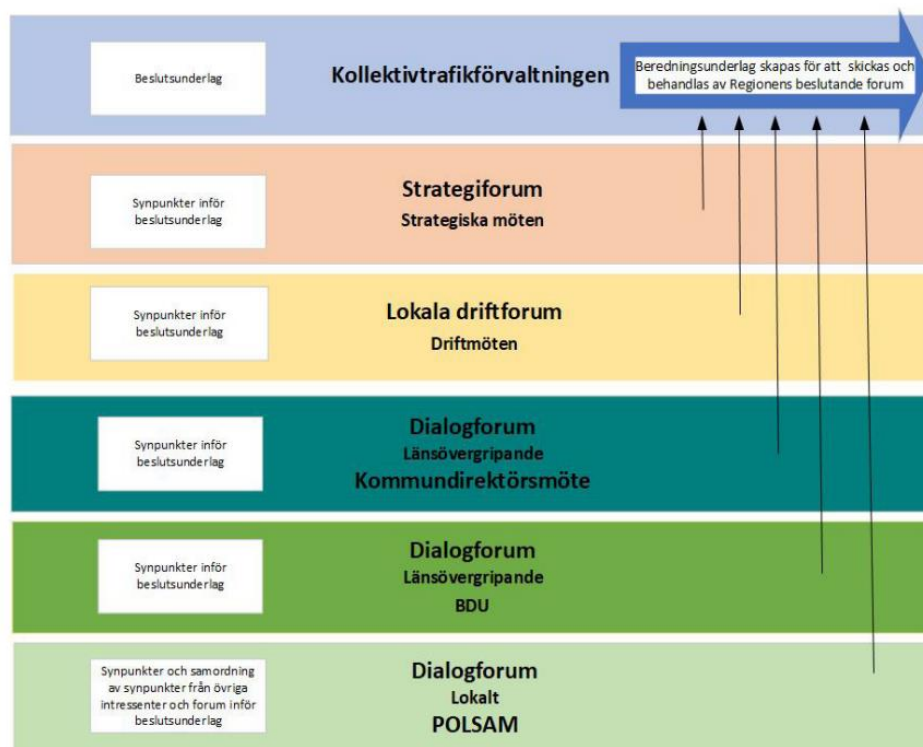
<p style="text-align: center;"><b>Strategiforum</b> Strategiska möten</p>	<p><i>Sammankallande:</i> Kollektivtrafikförvaltningen</p> <p><i>Deltaqare:</i> Kommuners ansvariga och av kommunledning utvalda tjänstepersoner, tjänstepersoner från Kollektivtrafikförvaltningen.</p> <p><i>Uppgifter:</i> Strategisk samverkan i större frågor såsom Trafikförsörjningsprogram/plan, ekonomi, större trafikförändringar, Trafikutveckling ,skolkortskostnad, reglementen m.m.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Lokala driftforum</b> Driftmöten</p>	<p><i>Sammankallande:</i> Kollektivtrafikförvaltningen</p> <p><i>Deltaqare:</i> Kommuners trafikhandläggare, skolskjutshandläggare, trafikplanerare och trafikutvecklare från Kollektivtrafikförvaltningen samt trafikföretaget för respektive område.</p> <p><i>Uppgifter:</i> Löpande samverkan gällande driftfrågor, trafikplanering och skoltrafik inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i länet.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Dialogforum- länsövergripande</b> Kommundirektörmöten</p>	<p><i>Sammankallande:</i> Region Dalarna</p> <p><i>Deltaqare:</i> Länets kommundirektörer</p> <p><i>Uppgifter:</i> Dialog och information gällande aktuella större strategiska frågor rörande den Regionala kollektivtrafiken i länet</p>
<p style="text-align: center;"><b>Politiskt- Dialogforum- länsövergripande</b> BDU</p>	<p><i>Sammankallande:</i> Region Dalarna</p> <p><i>Deltaqare:</i> Länets kommunalråd, Regionstyrelsens presidium.</p> <p><i>Uppgifter:</i> Dialog och information gällande aktuella strategiska frågor och utvecklingsfrågor.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Dialogforum-lokalt</b> POLSAM</p>	<p><i>Sammankallande:</i> Region Dalarna</p> <p><i>Deltaqare:</i> Förtroendevalda samt från kommunledning utvalda tjänstepersoner från varje kommun samt Regionledning.</p> <p><i>Uppgifter:</i> Dialog och information gällande aktuella lokalt strategiska frågor och utvecklingsfrågor, förändring av den lokala trafiken i respektive kommun.</p>

Figur 22. Beskrivning av vilka samverkansforum som föreslås för kollektivtrafikfrågor i Region Dalarna.

I figur 23 nedan visas samverkansprocessen som Region Dalarna framöver föreslås ska följa.



### Samverkansprocessen



Figur 23. Region Dalarnas samverkansprocess kring kollektivtrafik.

I samverkansavtalet är det även beskrivet hur kollektivtrafikens utveckling är knutet till de styrande dokument som finns i regionen samt de politiska målen och viljeinriktningen, det som sätter strategin för hur alla ska jobba tillsammans med utvecklingen.

Region Dalarna konstaterar även att:

*"För att nå fram till en god samverkan krävs att vi arbetar tillsammans med transparens, tydlighet och tillit" samt att "Samverkan är en företeelse där formellt självständiga, men ömsesidiga, beroende aktörer agerar samfällt för att uppnå gemensamma mål".*

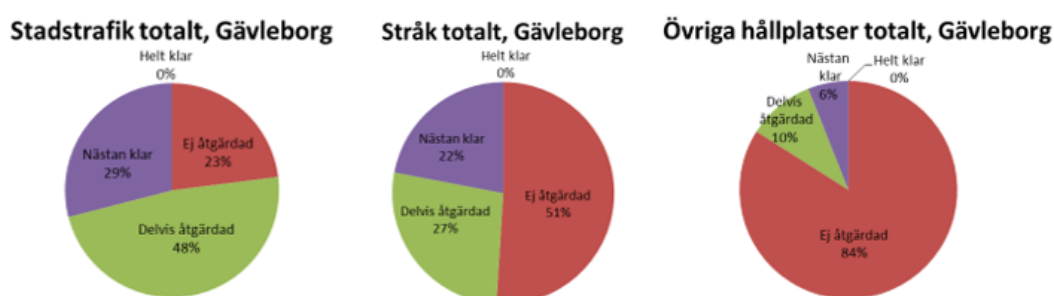
#### 4.6 Region Gävleborg

Region Gävleborg har under några år arbetat tätt tillsammans med Trafikverket för att öka tillgängligheten på hållplatserna i länet. Regionen (med tillhörande kommuner) har sedan 2015 gjort stora satsningar på att rusta upp hållplatser på landsbygden, detta för att öka komforten, tillgängligheten och minska restiden för kunden. Arbetet har möjliggjorts genom ett regeringsuppdrag som Trafikverket tilldelats om att ta fram åtgärder för att stärka möjligheterna till kollektivt resande på landsbygden. Projektet "Landsbygdssatsning" samt "Tillgänglighetsanpassning", har tillsammans medverkat till att ca 320 hållplatser i länet har rustats upp.

Inför projekten arbetade Region Gävleborg fram riktlinjer, tillsammans med kommunerna, för de hållplatser som var aktuella att rustas upp samt tog även fram tillhörande typritningar till dessa. Regionen har även tagit hänsyn till riktlinjerna som finns i VGU men även anpassat dessa efter egna erfarenheter och länets förutsättningar med såsom tex belysning där de bedömde det fanns större behov. De hållplatser som åtgärdades i de två projekten var de som hade > 20 påstigande per dag.

Allt arbete har skett i nära samarbete med kommunerna och de har även gemensamt tagit fram prioriteringslistor för ombyggnation av hållplatser så att både regionen och kommunerna är medvetna om vilka hållplatser som ska byggas om kommande år samt att det finns pengar att söka till detta.

Inför de två projekten var inga hållplatser helt tillgänglighetsanpassade och stora delar var ej påbörjade i Region Gävleborg. Efter avslutade projekt var mellan 2–8% av hållplatserna inom varje kategori helt färdigställda.



- **Ej åtgärdad**, innebär att i stort sett inga åtgärder är vidtagna.
- **Delvis åtgärdad**, innebär att kantstenshöjder och en del fysisk utformning är åtgärdad.
- **Nästan klar**, innebär att de flesta av åtgärderna är utförda, men att några åtgärder återstår.
- **Helt klar**, innebär att hållplatserna uppfyller samtliga kriterier för anpassning vilket innebär bl a kontrastmärkning och taktil information (blindskrift) för synskadade.

Figur 24. Region Gävleborgs fördelning över tillgänglighetsanpassade hållplatser år 2012.

#### Stadstrafik totalt, Gävleborg

- Helt klar	6%
- Nästan klar	35%
- Delvis åtgärdad	43%
- Ej åtgärdad	16%

#### Stråk totalt, Gävleborg

- Helt klar	8%
- Nästan klar	24%
- Delvis åtgärdad	24%
- Ej åtgärdad	44%

#### Övriga hållplatser totalt, Gävleborg

- Helt klar	2%
- Nästan klar	11%
- Delvis åtgärdad	9%
- Ej åtgärdad	78%

Figur 25. Region Gävleborgs fördelning över tillgänglighetsanpassade hållplatser år 2020.

Region Gävleborg håller för närvarande på att ta fram ett nytt Trafikförsörjningsprogram som även ska innehålla riktlinjer för klassificering av hållplatser samt vilken utrustning som bör finnas. Detta arbete bedöms vara färdigt under hösten 2021 och bidrar till att regionen och kommunerna får gemensamma riktlinjer för hållplatserna och infrastrukturen i regionen.

### **Samverkansprocess**

I sitt Trafikförsörjningsprogram beskriver Region Gävleborg hur samråd och dialog sker kring kollektivtrafikens utveckling mellan regionen och länets kommuner. Detta för att skapa en samsyn kring gemensamma frågor i länet men även för att skapa trygghet kring vem som har ansvar för vilken del och hur man träffas.

Samråd och dialog genomförs i följande former:

- Politiskt samråd mellan företrädare för den politiska ledningen i Region Gävleborg och respektive kommun.
- Chefsdialog mellan chefstjänstemän i respektive kommun och Region Gävleborg.
- Forum för hållbar samhällsutveckling mellan Region Gävleborgs tjänstemän och ansvariga tjänstemän för kollektivtrafik och samhällsbyggnad i kommunerna och Trafikverket.
- Lokala dialogmöten med närvaro av kommunens olika sektorer, X-trafiks handläggare av trafikutveckling, strategisk utveckling, infrastrukturfrågor samt berörda trafikföretag. Fokus på trafik och samhällsbyggnad.
- Arbetsgrupper mellan kommun, Region Gävleborg och trafikföretag för att lösa lokala identifierade problem och utvecklingsfrågor.
- Avstämningar med Trafikverket sker med representanter för infrastruktur och kollektivtrafik från Region Gävleborg.
- Samrådsmöten med intilliggande regioner sker kontinuerligt.
- Återkommande möten avseende tillgänglighet för funktionshindrade med representanter för länets handikapporganisationer.
- Träffar med olika representanter för olika resenärsgrupper.

Dessa forum är viktiga för att hitta den röda tråden kring kollektivtrafikens utveckling i hela länet, detta så att de gemensamma målen uppnås.

## 5. UTKAST TILL HÅLLPLATSHANDBOK FÖR VÄSTERNORRLAND

I dagsläget är arbetssättet kring hållplatshantering och samverkansformer mycket varierande mellan Västernorrlands kommuner. Det saknas en gemensam process och ett gemensamt arbetssätt vid arbete och samverkan med hållplatsutformning och hållplatsupprustning. Det saknas även en tydlig beskrivning över vem som ansvarar för vilken trafik samt infrastruktur. När en hållplats ska byggas om eller upprustas är därför tillvägagångssättet olika beroende på i vilken kommun förändringen ska ske. Exempelvis arbetar Sundsvalls kommun med egna typritningar och standarder för hur deras hållplatser ska utformas när beslut tagits om ombyggnation samt egna lösningar på anpassning till synskadade. Det finns även olika tillvägagångssätt för hur tex väderskydd bör utformas samt hur information ut till resenären bör se ut. Utifrån ett kundperspektiv är det önskvärt att man använder samma design på varumärke så att kunden associerar till att det är kollektivtrafikhuvudmannen som är avsändare. En annan brist är att det saknas en gemensam databas/program där all information samlas kring hållplatsens utformning samt utrustning.

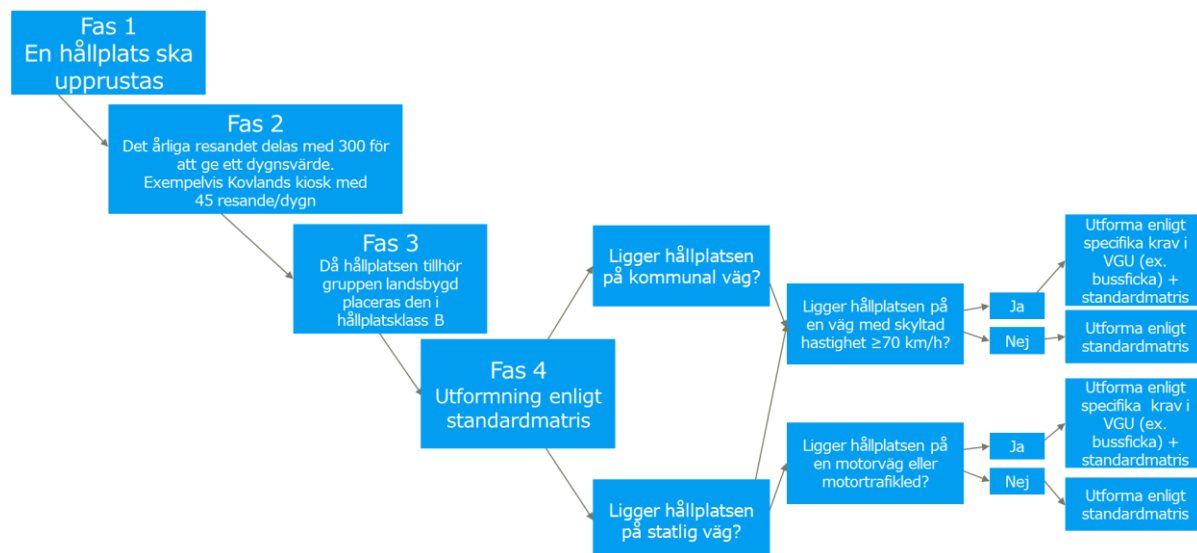
Idag projekterar och bygger respektive kommun sin egen infrastruktur där de är väghållare samt finansierar sin egen kollektivtrafik. Kommunen sköter även drift och underhåll av hållplatserna samt snöröjning på egen väg. Trafikverket ansvarar för infrastruktur på statligt vägnät samt drift och underhåll.

För den regionala samverkan finns det idag bla en regional transportgrupp som träffas ca fyra gånger per år. Region Västernorrland samordnar ett regionalt samverkansråd som utgör grunden för regional dialog och samverkan i Västernorrland. Regionen och samtliga kommuner representeras av förtroendevalda i majoritet och opposition. Länsstyrelsen Västernorrland adjungeras till Regionala samverkansrådet. Regiondirektör, regional utvecklingsdirektör och kommunförbundets förbundsdirektör deltar också vid samverkansrådets möten. På tjänstemannanivå finns regionala transportgruppen, som samordnas av Region Västernorrland och som träffas ca en gång i månaden. I den regionala transportgruppen deltar kommunerna, Trafikverket, Kollektivtrafikmyndigheten, länsstyrelsen, Handelskammaren och LRF. Syftet är att diskutera frågor och prioriteringar inom ramen av den regionala och nationella infrastrukturplanerna. På tjänstemannanivå finns även grupperingen Arena för samhällsplanering och resande i vilken frågor om infrastruktur, kollektivtrafik och samhällsplanering diskuteras.

Mellan DinTur, som är kollektivtrafikmyndighet, och kommunerna finns kontinuerligt samrådsmöten för infrastruktur i Västernorrland. Forumen är oftast med en kommun i taget och ibland är även det aktuella trafikföretaget med som kör trafiken då frågorna berör dem samt representanter från regionen. Dessa forum behandlar alla frågor kopplat till kollektivtrafik. Antal forum per år och längden på dessa varierar under året.

Ramboll föreslår att inte arbeta fram en helt ny hållplatshandbok utan istället ta med sig goda exempel från övriga huvudmän. De huvudmän som har diskuterats i Workshopens som utförts under projektets gång har varit tex Skånetrafiken, Region Uppsala samt Region Dalarna som alla har kommit en bit på vägen i arbetet med både en hållplatshandbok men även kring en samverkansplattform för kollektivtrafiken. Något som löper som en röd tråd genom dessa huvudmän och regioner är att alla har en tydlig klassificeringsmodell, en utarbetad standard för de olika hållplatsklasserna med skisser samt en tydlig ansvarsfördelning över vilken part som äger ansvaret för hållplatsens olika delar men även hur de avser att samverka kring frågor som rör kollektivtrafiken.

I figuren nedan ges ett exempel på hur klassificeringen kan brytas ner från resandestatistik till utformning.



Vägen från initiering till utformning är en process som innefattar att hållplatsen genomgår klassificeringsmodellen, för att sedan tilldelas rätt utformning enligt standardmatrisen samt eventuella tilläggskrav beroende på om hållplatsen ligger på en väg med hög skyltad hastighet eller motorväg/motortrafikled.

Ramboll föreslår att arbetet med att uppnå riktlinjerna i hållplatshandboken bör vara ett långsiktigt mål då inte alla förändringar kan ske över ett år. I detta arbete är en prioritering av hållplatserna ett måste, prioriteringen bör vara gemensam för länet och följa riktlinjerna i Trafikförsörjningsprogrammet samt den regionala länsregional infrastrukturplanen. Det blir logiskt att börja med de utpekade starka respektive medelstarka stråken/trafikområdena. Denna uppdelning grundar sig på befintlig arbets- och studiependling samt potentialen för pendling med kollektivtrafik mellan länets kommuncentra. Möjligheten att resa kollektivt på restider som kan konkurrera med restider med bil är också en viktig faktor.



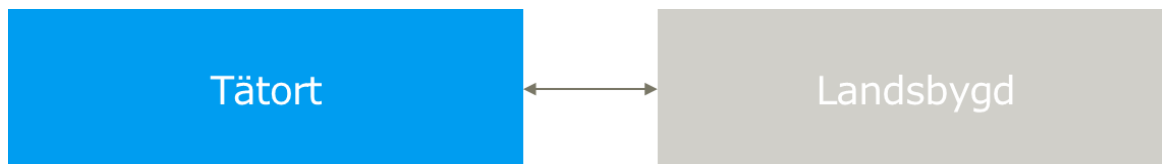
**Figur 26. Prioriterade stråk och trafikområden för kollektivtrafik Västerbotten, Regional Regional infrastrukturplan för Västerbotten 2018-2029.**

De starka stråk som bedöms ha störst resandepotential sträcker sig mellan Umeå i norr och Hudiksvall i söder. Utmed stråket ligger länets största befolkningscentra, arbetsmarknader och universitet. De starka trafikområdena i Västerbotten är Sundsvalls samt Örnsköldsviks stadstrafik som bedöms ha en mycket hög potential för att öka resandet. De medelstarka stråken är Sollefteå-Kramfors samt Ånge-Sundsvall.

Förslagsvis sker en prioritering för de starka/medelstarka stråken/trafikområdena i kombination med att upprätta en minimistandard för vinkhållplatserna så att resurserna fördelas över hela länet och för alla resenärer. Denna prioritering bör uppdateras årligen så att alla parter vet vilka förändringar som sker under året och vilket mål som alla strävar efter.

## 5.1 Klassificeringsmodell

För Region Västernorrlands hållplatsklassificering föreslås en uppdelning mellan tätort och landsbygd. Begreppet tätort definieras av de starka stråk/trafikområden som idag innefattar länets större tätorter med tydlig bebyggelse och som eventuellt har stadstrafik dvs inte alla tätorter med mer än 200 invånare. Landsbygd innefattas av länets övriga hållplatser placerade på landsbygden. Inom respektive grupp delas sedan hållplatserna in i de olika hållplatsklasserna.



Beroende på om en hållplats ligger på statlig eller kommunal väg behöver även hänsyn tas till de krav som ställs i VGU. VGU är Trafikverkets manual för utformning av vägar och gator. Utöver vem som är vägghållare behöver även hänsyn tas till tex:

- Antal resande på hållplatsen per vardag
- Lokala förutsättningar på plats
- Hur stort trafikflödet är på vägen
- Vilken hastighet som finns på vägen
- Hela resan perspektivet dvs att resenären kan ta sig till/från hållplatsen på ett tryggt och säkert sätt.

Till klassificeringen är det även viktigt att gemensamt göra en prioritering av hållplatserna så att respektive part vet vilka hållplatser som bör byggas om vart år. Viktigt att komma ihåg är att hållplatshandboken är ett långsiktigt mål att sträva emot, ständig förbättring, och inget som kommer att uppnås under det kommande året. Man skulle kunna tänka sig att både kunna jobba med att bygga om där det finns flest antal resenärer men även parallellt med detta arbeta mot att höja standarden på landsbygden så att en minimivå uppnås. Här behöver en process skapas där hållplatserna årligen ses över tillsammans med de parter som berörs.

För Västernorrlands län föreslås en klassificeringsmodell som bygger på antalet påstigande per dygn samt hållplatsens placering i trafiksystemet. Med resande per dygn har den enklare varianten på beräkning valts, dvs. ett antagande om att det årliga resandet kan delas med 300 för att ge ett bra snitt för antalet resor per vardagsdygn. Det är viktigt att ha med sig att klassificeringsmodellen är tänkt att skapa en riktlinje för i vilken klass en hållplats ska placeras i. Ligger en hållplats precis på gränsen mellan två hållplatsklasser kan hållplatsen flyttas upp eller ner om det finns ett intresse för detta. Om det är så att många barn reser från hållplatsen långsiktigt kan detta vara ett skäl till att höja standarden på hållplatsen. Det är även viktigt att ha med sig att hållplatserna behöver prioriteras, dvs alla kan inte åtgärdas på en gång utan hållplatshandboken är ett långsiktigt arbete för parterna där även budgeten behöver räknas in. Satsningar behöver göras både för de starka stråken/trafikområdena, men även på landsbygden där det idag inte finns någon minimistandard för de hållplatser på landsbygden där resenärer kan kliva på var som helst genom att vinka, vinkhållplatser.

För Västernorrland föreslås hållplatsklassificeringen delas upp i tätort och landsbygd. Inom respektive grupp delas sedan hållplatserna in i olika klasser. Dessa presenteras i tabell 7 nedan.

Tabell 7. Hållplatsklassificering Västernorrland.

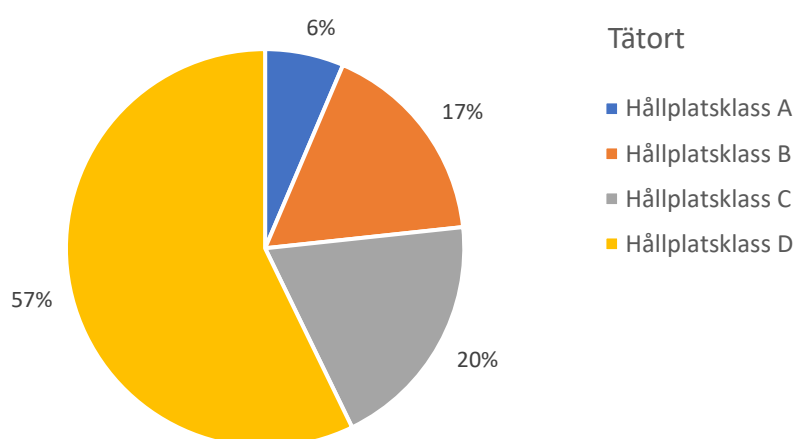
Hållplatsklassificering tätort	
Klass	Påstigande per dygn
Hållplatsklass A	>100
Hållplatsklass B	21–100
Hållplatsklass C	6–20
Hållplatsklass D	0–5

Hållplatsklassificering landsbygd	
Klass	Påstigande per dygn
Hållplatsklass A	>100
Hållplatsklass B	21–100
Hållplatsklass C	6–20
Hållplatsklass D	1–5
Hållplatsklass E	<1

Utöver ovanstående hållplatsklasser finns även ytterligare två klasser inom både tätort och landsbygd. Det gäller klassen resecentrum/terminaler och klassen noder. Dessa klasser går utanför klassificeringsmodellen och väljs ut strategiskt. Med noder menas strategiskt utvalda hållplatser som ges en god standard där tanken är att hållplatsen utformas för att locka resenärer, och inte som övriga hållplatsklasser där utformningen baseras på antalet resenärer.

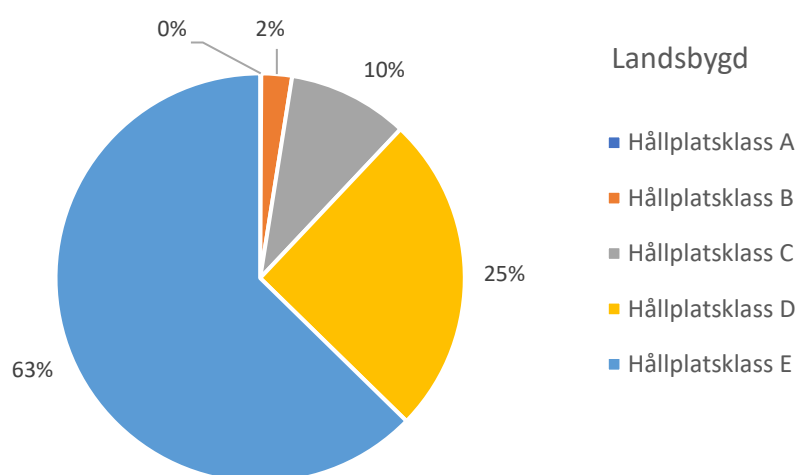
Med de ovan angivna klasserna i tabell 7 ges en fördelning av antalet hållplatser enligt figurerna nedan. De så kallade vinkhållplatserna är inte med i statistiken med undantag för om de finns registrerade i DinTurs statistiktjänst Qlickview. Vinkhållplatser är ett fenomen som är vanligt förekommande i Norra Sverige. Då vinkhållplatser inte är en fysisk hållplats och kan flyttas från dag till dag är de inte intressanta för en hållplatsklassificering då det inte är möjligt att upprusta dem utan att fastgöra dem.

57% av alla hållplatser i tätort utgörs av hållplatsklass D. Endast 6% av tätortshållplatserna är i hållplatsklass A. Endast en hållplats på landsbygden kategoriseras som hållplatsklass A. I övrigt utgör 63% klass E hållplatser, som alltså innebär mindre än 1 påstigande per dygn.



Figur 27. Antalet hållplatser i Västernorrlands större tätorter som faller inom hållplatsklasserna.





Figur 28. Antalet hållplatser i Västernorrlands landsbygd som faller inom hållplatsklasserna.

## 5.2 Standard för olika hållplatser

För Västernorrland föreslås en standard för respektive hållplatsklass enligt tabell 8. Standarden är en riktlinje för hur en hållplats inom respektive hållplatsklass bör utformas. Tanken är att samtliga kommuner inom länet ska ha gemensamma riktlinjer i arbetet med hållplatsutformning. Kraven på utrustning varierar beroende på var i kollektivtrafiken hållplatsen är belägen, samt beroende på vilken klass hållplatsen tillhör baserat på resandestatistik. Standarden kan sedan variera ytterligare om det råder förutsättningar som kräver ett särskilt utförande. Ett sådant exempel är om skyltad hastighet överstiger 70 km/h. Vem som har ansvar för hållplatsen kan också variera – mer om detta i kapitel 5.6.

I valet av utrustning är det viktigt att ta hänsyn till kostnaden för respektive hållplatsklass så att resurserna läggs där de gör bäst kundnytta. Det ska ha en enklare utrustning på vinkelhållplatser eller där få reser ifrån. Kostnaderna för hållplatserna är en långsiktig satsning och ska fördelas mellan respektive part samt över flera år men även ta hänsyn till hur rådande budgetsituation ser ut.

Tabell 8. Förslag på standardutformning för respektive hållplatsklass i tätort och landsbygd. X=ska finnas på hållplats, (x)=kan i vissa fall behövas och tom ruta indikerar att standarden inte är ett krav för den aktuella hållplatsklassen.

Klass	Tätort				Landsbygd				
	A	B	C	D	A	B	C	D	E
<b>Utrustning</b>									
Stolpe, toptavla*, linjeinfo och hållplatsnamn	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tidtabellsinformation**		(x)	x	x	x	x	x	(x)	
Brailskrift finns	x	x	x	x	x	x	(x)		
Realtidsinformation	x	(x)			x				
Hållplatsbelysning	x	x	(x)	(x)	x	x	(x)	(x)	
Bänk	x	x	x	(x)	x	x	(x)		
Väderskydd av trä***						(x)	(x)		
Väderskydd av glas***	x	x	(x)	(x)	x	(x)			
Solcellsbelysning/Reflex (vid behov)			x	x			x	x	x
<b>Fysisk utformning</b>									
Hårdgjord vänt- och avstigningsyta (asfalt/plattor) 3,5 m bred	x	x			x	(x)			
Hårdgjord vänt- och avstigningsyta (asfalt/plattor) 1,5 m bred			x	x		x	x		
Någon form av hårdgjord, avgränsad yta								x	(x)
Plattform med 17 cm kant och taktilt stråk	x	x	x	(x)	x	x	(x)		
Utrymme för rullstol, maximalt 5% lutning	x	x	x	x	x	x	(x)		
Papperskorg	x	x	x	x	x	x			
Hållplatsområde skyddat från cykeltrafik	x	x	(x)		x	(x)			
Cykelparkering	x	x	(x)		x	(x)	(x)		
Pendlarparkering					(x)	(x)			
Anslutande GC-väg	x	x	x	x	x	x	x		
Allmän belysning	x	x	x	x	x	x	(x)		
Skyddsräcke	x	x	(x)	(x)	x	(x)			
*Om väderskydd finns kan toptavlan fästas på detta									
**Tidtabellsinformation kan för högfrekvent trafik eventuellt plockas bort från hållplatsens informationstavla									
*** Materialval bör utredas vidare									

Standarden föreslås delas upp i områdena utrustning och fysisk utformning. Hårdraget kan detta liknas vid att all utformning ovan mark ingår i utrustning medan fysisk utformning innebär utformningen i marknivå. Utrustningen är tänkt underlätta för resenären och ge en god komfort och tydlig information. Det kan vara bekvämligheter som väderskydd, sittbänk, belysning osv. Den fysiska utformningen sätter grundförutsättningarna för att enkelt kliva ombord på bussen. Dessutom tar den fysiska utformningen hänsyn till topografi, anslutningar och säkerhet.

Utrustning och fysisk utformning har olika karaktär och behandlas något annorlunda beroende på om hållplatsläget är ett så kallat "påstigningsläge" eller ett "avstigningsläge". Gällande fysisk utformning ska båda hållplatslägena i stor utsträckning utformas lika oberoende vilket av hållplatslägena det rör sig om. Däremot kan utrustningsnivån variera beroende på vilket av hållplatslägena det är. Om det finns ett tydligt hållplatsläge för påstigande kan detta utrustas mer än avstigningsläget. Tex. behövs inte väderskydd eller sittbänk om ett läge i största utsträckning kommer att användas för avstigning. Dock är det bra om det är samma materialval som väljs till utrustningen för hållplatser i stråket, tex material till väderskydd så att det blir enhetligt på sikt. Det bör även arbetas fram vilket materialval för väderskydd som bör finnas långsiktigt. För att kunna göra denna uppdelning är det viktigt att DinTur arbetar för att dela upp påstigandestatistik för respektive hållplatsläge i Qlickview så att det närmare går att utläsa hur många påstigande det finns på respektive läge.

Anslutande GC-väg är ett kriterium som kan vara svårt att definiera från fall till fall beroende på hur trafikmiljön ser ut. Grundtanken är att en kortare anslutningsväg till det befintliga huvudnätet för gång och cykel ska anläggas för de klasser som markerats ut i tabellen ovan.

För landsbygdshållplatser kan det finnas ytterligare krav på den fysiska utformningen baserat på om skyltad hastighet är  $\geq 70$  km/h. Då finns det krav på bussficka ur trafiksäkerhetsperspektiv. I vissa fall bör även säkra passager ses över som ett underkriterium till hållplatsklasserna.

För motorvägar och motortrafikleder ska det finnas planskild anslutning för oskyddade trafikanter mellan hållplatslägena.

### 5.3 Kostnader

En brist Ramboll identifierat är att det för länet saknas en komplett sammanställning av befintlig hållplatsstandard vilket gör att det inte möjligt för Ramboll att räkna ut ett pris för vad det skulle kosta att rusta upp länets hållplatser till den nivå som beskrivs i standardmatrisen i avsnitt 5.2. Ramboll kan däremot uppskatta kostnader för vad en typhållplats för respektive hållplatsklass skulle kosta med den standard som anges i standardmatrisen.

För att kunna ta reda på vilken standard länets befintliga hållplatser har krävs det att en fullständig inventering genomförs. Inventeringen kan genomföras för alla hållplatser direkt men även delas upp utefter en prioritering av hållplatserna. Samtliga hållplatslägen bör inventeras efter den standardmatris som tagits fram i den här utredningen. När hållplatserna ändå synas kan det också vara rimligt att ge hållplatser koordinater och digital information så att biljettsystem och liknande också kan utvecklas.

Utöver detta är kostnadsuppgifter för vad olika utrustning och utformning kostar viktigt för att kunna skapa en kostnadsbild kring investeringar som behöver göras. Det är även viktigt att utöver investeringsbudgeten även ha en flexibel pott som kan hantera akuta infrastrukturåtgärder som kan uppkomma under året. Det är viktigt att se hållplatshandboken som ett strategiskt verktyg som på sikt ska leda till att alla hållplatser når målnivån.

I kommande avsnitt beskrivs kostnadsuppgifter för vad utrustning och utformning kan kosta samt en kostnadsbedömning av typhållplatser för respektive hållplatsklass.

### Kostnadsuppgifter

För en god kostnadsbedömning krävs goda prisuppgifter om vad utrustning och fysisk utformning kostar i praktiken. Med hjälp av erfarenhet från tidigare projekt samt kostnadsuppgifter från bland annat Skånetrafikens prislista har kostnadsuppgifter enligt tabell 9 nedan tagits fram.

Tabell 9. Tabell med kostnader för utrustning.

<b>Kostnadsuppgifter</b>	
<b>Utrustning</b>	
Stolpe med toppskylt	3000 kr/st
Informationsanslag	500 kr/st
Realtidsinformation	35 000 kr/st
Bänk	3000 kr/st
Väderskydd enklare modell	15 000 kr/st
Väderskydd påkostad modell med belysning	60 000 kr/st
Cykelställ	3 000 kr/st
Väderskydd cykel + cykelställ	40 000 kr/st
Hållplatsbelysning	5 000 – 10 000 kr/st
<b>Fysisk utformning</b>	
Markanläggning	1 000 – 1 400 kr/m <sup>2</sup>
Plattform	1 200 – 1 400 kr/m <sup>2</sup>
Kantsten	1 500 kr/m
Papperskorg	5 000 kr/st

Utöver investeringskostnadsuppgifterna ovan kommer det även att krävas en viss kostnad kopplat till drift och underhåll. Kostnadsuppgifter för detta presenteras i tabell 10.

Tabell 10. Kostnader drift och underhåll.

<b>Drift- och underhållskostnader</b>	
Stolpe	500 kr/år
Informationsanslag	500 kr/år
Väderskydd av glas	5 000 kr/år
Väderskydd enklare modell	3 000 kr/år
Belysning	2 500 kr/år

### Kostnad typhållplats

Under denna del presenteras kostnader för en typhållplats för respektive hållplatsklass. Dessutom görs en uppdelning av hållplatslägena baserat på teorin om att ett hållplatsläge oftast är ett "påstigningsläge" medan ett är ett "avstigningsläge". Ett avstigningsläge behöver inte samma utrustning som ett påstigningsläge.

I tabell 11 nedan presenteras kostnaden av en typhållplats per hållplatsklass.

Tabell 11. Kostnad per hållplatstyp.

<b>Kostnad typhållplatser</b>		
<b>Tätort</b>	<b>Påstigningsläge</b>	<b>Avstigningsläge</b>
Hållplatsklass A	263 250 kr	156 750 kr
Hållplatsklass B	228 250 kr	156 750 kr
Hållplatsklass C	92 500 kr	42 600 kr
Hållplatsklass D	71 500 kr	24 600 kr
<b>Landsbygd</b>	<b>Påstigningsläge</b>	<b>Avstigningsläge</b>
Hållplatsklass A	263 250 kr	156 750 kr
Hållplatsklass B	97 000 kr	47 100 kr
Hållplatsklass C	51 500 kr	27 600 kr
Hållplatsklass D	26 100 kr	26 100 kr
Hållplatsklass E	4 500 kr	4 500 kr

Kostnaden är störst för ett hållplatsläge i Klass A och Klass B tätort. Där är också satt en hög standard vilket resulterar i den högre kostnaden. Hållplatsklass E på landsbygd har en låg kostnad per hållplatsläge.

### 5.4 Hållplatsbilder och typritningar

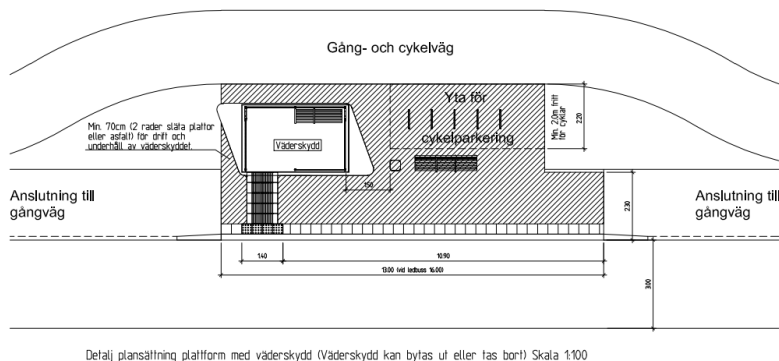
För att skapa en visuell bild över hållplatskategorierna kompletteras klassificeringen av hållplatserna med enklare bilder på hur de kan se ut i verkligheten. När alla parter i Region Västernorrland enats om gemensamma riktlinjer för hållplatsutformning är det även möjligt att arbeta fram typritningar som komplement. I nedan avsnitt ges exempel på goda typritningar som Ramboll föreslår kunna appliceras i Västernorrland med mindre förändringar kring standard och utrustning för respektive hållplatsklass. Arbetet med typritningar föreslås göras parallellt med hållplatshandboken och diskussion med parter om detaljer samt utseende sker under tiden men även i efterföljande arbete under remiss av hållplatshandboken.

## Tätortshållplatser



Figur 29. Skiss på hållplatsklass A – Tätort.

TILLGÄNGLIGHETSANPASSAD HÅLLPLATS MED VÄDERSKYDD, CYKELPARKERING SAMT GÅNG- OCH CYKELVÄG



### BETECKNINGAR

- Plattor 35\*35cm (slåta, grå) alternativt asfalt
- Taklita kuppplattor 35\*35cm, mönsterdjup min 4.5mm, ljushetskontrast min 0.40 NCS. För ledstråk se ritning ST 10 D 01.
- Taklita sinusplattor 35\*35cm, mönsterdjup min 4.5mm, ljushetskontrast min 0.40 NCS. För ledstråk se ritning ST 10 D 01.
- Supervilt kontrastmarkering med plattor 35\*35cm, ljushetskontrast min 0.40 NCS allt. vil linjemarkering 20cm. För ledstråk se ritning ST 10 D 01.
- Supervilt kontrastplattor 175\*35cm, ljushetskontrast min 0.40 NCS allt. kontrastfärg. För ledstråk se ritning ST 10 D 01.
- Tapptavla monteras på väderskyddets tak allt. på hållplatsstolpe enligt ritningar ST 10 M 01.

### ANMÄRKNINGAR

Plattformens längd anpassas efter angränsande fordon löck min 13m  
Yta och utrustning för cykelparkering anpassas efter resp. projekt.

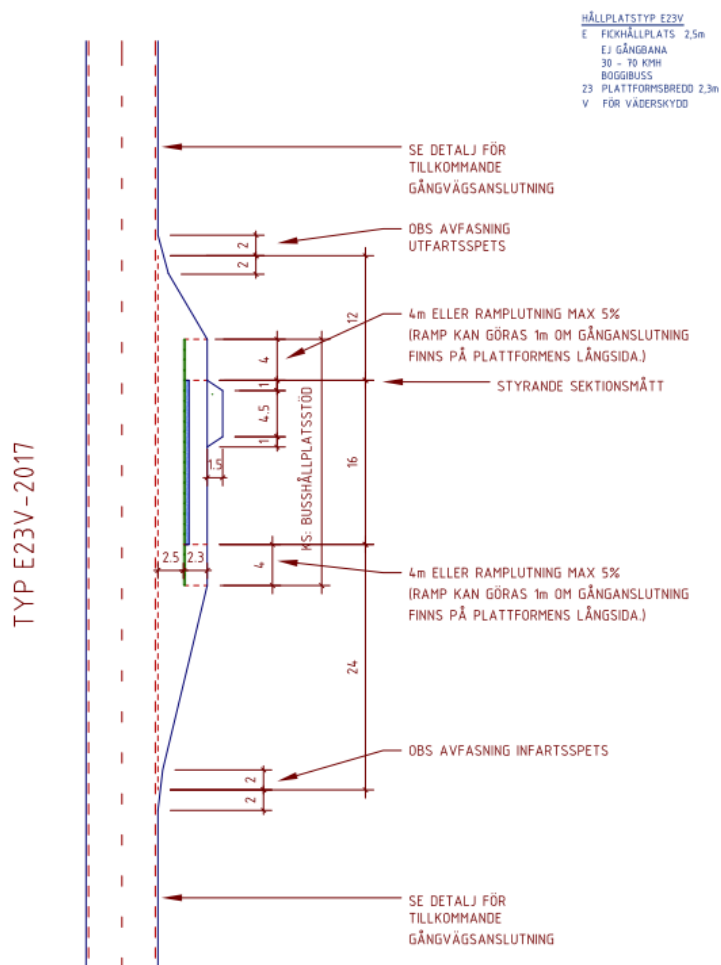
Figur 30. Typritning hållplats med väderskydd, cykelparkering samt gång- och cykelväg, Skånetrafiken.



Figur 31. Skiss på hållplatsklass B – Tätort.



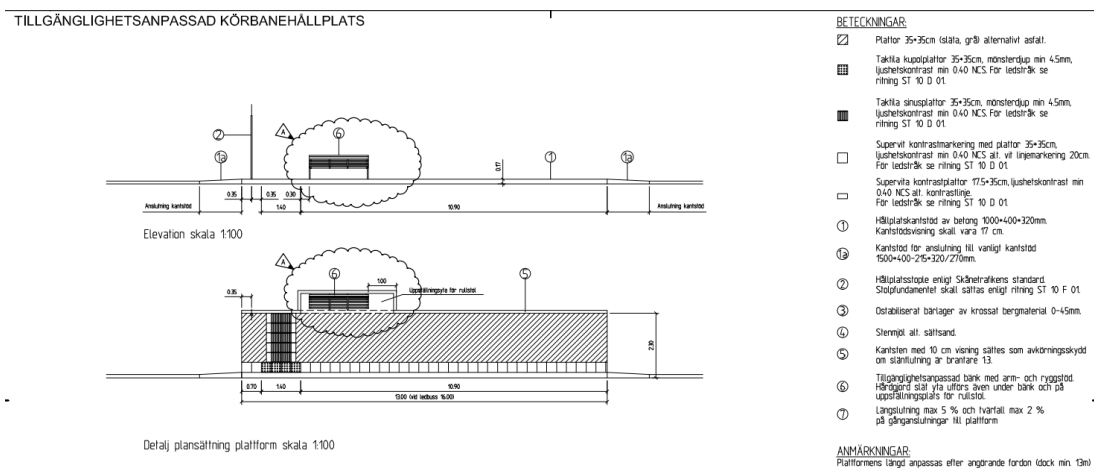
Figur 32. Skiss på hållplatsklass C – Tätort.



Figur 33. Typritning av fickhållplats, X-trafik.



Figur 34. Skiss på hållplatsklass D – Tätort, Kusthöjden Härnösand.



Figur 35. Typritning på körbanehållplats, Skånetrafiken



## Landsbygdshållplatser



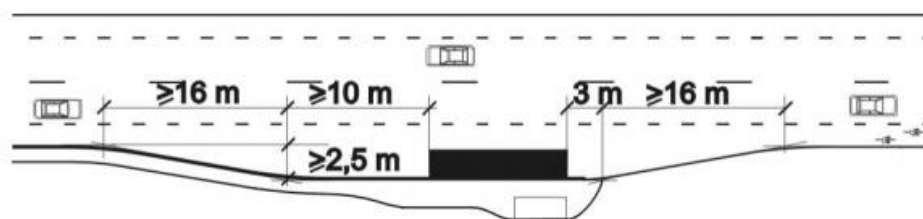
Figur 36. Skiss på hållplatsklass A – Landsbygd.



Figur 37. Skiss på hållplatsklass B – Landsbygd.



Figur 38. Skiss på hållplatsklass C – Landsbygd.



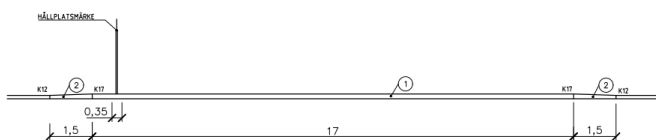
Figur 39. Utformning av fickhållplats vid VR80-VR100 i landsbygdsmiljö, Trafikverket (vägar och gators utformning).



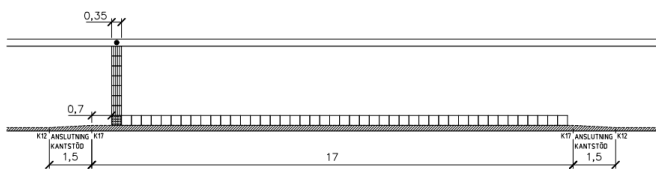
Figur 40. Skiss på hållplatsklass C – Landsbygd.

### ENKEL BUSSHÅLLPLATS

#### ELEVATION



#### PLAN



#### TECKENFÖRKLARING

- SUPERVITA BETONGPLATTOR TYP KERPLATTA 350x350mm
  - SUPERVITA BETONGPLATTOR TYP SUGSPLATTA 350x350mm
  - SUPERVITA SLÄTA BETONGPLATTOR 350x350mm
  - HÅLLPLATSMÄRKE
- K12-K17 = KANTSTÖD MED HÖJD ÖVER RÖRBAANA (cm)
- ① HÅLLPLATSKANTSTÖD VÄNDRING 17cm
  - ② HÅLLPLATSKANTSTÖD ANSLUTNING TILL VANLIGT KANTSTÖD

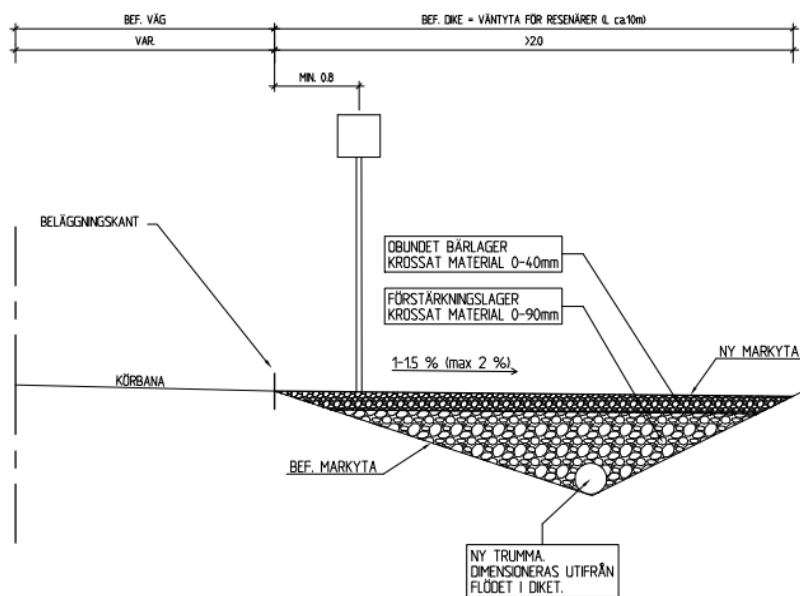
nr	betäcknings yta	kvadrat	m <sup>2</sup>

Figur 41. Typritning enkel hållplats, Sundsvalls kommun.



Figur 42. Skiss på hållplatsklass E – Landsbygd.

## ENKEL TRAFIKSÄKERHETSHÖJANDE ÅTGÄRD, UTFÖRANDE VID DIKE



Typsektion Skala 1:50

Figur 43. Typritning över enkel trafiksäkerhetshöjande åtgärd, Skånetrafiken.

### 5.5 Hållplatstyper

I Trafikverkets VGU, Vägars och gators utformning, finns definierade hållplatstyper.

Hållplatstyperna och deras användningsområden presenteras nedan. I Kol-TRAST finns även beskrivet hållplatstyperna sågtandshållplats och mitthållplats.

Hållplatstyperna är olika lämpliga beroende på om det är en tätorts- eller landsbygdshållplats och delas därför in i de olika kategorierna.

#### Hållplatstyper i tätort

- Dubbel stopphållplats (timglashållplats)
- Enkel stopphållplats
- Klackhållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Mitthållplats
- Sågtandshållplats

#### Hållplatstyper på landsbygd

- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Vägrenshållplats



**Dubbel stolphållplats** bör väljas där kollektiv-trafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras högre än bla framkomlighet för bilar. Hållplatstypen är lämplig där många resenärer förekommer, särskilt vid stor andel barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

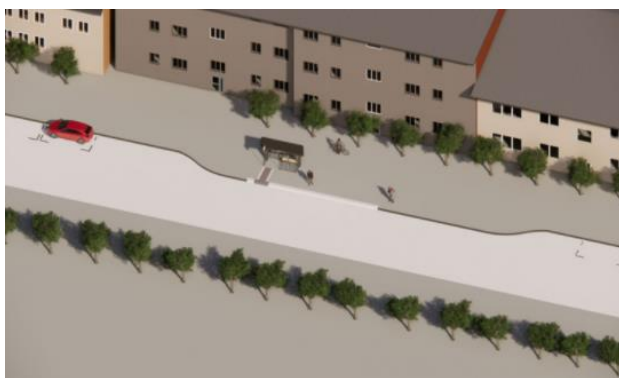
Undvik denna hållplatstyp på leder med högt biltrafikflöde, där cykeltrafiken på körbanan är omfattande eller där bussen väntar in tid eller står länge på hållplatsen.

Källa: Råd VGU, Vägar och gators utformning, 2020:031,



**Enkel stolphållplats** bör väljas där kollektivtrafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras. Hållplatstypen kan väljas vid högre biltrafikflöde än vid dubbel stolphållplats. Motriktat fordonsflöde bör vara hastighetssäkrat för att uppnå god trafiksäkerhet. För att undvika att fordon kör om och ökar riskerna för gående som korsar gatan, anläggs en refug mellan körriktningarna.

Källa: Råd VGU, Vägar och gators utformning, 2020:031, Trafikverket.



**Klackhållplats.** På gator med tillåten längsgående parkering och där busstrafiken prioriteras väljs klackhållplats. Separat cykelbana bör anordnas bakom väderskyddet, annars finns en risk att cyklister väljer motsatt körfält när de ska passera bussen.

Klackhållplats undviks vid långa hållplatsuppehåll och om fordonstrafikflödet är högt.

Källa: Råd VGU, Vägar och gators utformning, 2020:031,



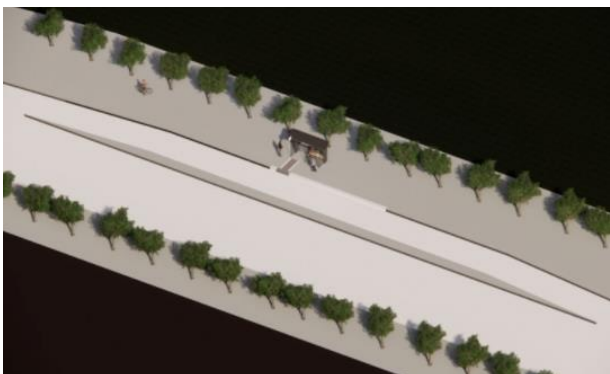
**Körbanehållplats** kan väljas på gata med begränsat trafikflöde eller där antalet bussar som angör hållplatsen är begränsat.

Källa: Råd VGU, Vägar och gators utformning, 2020:031, Trafikverket.



**Fickhållplats** bör undvikas med tanke på att framkomligheten för busstrafiken är sämre än vid stopp- och klackhållplats, eftersom bussen måste ändra sidoplacering vid angöring och för att det behövs en anpassning till passerande trafik då bussen lämnar hållplatsen.

Källa: Råd VGU, Vägar och gators utformning, 2020:031, Trafikverket.



**Avskild hållplats** kan vara nödvändig eller väl motiverad vid stora trafikleder eller på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning.

Källa: Råd VGU, Vägar och gators utformning, 2020:031, Trafikverket.



**Mithållplats** är en hållplats där bussen stannar vid en refug mitt i gatan. Den kan vara ett alternativ i innerstadsområden med omfattande trafik. Till fördelarna hör att bussen inte blockerar annan trafik då den står vid hållplatsen. Nackdelar är att utrymmet för väderskydd och väntande resenärer är begränsat och att resenärerna kan hamna i ett utsatt läge. Särskild omsorg bör ägnas åt gångpassager. Hållplatstypen används i första hand när det finns reserverade körfält för kollektivtrafik mitt i gatan.

Källa: Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, Trafikverket och SKL, 2012.



**Sågtandshållplats.** Vid ett fåtal busslinjer där resenärerna har start- och målpunkter i centrum är det ofta bäst med uppställning längs en bussgata. Med uppställning längs kanten ges en ökad flexibilitet. Nackdelen med en bussgata är att en del av resenärerna behöver gå över den yta som trafikeras av bussarna. Vid ett stort antal busslinjerna kan bussgatan bli svåröverskådlig och gångavstånden för långa. För att öka effektiviteten kan den utformas med sågtand, dock förloras lite av flexibiliteten.

Källa: Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, Trafikverket och SKL, 2012.



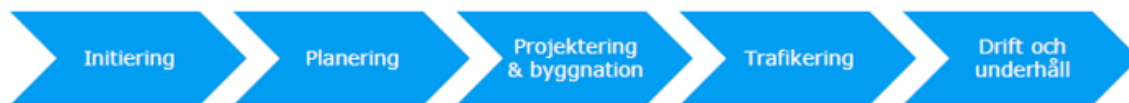
**Vägrenshållplats** är en vanlig hållplatstyp längs befintliga 13-meters vägar på landsbygd. För att en hållplats ska klassas som vägrenshållplats krävs att vägrenen är minst två meter bred. Plattform saknas ofta på vägrenshållplatser.

Källa: Vägar och gators utformning, VGU, 2004-005, Sidoanläggningar, Trafikverket (äldre version gällde fram till 2012-11-06)

## 5.6 Samverkansplattform

Idag finns det en kultur i Västernorrland att respektive part arbetar i sina egna organisationer och med egna riktlinjer istället för att se till kunden i hela Västernorrlands län. Kunden möter kollektivtrafiken som en produkt och bör känna igen sig och knyta an till DinTur som är varumärket utåt för kollektivtrafiken. Ett starkt varumärke skapar en trygghet hos kunden och gör att kollektivtrafiken upplevs som mer attraktiv. Det bör vara en part som tar på sig ansvaret att driva kollektivtrafiken framåt och koordinerar övriga parter. Till hjälp behöver det finnas en tydlig röd tråd ner från det arbete som Region Västernorrland ansvarar för med RUS:en, DinTur med Trafikförsörjningsprogrammet samt Trafikverkets arbete med nationell/regional regional infrastrukturplan. Med en röd tråd från dessa är det sedan möjligt för DinTur och kommunerna att arbeta fram strategier och riktlinjer för infrastrukturen som idag saknas. Ramboll föreslår att de goda exemplen från Sundsvalls planeringsgrupp samt Öviks forum för bl.a. snöröjning lyfts fram mer.

Det finns idag även ett behov av att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram som närmare tydliggör utvecklingen av kollektivtrafiken med mätbara mål samt som är möjligt att bryta ner till tydliga mål och aktiviteter som respektive part ska arbeta med de kommande åren.



För varje del av processen finns ett antal organisationer som bär ansvar för olika delar av arbetet med respektive delprocess. Vid hållplatshantering fördelas ofta ansvar mellan kollektivtrafikhuvudman/region, väghållare samt kommun. I Västernorrland bedöms därför följande organisationer beröras av en framtida hållplatshandbok:

**Kollektivtrafikhuvudman:** DinTur samt eventuellt kommersiella aktörer (fjärrbuss)

**Region Västernorrland**

**Väghållare:** Regionens olika kommuner men också Trafikverket på det statliga vägnätet

**Kommun:** Regionens sju kommuner, dvs. Sundsvall, Timrå, Härnösand, Örnsköldsvik, Kramfors, Sollefteå och Ånge.

**Kontrakterade trafikoperatörer i länet**

I nedan del beskrivs rollerna lite närmare.

### 5.6.1 Roller

**DinTur** är den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland. Den är organiserade som ett kommunalförbund och finansieras gemensamt av Region Västernorrland och länets kommuner. DinTur handlar upp, planerar, samordnar och marknadsför kollektivtrafiken i länet. DinTur är även den som tar fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram som ska utgöra strategierna för kollektivtrafikens utveckling.

**Region Västernorrland** ansvarar för den regionala kollektivtrafiken som går mellan kommuncentra och över länsgränsen. Detta innebär att regionen bekostar länets busstrafik som korsar länsgräns samt den regionala tågtrafiken, det vill säga Norrtåg. Regionen är även ansvarig för att ta fram den regionala regional infrastrukturplanen för Västernorrland som utgör en viktig del av det strategiska arbetet med regional tillväxt och hållbar utveckling. Den regionala infrastrukturplanen innehåller medel till regionala kollektivtrafikanläggningar.

**Kommunerna** är 7 stycken i Västernorrland och ansvarar för drift och underhåll av markanläggning vid bytespunkter och hållplatser i anslutning till det kommunala väg- och gatunätet. I åtagandet ingår anslutning med säkra gång- och cykelvägar samt att behovet av parkering för cykel och i förekommande fall även bil, tillgodoses. Varje kommun ska årligen budgetera för drift och underhåll i proportion till det antal bytespunkter som finns inom kommunens geografiska område samt för nödvändiga investeringar.

Kommunerna kan genom DinTur söka statliga bidrag för vissa kollektivtrafikåtgärder från Regional infrastrukturplanen. Bidragsdelen är 50 % av den totala kostnaden. Åtgärder ska utgå från Hållplatshandbokens riktlinjer och prioriteringar. När åtgärder planeras bör avstämning ske med ansvarig hos DinTur och i förekommande fall Trafikverket, innan ansökan om bidrag lämnas till DinTur. Respektive kommun finansierar även den lokala busstrafiken inom kommunen.

**Trafikverket** ansvarar för transportsystemets långsiktiga planering vad avser vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket är även ansvarig för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar samt äger och underhåller alla spårområden och plattformar längs järnvägarna. Busshållplatser och terminaler är som regel lokaliserade intill järnvägsstationerna men oftast placerade på kommunal mark och därmed utanför Trafikverkets område.



Statliga investeringar i infrastruktur sker utifrån fastslagen inriktning i nationell och länsvisa infrastrukturplaner. Dessa löper över en period på tolv år och uppdateras normalt vart fjärde år. Åtgärder som finns med i nationell plan eller regional infrastrukturplan kan i vissa fall tidigareläggas genom förskottering från kommuner eller regioner, dock inte drift och underhåll. Trafikverket kan även medfinansiera i vägburen och spårburen kollektivtrafik, exempelvis bussterminaler, hållplatser eller infartsparkeringar. Medfinansiering sker utifrån prioriteringar i de regionala regional infrastrukturplanerna.

**Trafikföretag** utför kollektivtrafiken i länet med buss, taxi eller tåg via trafikavtal med DinTur. Trafikföretagen är direkt berörda av förändringar som görs i både infrastruktur men även i planeringen av kollektivtrafik på kort och lång sikt. Det är bra om trafikföretagen kan vara med i dialogen från start vid tex planering och projektering av terminaler, bytespunkter och hållplatser.

**Länsstyrelsen** remissinstans vid vissa infrastrukturella åtgärder.

**Markägare/samfällighet** kan komma in som en part om infrastruktur behöver byggas på mark som inte tillhör kommunen eller staten.

### 5.6.2 Ansvarsfördelning

Ansvar för att bygga och utveckla hållplatserna i Västernorrland delas mellan Region Västernorrland, DinTur och vägghållaren dvs oftast kommunerna eller Trafikverket.

Ramboll föreslår att DinTur, kollektivtrafikhuvudmannen, tar på sig ansvaret att samordna övriga parter och tar en tydligare ledarroll än idag. DinTur skulle även kunna föra Region Västernorrlands talan i tex frågor som rör de regionala busslinjerna.

I planeringsskedet av en bytespunkt eller hållplats ska det göras tydligt vem eller vilka som ska anlägga, bekosta och underhålla hållplatsen och det som hör till, t ex plattform, väderskydd, hållplatsutrustning, anslutande gångväg m.m. Riktlinjerna ska tillämpas utifrån respektive hållplats kategorisering.

Det konkreta ansvaret för bytespunkter och hållplatser beror av vem som är vägghållare. DinTur bör ansvara för hållplatstoppar och information utom i de fall detta ansvar är Trafikverkets, i regel på tågstationer. Trafikverket ansvarar för anläggande, drift och underhåll av bytespunkter på det statliga vägnätet. Kommunerna i Västernorrland bör ansvara för anläggande, drift och underhåll av bytespunkter på de vägar och gator de själva ansvarar för. Markägare/Vägsamfällighet ansvarar för anläggande, drift och underhåll vid enskilda vägar.

DinTur bör ansvara för hållplatsstolpe, topptavla, fundament samt all analog och digital informationsutrusning till resenären. Det bör även vara DinTur som är den part som köper in all utrusning tex väderskydd, analog och digitala informationsenheter mm så att dessa får ett likvärdigt utseende och får ett bättre pris än om alla separat köper in.



Figur 44. Skiss på vad DinTur bör ansvara för på hållplatsen.

Ramboll föreslår nedan ansvarsfördelning enligt tabell 12 för hållplatserna i Västernorrlands län.

Tabell 12. Skiss ansvarsfördelning hållplats.

Hållplatsdel	Ansvar	Ansvar vid statligt vägnät	Ansvar vid kommunalt vägnät
Körtytor, marktytor	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll, anläggning, beställning	Trafikverket	Kommun
Allmän belysning, pendlarparkering	Renhållning, snöröjning underhåll och elabonnemang	Trafikverket	Kommun
Reflex, solceller stolpe	Underhåll, beställning	Trafikverket	Kommun
Väderskydd	Renhållning, skötsel och underhåll, inköp (kommun beställer av DinTur)	Trafikverket	Kommun
Analog och digital informationsbärare, stolpe, topptavla, fundament	Renhållning, skötsel och underhåll	Kommun	Kommun
El till belysning i väderskydd samt digital utrustning	Armatur och utrustning, elabonnemang, underhåll	Kommun	Kommun
Fristående hållplatsutrustning (möbler, bänkar, papperskorg och cykelställ)	Renhållning, skötsel och underhåll, inköp (kommun beställer av DinTur)	Kommun	Kommun
Anslutande gång och cykelväg	Renhållning, snöröjning, drift och underhåll	Trafikverket	Kommun
Plattform	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll, anläggning, beställning	Trafikverket	Kommun

Gemensamma avtal föreslås tas fram som beskriver vad respektive part ansvarar för så att det blir tydligt för alla.

Ramboll föreslår att den som är väghållare ansvarar för iordningställande av marken på hållplatsområdet och DinTur ansvarar för utrustning ovanför mark etableras. Utformningen av aktuell hållplats bör ske i dialog mellan DinTur och ansvarig väghållare.

Väghållaren bör även ansvara för etablering, underhåll och skötsel för infrastrukturen såsom vägar, busskörfält, bussgator, signalanläggningar, pendlarparkeringar och markanläggningar som är till för resenärerna. Detta kan tex även innefatta snöröjning, sandning samt drift och underhåll av dess ytor samt inuti väderskydd. Här kan det vara intressant att titta på ett avtal där en part har ansvaret för att ta helhetsansvaret för drift och underhåll på en hållplats av alla ytor oavsett

ansvar mot en kostnad, tex den som är väghållare. Inkluderar tex även tömning av papperskorgar.

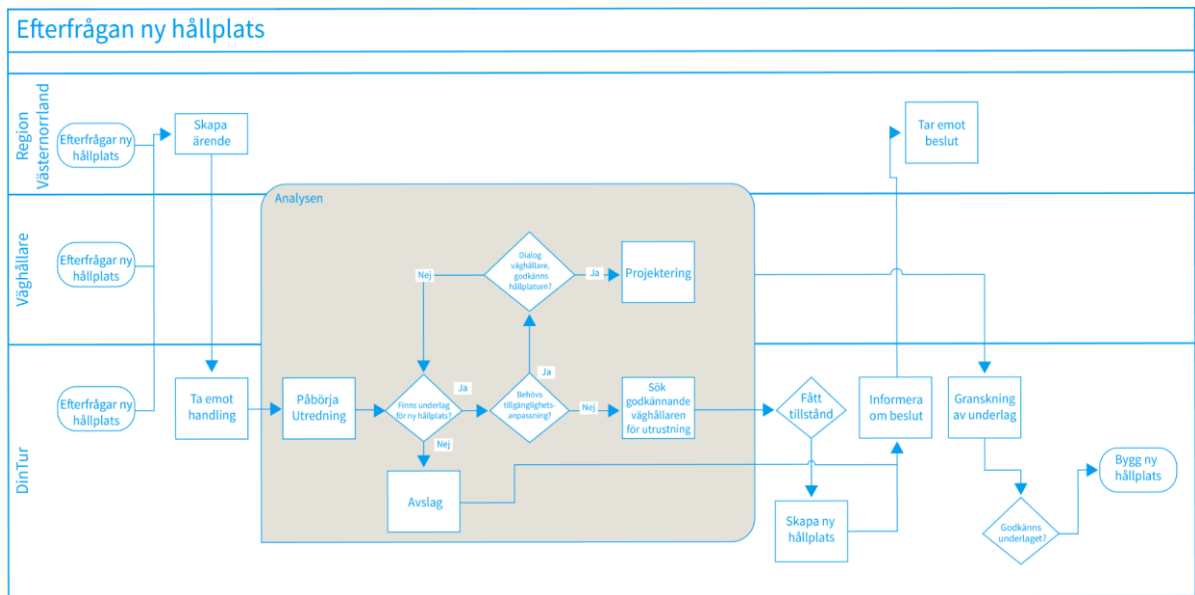
När en ny hållplats ska byggas eller befintlig flyttas är det lämpligt att det finns en nertecknad process som alla parter kan följas för att säkerställa att varje delmoment blir rätt. Som ett första steg bör en analys göras för att se vilket resandeunderlag som finns samt trafiksäkerheten på föreslagen plats. Om det finns belägg tas kontakt med väghållaren i nästa steg för att eventuellt ansöka om bygglov samt godkännande av hållplatsen om det krävs tillgänglighetsanpassning. Vid godkännande av hållplatsen påbörjas projekteringen i nästa skede för att ta fram lämpliga ritningar, projekteringen görs av väghållaren och granskas samt godkänns av DinTur innan själva hållplatsen kan byggas.

	Initiering	Planering	Projektering		Genomförande	Avslut		Drift och underhåll
DinTur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafikförsörjningsprogram</li> <li>Linjeomläggning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identifierar hållplatskategori</li> <li>Dialog med kommun och väghållare om ev. anpassning av kravställning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog med kommun och trafikföretag</li> <li>Granskar förslag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Köper in utrustning enl. beställning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Levererar utrustning</li> <li>Informerar berörda parter</li> <li>Bestämmer hållplatsnamn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bjuds in till besiktning</li> <li>Sparar information om hållplats</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Driftar och underhåller resenärs-information och väderskydd</li> </ul>
Kommun	<ul style="list-style-type: none"> <li>Översikts-, detaljplaner</li> <li>Medborgardialoger</li> <li>Sker i dialog med DinTur</li> <li>Vägarbete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brist- och behovslista vid om- och nybyggnation samt finansiering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekterar Samordning trafikföretag, DinTur</li> <li>Bygglov, marklösen</li> <li>Ansvar kringliggande anläggning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beställer utrustning efter DinTurs granskning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog DinTur</li> <li>Markarbete och förberedelse inför montage av utrustning</li> <li>Information till DinTur om trafikpåverkan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besiktigar hållplats i samarbete med DinTur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ansöker om statlig medfinansiering</li> <li>Överlämnar drift och underhåll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Driftar och underhåller fristående möbler, bankar, papperskorg och cykelställ</li> </ul>
Trafikverket	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Medfinansiering via stadsmiljöavtal</li> </ul>	-				<ul style="list-style-type: none"> <li>Tar emot ansökan medfinansiering och behandlar</li> </ul>	-
Region Väster norrland	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Medfinansiering via LTP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog vid regionala linjer</li> </ul>					

Figur 45. Processbild över ny- och ombyggnation av hållplats på kommunalt vägnät.

	Initiering	Planering	Projektering		Genomförande	Avslut		Drift och underhåll
DinTur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trafikförsörjningsprogram</li> <li>Linjeomläggning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identifierar hållplatskategori tillsammans med Trafikverket</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog med Trafikverket och trafikföretag</li> <li>Granskar förslag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Köper in utrustning enl. beställning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Levererar utrustning</li> <li>Informerar berörda parter</li> <li>Bestämmer hållplatsnamn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bjuds in till besiktning</li> <li>Sparar information om hållplats</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Driftar och underhåller resenärs-information och väderskydd</li> </ul>
Kommun	<ul style="list-style-type: none"> <li>Översikts-, detaljplaner</li> <li>Medborgardialoger</li> <li>Sker i dialog med DinTur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog tillsammans med Trafikverket och DinTur om kravställning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog tillsammans med Trafikverket och DinTur om förslaget</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beställer utrustning efter DinTurs granskning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog DinTur och Trafikverket</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bjuds in till besiktning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ansöker om statlig medfinansiering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Driftar och underhåller fristående möbler, bankar, papperskorg och cykelställ</li> </ul>
Trafikverket	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastrukturplan</li> <li>ÄVS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identifierar hållplatskategori</li> <li>Dialog med kommun och väghållare om ev. anpassning av kravställning</li> <li>Finansiering utom utrustning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projekterar Samordning trafikföretag, DinTur</li> <li>Bygglov, marklösen</li> <li>Ansvar kringliggande anläggning</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Markarbete och förberedelse inför montage av utrustning</li> <li>Dialog DinTur</li> <li>Information till DinTur om trafikpåverkan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besiktigar hållplats i samarbete med DinTur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tar emot ansökan medfinansiering och behandlar</li> <li>Överlämnar drift och underhåll</li> </ul>	-
Region Väster norrland	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastrukturplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Medfinansiering via LTP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialog vid regionala linjer</li> </ul>					

Figur 46. Processbild över ny- och ombyggnation av hållplats på statligt vägnät.



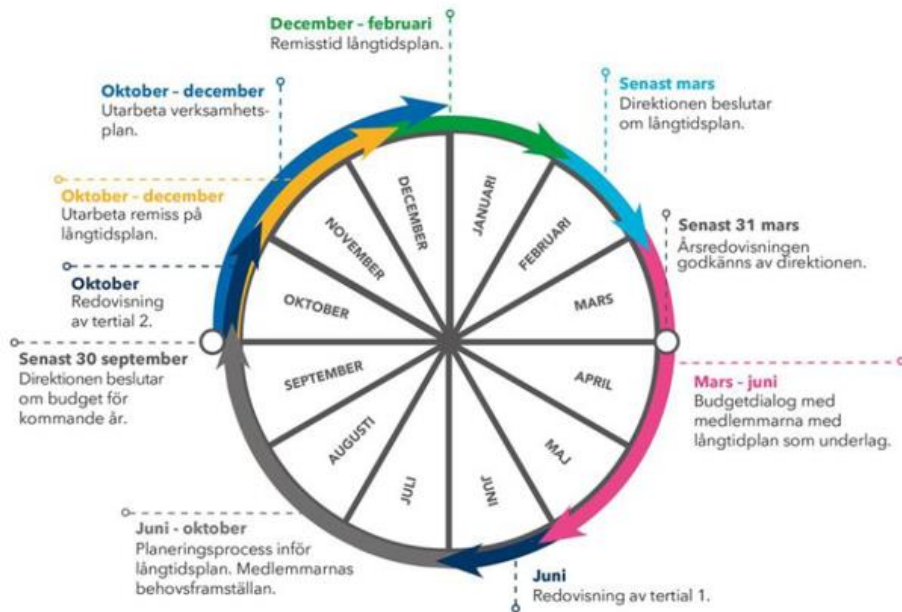
Figur 47. Skiss på processbild över hur en hållplats kan tas fram i Västernorrland.

Som ett komplement till ansvarsfördelningen samt processen för hur en hållplats skapas eller flyttas är det lämpligt att även en checklista tas fram över ansvarsprocessen. På detta sätt blir det enkelt för respektive part att följa delstegen i rätt ordning. Checklistan kan utformas enligt nedan utseende i figur 48.

Beskrivning	Utfört	Datum	Signatur
Aktörerna enas om förändringen			
Hållplatskategori bestäms samt hållplatsens läge			
Underlag till hållplatsen tas fram, ritningar eller skisser			
Ansökan om medfinansiering			
Beslut om godkännande utav rätt part			
Hållplatsen planeras:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kalkyl tas fram och kostnader fördelas</li> <li>Beslut om godkännande (DinTur)</li> <li>Förankring med berörda parter</li> <li>Tid och leveransplan tas fram</li> <li>Hållplatsen projekteras i sin helhet</li> </ul>			
Utrustning beställs			
El och fiber beställs			
Säkerställ att DinTur är med i nödvändiga möten			
Ansvarig för hållplatsen anmäler när allt är klart			
Slutbesiktning görs			
Lämna över till drift och underhåll			
Skicka underlag för medfinansiering till DinTur för sökt hållplats och belopp			

Figur 48. Skiss på checklista över hållplatsprocessens olika steg.

Ramboll föreslår även att ansvarsfördelningen och processen kompletteras av ett årshjul, figur 49 och figur 50, som beskriver de viktigaste deadlines för infrastrukturen samt kollektivtrafiken så att det går att följa när respektive steg behöver genomföras. Det årshjul som finns idag på DinTur kan användas som grund men bör förenklas utifrån viktiga händelser som rör kollektivtrafik och infrastruktur.



Figur 49. Kommunalförbundets planeringsprocess som årshjul i Västernorrland.

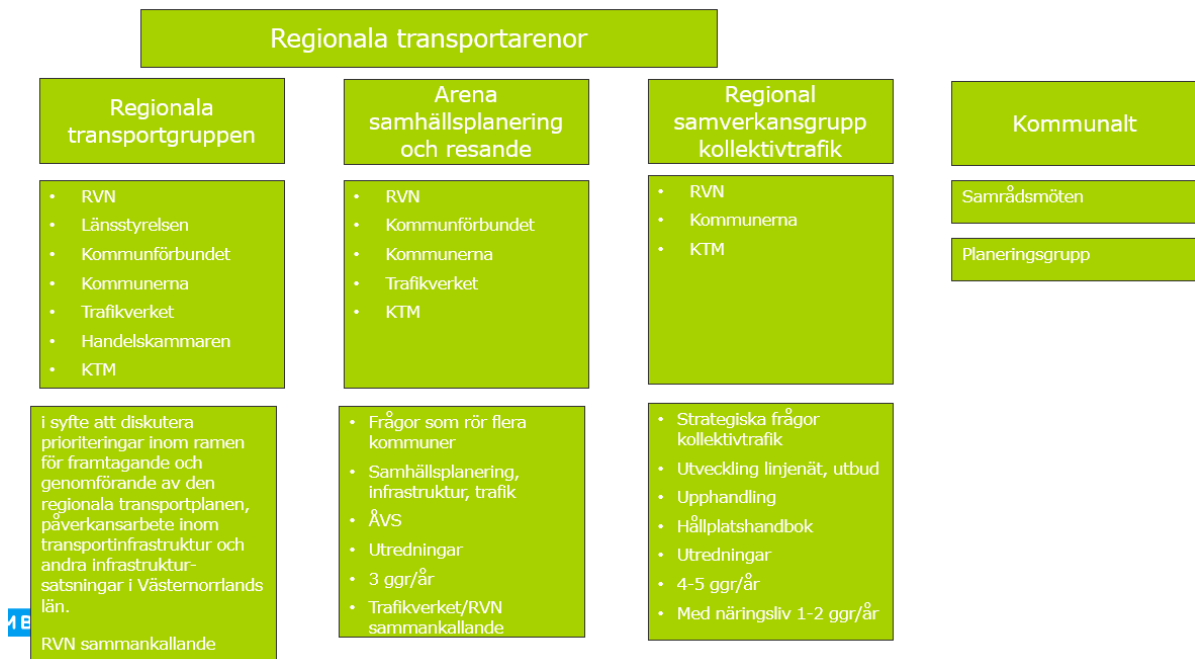


Figur 50. Skiss årshjul Västernorrland med viktiga händelser under året.

### 5.6.3 Forum för samverkan

För att få en röd tråd från RUS:en ner till den planering som kommunerna gör i sin översiktsplanering bör samverkan ske i en kontinuerlig process mellan Region Västernorrland, DinTur, Trafikverket, kommuner och trafikföretag. På detta sätt säkerställs att rätt infrastruktur- och kollektivtrafikåtgärder prioriteras och genomförs på regionalt, statligt och kommunalt vägnät. Genomsyrande i alla forum bör vara infrastrukturplanen samt Trafikförsörjningsprogrammet som övergripande beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas.

Nedan bild, figur 51, visar på de stora mötesforum som finns idag som behandlar frågor med beröring på kollektivtrafik.



Figur 51. Skiss på dagens mötesforum i Region Västerbotten.

Dock är den regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik idag vilande och det löpande arbetet har istället till viss del hanterats i projekt form med Koll2020 som varit levande de sista åren. Vad gäller de kommunala forumen är det idag endast Sundsvall som har en etablerad struktur med "planeringsgruppen" som de kallar den. I denna är både DinTur samt trafikföretagen medverkande.

Ramboll föreslår att dagens struktur för forum finns kvar men utvecklas och förtydligas så att respektive forum får ett tydligt syfte och ansvar samt att de kommunala forumen finns i alla kommuner.

Den regionala transportgruppen samt arena för samhällsplanering föreslås finnas kvar med den struktur som de har idag. Deras syfte är framförallt att hantera frågor av mer regional karaktär och som berör hela länet både gällande infrastruktur men även samhällsutveckling. Den regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik samt planeringsgruppen som finns i Sundsvall föreslås bli grundstommen för forumen för frågor som gäller kollektivtrafik mer detaljerat. Strukturen går att se i nedan bild, figur 52.



Figur 52. Skiss på struktur för mötesforum för Region Västernorrland.

Den regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik föreslås bli aktiv igen och ersätta de forum som projektet Koll2020 har skapat bredvid ordinarie forum. Kollektivtrafikmyndigheten, DinTur, föreslås bli den ansvariga för gruppen då de behöver ta ett tydligare helhetsansvar för kollektivtrafiken i Västernorrland. Förutom DinTur bör även region Västernorrland och kommunerna medverka vid mötena. Vid ett fåtal tillfällen under året kan forumet breddas och även inkludera tex näringslivet för ett bredare perspektiv. Lagom frekvens på mötena är 2–3 gånger per år beroende på vilka stora frågor som finns på agendan. Intressanta roller att ha med kan vara strategier, utredare, infrastrukturansvariga m.fl.

Inriktningen på frågorna bör vara strategiska och behandla hela länets kollektivtrafik, tex satsningar i starka/medelstarka stråk, planeringsprinciper, större utredningar samt infrastrukturåtgärder som påverkar alla i länet.

Som komplement till det strategiska perspektivet som den regionala samverkansgruppen bidrar med föreslås även forum på kommunal nivå införas, en kommun åt gången. Idag finns det en etablerad planeringsgrupp i Sundsvall mellan kommunen, DinTur och trafikföretaget Nobina. Detta är ett forum som träffas regelbundet och har en dialog om de frågor som rör kollektivtrafiken i kommunen på kort sikt. Denna modell föreslås föras in även i övriga kommuner för att få in samma goda dialog och relation som i Sundsvall i hela länet. Kollektivtrafikmyndigheten, DinTur, föreslås vara ansvariga för mötena så att det blir ett likvärdigt arbetssätt i hela länet. Medverkande bör vara kommunen, DinTur och trafikföretag. Beroende på vilka frågor som är uppe på agendan är det även möjligt att även bjuda in andra roller, tex de som arbetar med trygghetsfrågor i kommunen eller hos trafikföretaget för att ta del av andras goda arbete.

Beroende på hur stora gemensamma frågor som finns i länet kan det även vara intressant att ha ett kommunalt forum där 1–3 kommuner träffas tillsammans med DinTur och trafikföretagen. Tex vid busslinjer som går över flera kommuner eller infrastrukturåtgärder som berör fler än en. På detta sätt är det möjligt att få in "hela resan" perspektivet och inte bara den del som går igenom en kommun. Detta forum kan ha en glesare mötesfrekvens och träffas 1–2 gånger/år efter behov.

Samtliga av ovan forum behöver anpassas i tid så att information både kan delges upp till politiska forum men även ta hänsyn till deadlines som finns kring tidtabellsplanering samt infrastrukturåtgärder.



## 6. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

### Slutsatser

Att utveckla kollektivtrafiken i Region Västernorrland är ett bra sätt att ge invånarna chansen till ett mer attraktivt och hållbart resealternativ än bilen, ett långsiktigt och resurseffektivt alternativ. Det bidrar även till en ökad hållbarhet genom minskat utsläpp av växthusgaser, minskat behov av parkeringsplatser och bättre utnyttjande av ytor i tätorterna.

En gemensam hållplatshandbok kommer fylla ett stort hål som finns idag i länet vad gäller både klassificering, utrustning men även samverkansformer och processer för infrastrukturen. Därför föreslår Ramboll att parterna framöver gemensamt tar beslut om den slutgiltiga hållplatshandboken för att gemensamt kunna arbeta efter framöver för att skapa en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Idag finns det inga tydliga mål eller gemensamma riktlinjer för hur parterna ska arbeta med infrastrukturåtgärder på kort eller lång sikt utan i många fall arbetas det fram egna riktlinjer som blir unika för det fallet. Det finns heller ingen översikt om vilken standard det finns på dagens hållplatser utan det är upp till respektive part att hålla reda på. Detta kommer på sikt skapa en otydlighet både för resenären men även för parterna själva som tillsammans ska utveckla kollektivtrafiken och göra den mer attraktiv än bilen.

Med utgångspunkt i detta har Ramboll tagit fram förslag på klassificeringsmodell samt tillhörande utrustningsstandard för respektive hållplatsklass.

Hållplatserna föreslås delas upp i kategorierna tätort samt landsbygd för att sedan utifrån det kategoriseras i rätt kategori beroende på hur många påstigande hållplatsen har. Antalet påstigande tas fram som ett medelvärde och ska användas som ett riktvärde för att avgöra i vilken hållplatskategori hållplatsen hamnar. Hållplatserna kan flytta mellan olika kategorier beroende på tex trygghet och säkerhet för barn är extra viktig, tex om många skolbarn reser från hållplatsen under längre period. Vad gäller barnperspektivet på hållplatser är det viktigt att ta ett helhetsgrepp för att få med alla aspekter för att skapa trygghet på hållplatsen där många barn reser långsiktigt. Lägsta kategorin för landsbygden föreslås vara dagens vinkhållplatser som får en minimistandard, minsta standard för att vara en hållplats, med stolpe och topptavla.

Utifrån respektive kategori är det sedan framtaget vilken utrustningsnivå som är rimlig på hållplatsen för att skapa bästa möjliga kundnytta med de resurser som finns. Tex är det lämpligt att den lägsta nivån på landsbygden är en hållplats med hållplatsstolpe och topptavla istället för dagens begrepp vinkhållplatser som långsiktigt föreslås arbetas bort.

Ramboll har även arbetat fram förslag på hur ansvarsfördelning, samverkan med tillhörande processer kring hållplatsfrågor bör se ut framöver i länet för att utveckla kollektivtrafiken för resenären i Västernorrland.

För att stärka sitt varumärke är det lämpligt att DinTur tar en mer framträdande roll kring kollektivtrafikens utveckling i Västernorrlands län. Detta så att en part är den som driver arbetet framåt och koordinerar övriga intressenter som bör medverka i arbetet. Det är även lämpligt att varumärket DinTur får en mer framträdande roll så att resenären i Västernorrland känner igen sig tex genom gemensam marknadsföring/information samt utseende på väderskydd. Som komplement till en mer framträdande roll behöver även tydliga processer tas fram så att det blir tydligt vilka steg som behöver tas när tex en ny hållplats ska tas fram eller byggas om och vilken part som ansvarar för vilken del.

För att stärka samverkan mellan Region Västernorrland, DinTur, kommunerna och Trafikverket behöver samverkansgruppen för kollektivtrafik starta upp igen samt kommunala forum i alla kommuner startas upp så att frågor som rör kollektivtrafik har en naturlig hemvist för dialog.

### **Rekommendationer**

Ramboll föreslår som en första åtgärd att en inventering görs av dagens hållplatser som finns i länet. Detta är nödvändigt för att få en överblick över hur hållplatsstandarden ser ut idag samt vilken kostnad det blir att upprusta dessa enligt hållplatshandbokens riktlinjer. Efter en inventering är det även möjligt att beskriva när åtgärderna i hållplatshandboken ska vara uppnådda. En inventering kan antingen göras på samtliga hållplatser direkt eller delas upp så att de starka/medelstarka stråken prioriteras tillsammans med de eventuella vinkhållplatser som bör få en minimistandard på utrustning. Förslagsvis tar DinTur ansvaret för inventeringen och är den som ansvarar för att se till att informationen hålls uppdaterad. Dock är det viktigt att även kommunerna samt Trafikverket är med och bidrar med den information som de har kring eventuella om- och nybyggnationer av hållplatser.

Ramboll föreslår även att Region Västernorrland tillsammans med DinTur och kommunerna tar fram ett gemensamt hållplatsprogram där all information om hållplatserna kan lagras och uppdateras löpande. Tex bör det finnas information om hållplatsnamn, koordinater, utrustning, väghållare, foto mm. Då DinTur redan idag har Rebus som planeringssystem och kommunerna har läsrättigheter i programmet är det en möjlighet att använda sig av modulen hållplatsregister som finns i Rebus. Här kan all information sparas ner kring hållplatserna så att den finns på ett ställe. Dock är det viktigt att det även tas fram rutiner för hur informationen ska hållas uppdaterad och levande så att det inte blir ett statiskt register.

DinTur bör även arbeta vidare med att stärka varumärket i hela länet vad gäller tex profilering, information, marknadsföring, design mm så att kunden i Västernorrland känner igen sig oberoende av vilken kommun man reser kollektivt i. Här är det även bra om processer för hur tidtabeller samt kartor kring kollektivtrafiken på hemsidan ska hållas uppdaterade tas fram så att kunden lätt kan hitta information om hur hen reser kollektivt.

Som ett långsiktigt arbete ser Ramboll det som intressant att även utreda hur en framtida organisation kring kollektivtrafiken kan se ut och fungera om en skatteväxling görs i länet.

## **APPENDIX 1**

### **[APPENDIX TITEL]**

[Text]