



DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2024-2030

Bilaga 1

Hållplatshandbok



Innehållsförteckning

1. Bakgrund	3
2. Hållplatsstandard	3
2.1 Klassificeringsmodell	3
2.2 Nuläge	4
2.3 Hållplatser i länet.....	4
2.4 Hållplatsutformning	5
2.4.1 Hållplatstyp	5
2.4.2 Fysisk utformning	6
2.4.3 Hållplatsutrustning	7
2.4.4 Hållplatsinformation	7
2.5. Avstigning- och påstigningsläge.....	9
2.6. Virtuella hållplatser.....	9
3. Samverkan	9
3.1 Parter.....	10
3.2 Ansvarsfördelning	10
3.3 Processer	11
3.4 Regional prioritering.....	12
4. Genomförande	13
5. Begreppsförklaring	13
Bilaga 1.1 - hållplatstyper	14
Bilaga 1.2-Hållplatsskisser och bilder	17
Renderingsbilder - hållplatsklass A-C	17
Bilaga 1.3 - processbeskrivningar	19
Bilaga 1.4 - Årshjul för hållplatsarbete.....	21

1. Bakgrund

Hållplatser och bytespunkter är viktiga delar i kollektivtrafiksystemet. Hållplatser ska göra det möjligt för resenärer att vänta på kollektivtrafiken på ett tryggt sätt. De ska utformas så att på- och avstigning kan ske på ett lättsamt sätt även för personer med funktionsnedsättning. Som resenär ska du kunna förvänta dig hur en hållplats är utformad och att utformningen är densamma oavsett var i länet du befinner dig. I nuläget skiljer sig nivån på länets hållplatser mycket mellan olika kommuner och trafikområden.

Västernorrland har inte haft ett strukturerat arbete med att utveckla länets hållplatser. Detta har medfört att utformningen skiljer sig åt och att tillgänglighetsnivån generellt är lägre än i andra län.

Syftet med Hållplatshandboken som är en bilaga till Trafikförsörjningsprogrammet är att skapa förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att skapa en enhetlig nivå på länets hållplatser och bytespunkter. Utformning, utrustning, ansvar och processer definieras.

2. Hållplatsstandard

2.1 Klassificeringsmodell

Den hållplatsklassificering som ligger till grund i Västernorrland är en uppdelning på antalet påstigande per dygn på hållplatsen och utgår från fem hållplatsklasser. Med resande per dygn har den enklare varianten av beräkning valts, dvs. att det årliga resandet delas med 250 för att ge ett bra snitt för antalet resor per vardagsdygn. I dagsläget tillåter inte systemet att särredovisa avstigningsläge och påstigningsläge därav bygger det totala resandet på påstigande i båda riktningarna. Mer om detta under rubrik 2.5.

Det är viktigt att ha med sig att klassificeringsmodellen är tänkt att skapa en riktlinje för i vilken klass en hållplats ska placeras. Ligger en hållplats precis på gränsen mellan två hållplatsklasser kan hållplatsen flyttas upp eller ner om det finns ett intresse för detta. Generellt kan alltid en högre nivå väljas om den ansvarige anser det vara relevant, exempelvis om den långsiktiga planeringen medför att många barn kommer resa från en viss hållplats är det ett skäl till höjd standard. I val om väderskydd bör det alltid väljas, om det anses vara relevant, då faktorer som att stå skyddad från väder och vind är en drivande faktor för kollektivtrafikresandet.

Hållplatsklassificering:

Klass:	Påstigande per dygn:
Hållplatsklass A	> 100
Hållplatsklass B	21 - 100
Hållplatsklass C	6 - 20
Hållplatsklass D	1 - 5
Hållplatsklass E	< 1

Tabell 1. Hållplatsklassificering.

I länet finns ett antal större resecentrum som har väldigt många resande och som utöver olika trafikslag och anslutningar även omfattar lokaler. Dessa resecenter hanteras separat då de omfattas av fler lagar och krav.

2.2 Nuläge

För att kunna ta reda på vilken standard som länets befintliga hållplatser har i nuläget så krävs det att en fullständig inventering genomförs.

Inventeringen av samtliga hållplatslägen ska ske utifrån den standardmatris som tagits fram för hållplatshandboken och redovisas under rubrik 2.4.2-2.4.4 i tabellerna 3-5. I samband med inventering bör alla hållplatser mätas in digitalt samt fotodokumenteras. Som trafikhuvudman ansvarar Din Tur för inventeringen.

All hållplatsdata hanteras i en gemensam databas som Din Tur ansvarar för. Alla parter i länet ska ha tillgång till databasen och har även ett ansvar att leverera in data till den när om- eller nybyggnation sker.

2.3 Hållplatser i länet

Det finns drygt 1 900 namngivna hållplatser i Västernorrland. Väldigt många av dessa har få påstigande. Endast 3,8 % av hållplatserna finns i den högsta klassen (A).

På många ställen utmed landsbygdslinjer saknas hållplatser som är utmärkta med stolpe och topptavla. Här praktiseras i stället så kallade vinkhållplatser. Det innebär att bussen stannar där resenären står.

I diagrammet nedan återfinns fördelningen av länets hållplatser i föreslagna hållplatsklasser.

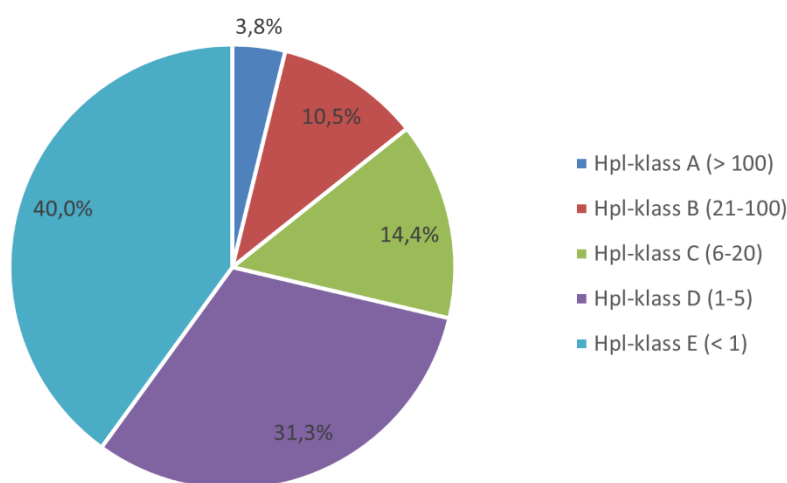


Bild 2. Fördelning av länets hållplatsklasser.

Antal hållplatser och fördelning mellan hållplatsklasser skiljer sig åt mellan kommunerna. En stor andel av de två största hållplatsklasserna (A och B) återfinns i Sundsvall. Västernorrland har snitt 7,8 hållplatser per 1 000 invånare. Flest hållplatser återfinns i Ånge med 19,9 hållplatser per 1 000 invånare. Minst antal hållplatser per 1 000 invånare har Timrå med 6 stycken.

	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Sundsvall	Timrå	Ånge	Örnsköldsvik	Län totalt:
Hpl-klass A (> 100)	3	2	2	53	5	0	8	73
Hpl-klass B (21-100)	32	5	7	91	16	6	44	201
Hpl-klass C (6-20)	53	25	29	53	16	9	94	279
Hpl-klass D (1-5)	87	68	62	175	30	50	118	590
Hpl-klass E (< 1)	59	86	68	287	40	119	105	764
Totalt	234	186	168	659	107	184	369	1907

Tabell 2. Fördelning av hållplatsskisser per kommun.

2.4 Hållplatsutformning

Syftet med Hållplatshandboken är att skapa förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att höja och harmonisera nivån på länets hållplatser. Utformningen kan med fördel utgå från denna hållplatshandbok. Kraven som ställs på hållplatserna utgår från VGU, (*Vägar och gators utformning*), för att underlätta harmoniseringen även på statliga vägar.

Utöver vem som är väghållare behöver även hänsyn tas till t.ex.:

- Trafikförutsättningar, ex. vägens utformning, hastighet, trafikflöde, siktförhållanden, andra trafikslag etc.
- Specifika resenärsggrupper, ex. barn och äldre
- Möjligheten till anslutningar
- Utvecklingspotential för resande
- Utrymme/marktillgång inom vägområde för anläggande av hållplats
- Utformning som inte försvårar framtida drift och underhåll (t.ex. snöröjning av plattform).

Länets hållplatsstandard är uppdelad i tre delar; utformning, utrustning och information. Vid om- eller nybyggnation av hållplats ska alla tre delarna användas.

2.4.1 Hållplatstyp

Val av hållplatstyp bestäms huvudsakligen av vägens förutsättningar, marktillgång/vägområdets storlek samt ambitionen för kollektivtrafikens framkomlighet och resenärernas säkerhet. I länet förekommer många olika hållplatstyper. I nedanstående lista visas exempel på hållplatstyper:

Enligt VGU rekommenderas följande hållplatstyper i tätort:

- Dubbel stopphållplats (timglashållplats)
- Enkel stopphållplats
- Klack hållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fick hållplats
- Avskild hållplats

VGU rekommenderar följande hållplatstyper på landsbygd:

- Körbanehållplats
- Vägrenshållplats
- Fick hållplats
- Avskild hållplats

Samtliga hållplatstyper för tätort och landsbygd finns beskrivna i *bilaga 1.1 – hållplatstyper*.

2.4.2 Fysisk utformning

I denna del ingår all utformning i marknivå. Den omfattar bland annat yta för resenär, plattformshöjd, taktila stråk och cykelparkeringar. Den fysiska utformningen sätter grundförutsättningarna för att enkelt kliva ombord på bussen. Dessutom tar den fysiska utformningen hänsyn till topografi, anslutningar och säkerhet.

Ytterligare säkerhetskrav som exempelvis övergångsställe i anslutning till hållplatser ställs på hållplatser beroende på om de är placerade i tätort eller på landsbygd. Exempelvis ställs krav enligt VGU på hållplatser i tätort att vid övergångsställe ska hållplatsen vara placerad, sett i aktuell körriktning:

- minst 15,0 m före övergångsställe
- minst 5,0 m efter övergångsställe

Detta gäller inte om övergångsstället är en integrerad del i själva hållplatsen.

För landsbygd ställs ytterligare krav som:

- För samhällen på landsbygd där vägmiljön är anpassad till VR <60 km/h gäller krav för hållplatser i tätort
- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska hållplats vara utförd som avskild hållplats
- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska planskildhet för gående och cyklande till och från hållplats vara anlagd
- På mötesfri landsväg ska hållplats vara utförd som fickhållplats eller avskild hållplats

Utöver den fysiska utformningen på och omkring hållplatsen bör strategiska avvägningar göras vid större bytespunkter, dvs. hållplatser som utgör en knypunkt för kollektivtrafiken, om pendlarparkeringar ska finnas. Mindre cykelparkeringar i form av cykelställ är att föredra på hållplatsklass A och B, men även här bör avvägningar göras utifrån fysiska förutsättningar och knypunkter. Skyddsräcken ska övervägas på hållplatser vid skolor där utrymme finns. För att öka tillgänglighetsnivån i kollektivtrafiken kan plattform med 17 cm höjd vara att föredra även på hållplatsklasserna D-E, dock med strategiska avvägningar avhängt på bedömda resandepotentialen på hållplatsen.

I matrisen nedan anges vilken fysisk utformning som respektive hållplatsklass bör ha.

Hållplatsklass	A	B	C	D	E
<i>Fysisk utformning</i>					
Plattform med full längd och jämn belagd yta ¹	X	X	X	(X) ²	(X)
Hårdgjord resenärsyta 3,5 m bred	X				
Hårdgjord resenärsyta 2,25 m bred		X	(X)		
Hårdgjord resenärsyta 1,5 m bred			X	(X)	
Hårdgjord resenärsyta ospecificerad				X	(X)
Plattform med 17 cm höjd	X	X	X	(X)	(X)
Taktilt och visuellt stråk på plattform	X	X	(X)		
Kontrasterande kantremsa	X	X	(X)		
Utrymme för rullstol, max 5% lutning	X	X	(X)		
Cykelparkering	(X)	(X)	(X)		
Anslutande GC-väg	X	X	(X)		

¹ Med full längd menas att plattformens längd ska vara anpassad till den fordonstyp som avser att trafikera hållplatsen. I stadstrafik innebär det att vissa hållplatser kan behöva dimensioneras för ledbussar och på landsbygden för boggie-bussar.

² (X)=valbart alternativ för hållplatsklassen.

Allmän belysning ³	X	X	(X)	(X)	(X)
Solcellsbelysning ⁴				(X)	(X)

Tabell 3. Matris för fysisk utformning per hållplatsklass.

I bilaga 1.2 hållplatsskisser, redovisas bilder och skisser på olika typer av hållplatser.

2.4.3 Hållplatsutrustning

I denna del hanteras den utrustning som bör finnas på en hållplats så som belysning och väderskydd. Utrustningen ska göra det tryggt och bekvämt för resenären att vänta på och kliva på samt av fordonen.

I matrisen nedan anges vilken utrustningsnivå som respektive hållplatsklass bör ha:

Hållplatsklass	A	B	C	D	E
<i>Utrustning</i>					
Stolpe med toptavla			X	X	X
Belysning i väderskydd	X	X	(X)		
Väderskydd med bänk	X	X	(X)		
Papperskorg	X	X	(X)		

Tabell 4. Matris för hållplatsutrustning per hållplatsklass.

2.4.4 Hållplatsinformation

Information vid en hållplats är viktigt för att våra resenärer ska känna sig trygga och lita på att de kommer fram i tid. Ett led i att förbättra vår kommunikation och information till våra kunder har en informationstavla tagits fram, se bild 4. Varje hållplats ska utrustas med en hållplatsskylt med hållplatsen namn på. Utöver ska det finnas realtidsinformation eller en informationstavla som hjälper resenären att hitta den information den behöver. I utbudsmatrisen för respektive hållplatsklass anges informationsnivån på hållplatsen. Nedan följer även en beskrivning på vad respektive information ska innehålla:

Hållplatsklass	A	B	C	D	E
<i>Information</i>					
HPL-namn	X	X	X	X	X
HPL-läge	X	X	X		
Informationstavla	X	X	X	X	X
Digital informationstavla	X	(X)			
Taktil information & pratörer	X				

Tabell 5. Matris för hållplatsinformation per hållplatsklass.

2.4.4.1 Hållplatsskylt (Hållplatsklass A-E)

Ska finnas på alla hållplatser. På hållplatser med väderskydd kan tavlan ersättas med hållplatssymbol på väderskyddet.

Topptavlan ska innehålla hållplatssymbol (E22) enligt vägmärkesförordningen (2007:90) samt Din Tur logotyp. Hållplatsnamn behöver inte stå på topptavlan om det finns en

³ Allmän belysning på hållplatserna syftar till gatu- eller vägbelysning intill hållplatsen.

⁴ Solcellsbelysning syftar till belysning i exempelvis hållplatsskur eller på hållplatsstolpe.

informationstavla enligt nedan. Dock måste hållplatsläget anges på topptavlan. Förklaring av hållplatsläge, se 3.5.

Topptavlan ska vara av aluminium, ha måtten 330x400 mm och vara CE-märkta och följa Transportstyrelsens regler. Exempelbild nedan:



Bild 3. Hållplatsskylt/topptavla

2.4.4.2 Informationstavla (Hållplatsklass A-E)

Hållplatser utan väderskydd ska ha en informationstavla uppsatt på hållplatsstolpen. Tavlan ska visa grundläggande statisk information om kollektivtrafiken. Tavlan ska ha A3 eller A4 format beroende på hållplatsklass samt om det finns väderskydd. Tavlan ska ha ett tryck där det framgår hållplatsnamn samt hur ytterligare information om kollektivtrafiken kan erhållas. Informationstavlor i väderskydd ska ha en text och symbol för rökning förbjuden enligt lag. Exempelbild nedan:



Bild 4. Informationstavla

2.4.4.3 Digital informationstavla (Hållplatsklass A-B)

På hållplatser i klass A samt utvalda hållplatser i klass B ska det finnas en digital informationstavla för tidtabellsinformation i realtid. Skyltarna ska även kunna visa störningsinformation samt annan relevant information om kollektivtrafiken. Skyltarna placeras i väderskyddet så informationen syns för en resenär som står/sitter i väderskyddet.

Informationen som skickas till skyltarna styrs av Din Tur genom vårt realtids- och trafikledningssystem.

2.4.4 Punktskrift (Hållplatsklass A)

På alla hållplatser med fler än 100 påstigande ska det finnas taktil information. Denna information ska vara stansad på plasttavla och sitta placerad på hållplatsstolpe eller i slutet av taktilstråk i/vid väderskydd.

Informationen ska ange hållplatsens namn samt hur trafikinformation kan inhämtas.

Exempelbild nedan:



Bild 5. Tavla med punktskrift

2.5. Avstigning- och påstigningsläge

En hållplats består ofta av ett till flera hållplatslägen. Vanligt förekommande är två hållplatslägen i vardera riktningen. Större bytespunkter som resecentrum har vanligtvis flera hållplatslägen. Vanligt förekommande är att det finns ett påstigningsläge samt ett avstigningsläge för en hållplats. Den fysiska utformningen ska i stor utsträckning utformas lika oavsett av- eller påstigningsläge, dvs ficka och plattform behövs oavsett. Däremot kan utrustningsnivån variera beroende på vilken 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. I kommande bussupphandling avser Din Tur att göra kravställning på sensorer i fordonen som möjliggör att separera avstigande- och påstigandestatistik för att arbetet med att identifiera avstigande- och påstigandelägen ska fortgå.

2.6. Virtuella hållplatser

Baserat på nya flexibla trafikupplägg som exempelvis Paxa- Din Tur kommer det i framtiden ställas annorlunda krav på upphämningsplatser, så kallade virtuella hållplatser, som är nära kunden men som inte har fysisk utformning och skapar en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Här kan tillgänglighetenskraven kompromissas med den fysiska närheten.

3. Samverkan

Kunden möter kollektivtrafiken som en produkt och bör känna igen sig med Din Tur som varumärket utåt för kollektivtrafiken, därför är det av vikt att varje part i länet jobbar mot gemensamma riktlinjer. Ett starkt varumärke skapar en trygghet hos kunden och gör att kollektivtrafiken upplevs som mer attraktiv.

Att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur är ett långsiktigt arbete som innebär stora investeringskostnader. Det är därför av yttersta vikt att alla berörda parter samverkar och har långsiktiga mål för utvecklingen. Din Tur, som kollektivtrafikmyndighet är den part som tar på sig ansvaret att driva kollektivtrafiken framåt och koordinerar övriga parter.

Under denna punkt beskriver vi de parter som behöver vara delaktiga i arbetet, hur ansvaret fördelas mellan parterna, hur samverkansprocesserna ska gå till samt hur regional prioritering bör ske.

3.1 Parter

Din Tur - ansvarar för trafikering och information på hållplatser. Din Tur har även ett ansvar för att koordinera och styra de processer som drivs i syfte att utveckla och underhålla hållplatser.

Region Västernorrland - är en av åtta medlemmar i Din Tur som beställer och finansierar trafik. Region Västernorrland har även ett regionalt utvecklingsansvar som bland annat innefattar att ta fram regional utvecklingsstrategi och regional infrastrukturplan. Den regionala infrastrukturplanen sätter ramar för investeringar i kollektivtrafikanläggningar som exempelvis busshållplatser.

Länets sju kommuner - är alla medlemmar i Din Tur som beställer och finansierar trafik. Kommunerna har ansvar för ett omfattande kommunalt gatunät på vilket de bygger och underhåller busshållplatser samt anslutningar till dessa. Kommunerna är även ansvariga för utrustningen på hållplatser längs statliga vägar enligt ansvarsmatris under punkt 4.2.

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. Trafikverket ansvarar för den fysiska utformningen av hållplatser längs statlig väg. Trafikverket har i infrastrukturplanerna förutom finansiering för hållplatser längs statlig väg även medfinansiering till kommunala kollektivtrafikanläggningar.

Trafikföretag - utför kollektivtrafiken i länet med buss, taxi eller tåg via trafikavtal med Din Tur. Trafikföretagen är direkt berörda av förändringar som görs i kollektivtrafikens infrastruktur och bör vara med i dialogen från start vid planering av om- och nybyggnationer.

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

3.2 Ansvarsfördelning

Att finansiera, anlägga och underhålla hållplatserna i Västernorrland är ett ansvar för väghållaren, dvs kommunerna eller Trafikverket. Som kollektivtrafikhuvudman har Din Tur ansvaret för kollektivtrafiksystemet och därmed vilka hållplatser som trafikeras av vilka linjer. Din Tur har även ansvaret för hållplatsinventering och att ha ett uppdaterat nuläge över länets hållplatser. För det statliga vägnätet ska hållplatsinventeringen mynna ut i en regional prioriteringslista över de investeringar av infrastrukturella åtgärder som behöver förbättras och prioriteras i dialog med Region Västernorrland och Trafikverket. Inventeringen ska också hjälpa kommunerna med en prioritering av investeringar i hållplatsåtgärder.

Det konkreta ansvaret för bytespunkter och hållplatser beror på vem som är väghållare. I matrisen nedan anges vilken part som ansvarar för respektive del.

Hållplatsdel	Ansvarsomfattning	Ansvar statlig vägnät	Ansvar kommunalt vägnät
Körytor, markytor	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommun
Allmän belysning	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket/ kommun	Kommun
Pendlarparkering	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket/ kommunen	Kommunen
Hållplatsbelysning	Anläggning, drift & underhåll	Kommunen	Kommun
Väderskydd m. utrustning	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommun
Hållplatsstolpe	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommun
Hållplatsskylt	Anläggning, drift & underhåll	Din Tur	Din Tur
Information analog/digital	Anläggning, drift & underhåll	Din Tur	Din Tur
E till hållplats	Anläggning, drift & underhåll	Kommun	Kommun
Anslutande gång och cykelväg	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommun
Plattform & fundament	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommun

Din Tur ansvarar för hållplatsstolpe, topptavla samt all analog och digital information till resenären. Din Tur tar initiativ till att ta fram länsgemensamma ramavtal som möjliggör harmonisering och kostnadseffektiva inköp för alla parter. Kostnader för hållplatsutrustning kommer att planeras inom ramen för den gemensamt finansierade budgeten enligt ny kostnadsfördelningsmodell.

En del som kan vara svår att få till är snöröjning, då snöröjning av väg respektive hållplats inte alltid synkas eller utförs av samma part. Detta är ett område som länet behöver arbeta för att hitta bra lösningar inom.

3.3 Processer

Processen för om- och nybyggnation av hållplatser innehåller flera steg och utgår från det årshjul som finns i bilaga 1.4. Varje steg har en ansvarig part och en eller flera samverkande parter. Processflödet presenteras närmare i bilaga 1.3 avser om- och nybyggnationer för hållplatser på statlig och kommunal väg.

Initiering - initiativet till en om- eller nybyggnation kan komma från olika håll, exempelvis länsgemensamma prioriteringslistan, resenärer, näringslivet, kommunen, trafikhuvudmannen, väghållaren eller trafikbolaget. Alla inspel bör landa hos trafikhuvudmannen som koordinerar processerna.

Dialog - Tidigt skede - tidigare kartlagda behov och nya förslag behöver sammanställas i en regional prioritering för statliga vägar som sedan ska kommuniceras med berörda parter. Din Tur ansvarar för att årligen sammanställa en aktuell regional prioritering.

Planering och projektering - utifrån regional prioritering påbörjas planering av prioriterade objekt. Det är väghållaren som ansvarar för projektering men samverkan bör ske med flera parter. Finansiering är en viktig del i planeringen och bör hanteras i detta skede. Projektering sker utifrån riktlinjer fastställda i denna hållplatshandbok.

Genomförande - det är väghållaren som ansvarar för genomförandet. Framkomligheten på vägen samt tillgången till en eventuell hållplats påverkas, även i detta skede är det viktigt med dialog med trafikhuvudman och trafikbolag.

Avslut - i slutet av en om- eller nybyggnation är det viktigt med besiktning för att identifiera eventuella brister innan hållplatsen börjar trafikeras. Väghållaren bör därför erbjuda Din Tur att förbesöka hållplatsen innan projektet avslutas för att möjliggöra åtgärder vid eventuella brister. När hållplatsen är färdigställd ansvarar Din Tur tillsammans med väghållaren att informationen uppdateras i den gemensamma databasen.

Drift och underhåll - när hållplatsen börjat trafikeras är det viktigt att driften och underhållet sköts så att funktionaliteten på hållplatsen bibehålls med årtider och år.

Som ett komplement till ansvarsfördelningen samt processen för hur en hållplats skapas eller flyttas ska checklistor för processerna tas fram. Din Tur ansvarar för checklistan som ska ses som ett internt hjälpmedel så att det blir enkelt att följa de olika stegen i rätt ordning. Nedan visas den checklista som Din Tur jobbar efter.

Beskrivning	Utfört	Datum	Signatur
Berörda parter enas om om-/nybyggnation			
Hållplatsutformning och placering bestäms			
Ritningar/underlag tas fram			
Vägplan vinner laga kraft			
Berörda parter godkänner hållplatsutrustning/utformning			
Hållplatsplanering: -Kalkyl och kostnadsfördelning -Upphandling eller egen entreprenad -Tidsplan/Genomförandeplan			
Eventuellt ansökan medfinansiering			
Utrustning beställs			
Eventuell el beställs			
Genomförandemöten med berörda parter			
Levererar utrustning			
Hantera trafikpåverkan			
Förbesöka hållplatsen			
Inmätning och dokumentering			
Överlämning till drift och underhåll			
Rekvirering eventuell medfinansiering			

3.4 Regional prioritering

I bilaga 1.4- årshjul för hållplatsarbete beskrivs det årliga arbetet avseende hållplatser. Detta årshjul knyter i sin tur an till det årshjul för trafikplanering som återfinns i Trafikförsörjningsprogrammets huvuddokument. I februari skickar Din Tur ut information om ansökningar för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder på kommunala vägar och i april begärs inspel från kommunerna om åtgärder för hållplatser på statliga vägar.

Din Tur ansvarar för att en gång om året sammanställa en aktuell regional prioriteringslista för hållplatsinsatser.

Nedan följer en tabell som beskriver viktningen, den hållplats som viktas högst är den som är högst prioriterad i den regionala prioriteringslistan.

Din Tur eftersträvar att få en helhetssyn över länets samtliga hållplatser genom att genomföra en hållplatsinventering. När detta är genomfört kommer Din Tur vara den part som i samråd med medlemmarna föreslår vilka hållplatser som ska spelas in till Trafikverket i den regionala prioriteringslistan. Detta kommer att hanteras vid respektive medlems trafikdialoger.

Bedömning av hållplatsprioritering	Poäng
>100 påstigande/dygn	100
21-100 påstigande/dygn	75
6-20 påstigande/dygn	50
1-5 påstigande/dygn	25

<1 påstigande/dygn	15
Hållplats nära eller i anslutning till skola	75
Hållplats nära eller i anslutning till vård/omsorg	50
Sikt	25
Hastighet	25

Din Tur genomför därefter ett årligt dialogmöte med Trafikverket där den aktuella listan presenteras och diskuteras. Baserat på de hållplatser som väljs ut från den regionala prioriteringslistan görs detaljplaneringen om hållplatser är i behov av om- eller nybyggnation pga. etableringar och exploateringar samt om åtgärder behövs på båda sidor om vägen.

Trafikverket utgår ifrån listan och mötet när de sedan beslutar om fördelningen, i samråd med Region Västernorrland, av de medel som finns i infrastrukturplanerna för finansiering av kollektivtrafikanläggningar på statlig väg.

4. Genomförande

Denna hållplatshandbok ska ligga till grund för det framtida arbetet.

Din Tur kommer börja med att kartlägga och sammanställa data över länets hållplatser och samla dessa i en databas som används för publicering av resenärsinformation. Databasen ska hållas uppdaterad med hjälp av länets samtliga aktörer.

Fram till dess att inventeringen är gjord behövs samverkan med länets kommuner för inspel till den regionala prioriteringslistan. Samverkan kring uppdatering av hållplatser vid om- och nybyggnation behövs även till dess att inventeringen är slutförd.

Utifrån det årshjul som presenteras i bilaga 1.4 samt i trafikförsörjningsprogrammet ska återkommande möten hållas med berörda aktörer. Baserat på dessa möten ska Din Tur ta fram förslag av aktuell regional prioritering av hållplats(om)byggnationer. Denna prioritering ska ligga till grund för beslut som tas av Trafikverket, i samråd med Region Västernorrland, gällande finansiering av och medfinansiering till om- och nybyggnation av busshållplatser.

5. Begreppsförklaring

I bilaga 7 – begreppsförklaringar återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och samtliga bilagor.

Bilaga 1.1 – 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
- Körbانهållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Mitthållplats
- Sågtandshållplats

Hållplatstyper på landsbygd:

- Körbانهållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Vägrenshållplats



Dubbel stopphållplats bör väljas där kollektivtrafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras högre än bland annat 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.



Enkel stopphållplats bör väljas där kollektivtrafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras. Hållplatstypen kan väljas vid högre biltrafikflöde än vid dubbel stopphållplats. 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.



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.

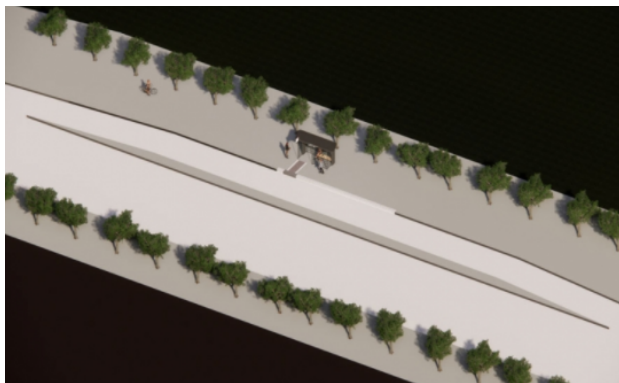
Klackhållplats undviks vid långa hållplatsuppehåll och om fordonstrafikflödet är högt.



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



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.



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



Mitthållplats 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.



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.



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.

Bilaga 1.2 - Hållplatsskisser och bilder

Hållplatsskisser enligt nedan är framtagna för att skapa en gemensam grund för länets hållplatser. Hållplatserna är bland det första en resenär möter när de reser med kollektivtrafiken. Genom att skapa länsgemensamma hållplatsskisser säkerställer Din Tur att våra resenärer möts av hållplatser som håller en god standard oavsett var i länet de reser.

Skisserna är avsedda för länets väghållare att utgå ifrån vid ny- och/eller ombyggnationer av hållplatser i Västernorrlands län. Dock kan avvikelser förekomma och behöva hanteras i nästa steg, dvs i detaljprojekteringen. Cykel- och pendlarparkering, anslutande GC-väg, allmän belysning som ligger i nära anslutning till plattformen är exempel på attribut som bör hanteras av väghållaren i projekteringen. Plattformslängd är en fråga om markanspråk och utrymme som även det bör hanteras av väghållaren och utgå från vilken busstyp som skall angöra hållplatsen. Papperskorg kan med fördel placeras i väderskydd men även här kan avvikelser förekomma.

Sinus- och kupolplattor anpassas till platsen dock med standarden 35x35 cm.

Renderingsbilder - hållplatsklass A-C

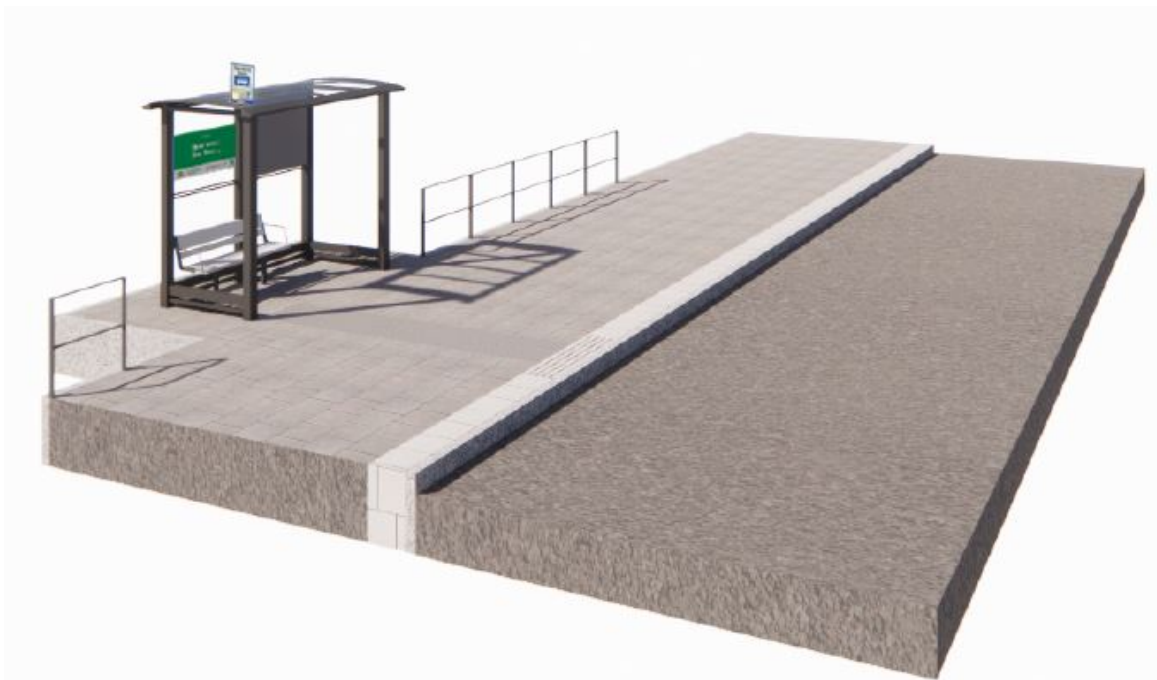


Bild 1. Renderingsbild av hållplatsklass A.



Bild 2. Renderingsbild hållplatsklass B.

För hållplatsklass C är väderskydd en valbar utrustning och i de fall där väderskydd inte väljs kompletteras utrustningen med en stolpe med toptavla samt informationstavla.

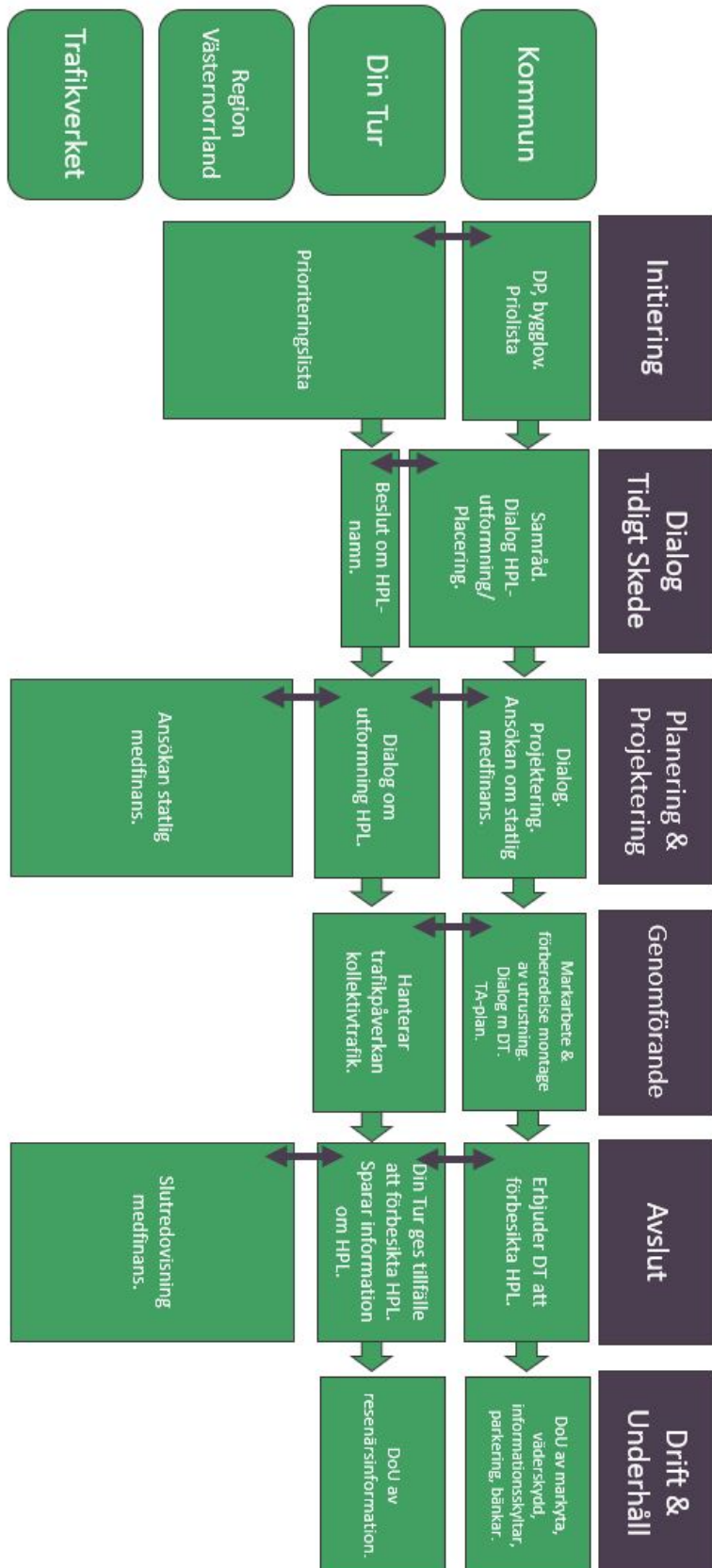


Bild 3. Renderingsbild hållplatsklass C.

Bilaga 1.3 – processbeskrivningar

I denna bilaga återfinns processbeskrivningar för om- eller nybyggnation av hållplats längs kommunal respektive statlig väg.

Bild 1 – processbeskrivning för hållplats längs kommunal väg:



Bilaga 1.4 – Årshjul för hållplatsarbete

