

Hållplatshandbok

Länstrafiken i Västerbotten AB

Fastställd av Länstrafikens ledningsgrupp
2022-11-28



Innehållsförteckning

Inledning	3
1 Ansvarsfördelning för hållplatser	4
1.1 Olika aktörer inom kollektivtrafiken	4
1.2 Övergripande fördelning hållplatsansvar	4
1.3 Region Västerbotten	5
1.4 Kommuner	6
1.5 Länstrafiken i Västerbotten	7
1.6 Trafikverket	8
1.7 Länsstyrelsen	9
1.8 Vägföreningar för enskilda vägar	9
1.9 Översikt fördelning hållplatsansvar	10
2 Kommunala kollektivtrafikansvarigas rutiner för brist vid busshållplats efter statlig eller kommunal väg	12
3 Kommunens rutiner för underhåll av hållplatser efter statlig och kommunal väg	13
4 Lokalisering av busshållplatser	14
5 Utformning av busshållplatser (ej stadstrafik)	15
5.1 De fem hållplatsklasserna	15
5.2 Målstandard	17
6 Lista för hållplatsbrister för statliga vägar vid Region Västerbotten	24
7 Ordlista	27
BILAGA 1 - Mål, lagar och regler som styr arbetet med hållplatsstrukturen	31
BILAGA 2 – Hållplatskvalitéer	35
BILAGA 3 - Busshållplatstyper och plattformstyper i Vägars och Gators Utformning och egenskaper som inte styrs av hållplatsklass	38
BILAGA 4 - Trepartsavtal för väderskydd	43

Inledning

Syftet med Länstrafiken i Västerbottens hållplatshandbok är att vara ett stöd till de inom Västerbottens län som arbetar med att planera, utforma och underhålla busshållplatser inom Länstrafiken i Västerbottens verksamhetsområde. I hållplatshandboken beskrivs ansvarsförhållanden, och rekommenderad klassificering, utformning och utrustning av busshållplatser. En sådan sammanfattande beskrivning och rekommendation har hitintills saknats i Västerbotten. Klassificering, utformning och utrustning gäller busshållplatser för regionbusstrafik, inte för rena stadstrafikhållplatser i Umeå och Skellefteå. Handboken behandlar inte heller busstationer och resecentrum.

En viktig målgrupp för hållplatshandboken är kommunerna. Eftersom kommunerna finansierar största delen av hållplatsutrustningen, och även allt upp till och med markyta på kommunala vägar, så är det naturligtvis rekommenderat, men frivilligt, att följa handbokens föreslagna sätt att klassificera, utforma och utrusta busshållplatser. Om hållplatserna i Västerbotten är likartade så är det lättare för resenärerna att veta vad de kan förvänta sig. Om hållplatsernas kvalitet förbättras i genomsnitt, så kommer det bland annat att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Länstrafikens förhoppning är att hållplatshandboken ska ge något att förhålla sig till och på det sättet bidra till mer likartade och i genomsnitt bättre hållplatser.

Förutom denna handbok så är också *Trafikverkets regelverk Vägars och Gators Utformning Krav och Vägars och Gators Utformning Råd* (VGU) ett stöd vid utformningsarbetet vid kommunala vägar. De reglerna är obligatoriska i de flesta fall efter statliga vägar. Också andra regler finns. Handboken hänvisar till dessa regler och innehåller sammanfattningar av viktiga skrivningar i dem.

Hållplatshandboken är alltså ett komplement till andra regler som beskrivs i Bilaga 1. De som arbetar med hållplatsåtgärder kan inte alltid enkelt avgöra vilken standard som är lämplig för vilka busshållplatser. Olika regler gäller i olika situationer och reglerna innebär ofta en helhetsbedömning från fall till fall. Reglerna innehåller sällan enkla tumregler baserat på exempelvis antal påstigande. Det är inte heller alltid lätt att urskilja på vilket sätt de ekonomiska ramarna får och kan beaktas i val av åtgärd och vad som kan anses vara en skälig åtgärd. Hållplatshandboken är förhoppningsvis ett stöd både vid hantering av enskilda hållplatsärenden som kommer upp, och i planeringen av det mer långsiktiga arbetet att utveckla kommunens och regionens busshållplatser. Dessutom har det saknats en enkel beskrivning av ansvarsförhållanden och rutiner för att åtgärda hållplatsbehov i vår region, med den fördelning av ansvar som gäller här.

Vi vill gärna vidareutveckla handboken så det är till ännu större hjälp, så hör gärna av dig med förbättringsförslag. Utbildningsomgångar om hållplatshandboken och om möjligheterna till finansiering och medfinansiering genom Länstransportplan och Nationell Plan kommer att genomföras kontinuerligt.

1 Ansvarsfördelning för hållplatser

1.1 Olika aktörer inom kollektivtrafiken

Många aktörer ingår i planering och utförande av kollektivtrafiken i Västerbotten. Busshållplatserna är en del av helheten. Det krävs ett väl fungerande samspel mellan olika aktörer för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla. Exempel på aktörer är:

- Finansiärer av kollektivtrafik (kommunerna och Region Västerbotten)
- Länstrafiken i Västerbotten
- Norrtåg
- Trafikföretag (buss och tåg) med upphandlad trafik och/eller kommersiell trafik
- Väghållare (kommunala, statliga och enskilda)
- Kommuner (hållplatsutrustning, fysisk planering med mera)
- Trafikverket, Länsstyrelsen, med flera myndigheter

Det finns två möjliga finansiärer av offentligt upphandlad busstrafik:

- Region Västerbotten, eventuellt tillsammans med grannregioner
- Kommuner

1.2 Övergripande fördelning hållplatsansvar

När det gäller busshållplatser så varierar ansvarsområdena beroende på vem som är väghållare där busshållplatsen ligger, vem som finansierar trafiken, och ifall staten är väghållare, om det är en regional statlig väg eller en nationell statlig väg (europaväg).

Det behövs ett gott samarbete mellan kommuner, andra väghållare, Länstrafiken, och Region Västerbotten (både som kollektivtrafikmyndighet och länsplaneupprättare) vid planering, byggande och underhåll av busshållplatser. Genom en aktiv dialog mellan de som är berörda säkerställs god fysisk utformning vid busshållplatser och deras närområden, inklusive bil- och cykelparkering. Förutom att ansvarsgränserna behöver vara tydliga, så är det bra om varje aktör går igenom den egna verksamheten och har konkreta aktivitetsplaner för att kunna bidra till en i genomsnitt högre kvalitet på busshållplatserna.

Det finns tre typer av väghållare:

- Staten genom Trafikverket
- Kommunen som vägen ligger i
- Enskild, till exempel en vägförening

För att få reda på vem som är väghållare av en viss väg, kan man med fördel använda internettjänsten "NVDB på webb".

Ansvarsområden för anläggning och underhåll av busshållplats delas upp i två huvuddelar: Upp till och med markyta och ovanför markyta. Ansvar för de olika delarna som ingår i upp till och med markyta och ovanför markyta sammanfattas i tabell 1 nedan.

- Upp till och med markyta. Ansvar för allthållplatsrelaterat som är upp till och med markyta (inklusive beläggningen) ligger på den aktuella väghållaren. Kommuner kan dock få medfinansiering från Länstransportplan till denna del, där de är väghållare. Vid nyanläggning är det vanligt att väghållaren involverar flera parter i samhället för att utreda anläggningen. Underhåll upp till och med markyta är också något väghållaren ansvarar för. Åtgärder så som snöröjning, halkbekämpning och så vidare, se vidare i kapitel 2–3.

- Ovanför markyta. Vägbelysning, vägskyltar, plogkäppar och så vidare ovanför markyta, är oftast något som väghållaren (kommunen, staten eller enskild) ansvarar för. Däremot på busshållplatser, så är det kommunen som äger och ansvarar för busshållplatsens utrustning och underhållet av den, bland annat väderskydd, hållplatsstolpe med skylt, papperskorgar, belysning i väderskydd. Se vidare i kapitel 2–3.

Trafikföretag har inget formellt ansvar för busshållplatserna, men de ansvariga behöver beakta både den upphandlade och den kommersiella trafikens behov vid hållplatsåtgärd.

1.3 Region Västerbotten

Region Västerbotten är regional kollektivtrafikmyndighet i länet, och finansiär av upphandlad kollektivtrafik mellan kommuncentra.

Som kollektivtrafikmyndighet har regionen intresse av en god kvalitet på hållplatser eftersom de spelar roll för kollektivtrafikens attraktivitet och kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Region Västerbotten ska regelbundet anta och vid behov revidera ett Regionalt trafikförsörjningsprogram som bland annat innehåller mål för kollektivtrafikens utveckling, mål som busshållplatserna i sin tur är viktiga för. Myndigheten fattar beslut om så kallad allmän trafikplikt, och ger sedan någon part i uppdrag att upphandla trafiken, i nuläget Länstrafiken i Västerbotten. För Skellefteå tätortstrafiks del är det Skellefteå kommun som fått i mandat att upphandla trafiken eller utföra uppdraget i egen regi. I dagsläget utförs det genom det kommunala bolaget Skellefteå Buss. Umeå stadstrafik upphandlas av Länstrafiken i Västerbotten.

Också i egenskap av finansiär av upphandlad kollektivtrafik mellan kommuncentra har regionen intresse av att hållplatserna som trafikeras har god kvalitet.

Region Västerbotten är länsplaneupprättare i Västerbotten, vilket innebär att regionen tar fram och beslutar om Länstransportplanen som fördelar statliga medel till bland annat busshållplatser (se Bilaga 1).

Region Västerbottens uppdrag vad gäller busshållplatser:

- Beslutar om mål för kollektivtrafikens utveckling, av betydelse för busshållplatserna.
- Beslut om finansiering hållplatsåtgärder upp till och med markyta vid regional statlig väg genom Länstransportplan. Dock så är det Trafikverket som beslutar om en åtgärd stämmer med vad som kan ges medfinansiering till.
- Tar emot och behandlar ansökningar om medfinansiering ur Länstransportplan av kommunala kollektivtrafikanläggningar. Dock så är det Trafikverket som beslutar om en åtgärd stämmer med vad som kan ges medfinansiering till.
- Prioriteringar som föreslås till Trafikverket gällande hållplatsåtgärder upp till och med markyta efter nationell statlig väg alltså europavägarna.
- För att kunna göra dessa prioriteringar efter statliga vägar, leder Region Västerbotten i samverkan med Länstrafiken, Trafikverket och kommunerna en process med att ta fram, fastställa och uppdatera så kallad hållplatsbristlista upp till och med markyta efter statliga vägar.
- I egenskap av finansiär av stomlinjetrafik så står Region Västerbotten för halva materialkostnaden för nybyggnation och underhåll av utrustning ovanför markyta, vid busshållplatser som trafikeras helt eller delvis med regionfinansierad trafik. Detta inom

ramen för fastställt budget för ändamålet. Övriga kostnader (andra hälften av materialkostnaden, arbetskostnad) står då kommunen för. Åtgärder med det här bidraget behöver förankras hos regionen före genomförande.¹

1.4 Kommuner

Kommunerna är finansiärer av den samhällsbetalda kollektivtrafiken inom kommunen men i undantagsfall så samarbetar kommuner kring finansiering av samma linje. Kommunen ansvarar alltid för hållplatsutrustning. Hållplatsutrustning ägs av kommunen och omfattar exempelvis väderskydd, hållplatsstolpe med toppskylt, belysning i väderskydd, eventuell informationstavla. 2

Hållplatsutrustning omfattar inte bullerplank eller allmän gatubelysning och det är vanligtvis väghållaren som ansvarar för det. Kommunerna är ofta markägare och väghållarmyndighet i tätorter. De är också bygglovsmyndighet och utformning och placering av anläggningar över en viss storlek behöver vara godkända av kommunen, och andra bygglovspliktiga anordningar på busshållplatser, bytespunkter, knutpunkter och resecentrum. Dock är det reglerat i plan- och bygglagen att exempelvis väderskydd är befriade från bygglovsplikt. Inom områden med detaljplan så behövs ett skyltlov från kommunen för att sätta upp till exempel en digital informationsskylt om avgångar och ankomster. Det finns undantag från skyltplikt. Mer information finns på kommunernas hemsidor.

Kommunernas uppdrag vad gäller busshållplatser:

- Föreslår placering av busshållplatser längs statlig väg, medan Trafikverket beslutar om det. Beslutar om placeringen ifall det är kommunal väg (i samråd med Region Västerbotten när Region Västerbotten har finansierad trafik på platsen).
- Ansvarar för och äger hållplatsutrustningen vid alla busshållplatser inom sitt geografiska område, alltså för allt ovanför markyta. Även för specifik belysning på själva hållplatsen eller i väderskyddet. Trafikverket ansvarar för allmän vägbelysning vid statlig väg, och hållplatser inklusive plattform kan då belysas och belysningen underhållas som en del av den allmänna vägbelysningen. Hållplatstypen styr då om det ska vara allmän vägbelysning vid hållplatsen eller inte. Kommunen däremot bekostar eller underhåller belysning inne i väderskydd och annan belysning av hållplatsutrustning.
- Ansvarar för och äger också allt upp till och med markyta efter kommunal väg.
- Ansvarar för snöröjningen vid busshållplatser efter kommunal väg.
- Finansierar hållplatsutrustning vid alla busshållplatser inom sitt geografiska område, alltså allt ovanför markyta. I de fall då även regionfinansierad trafik stannar vid busshållplatsen, så bidrar regionen med halva materialkostnaden för nybyggnation och underhåll (se under Region Västerbotten ovan).
- Finansierar hållplatsåtgärder upp till och med markyta på kommunal väg men kan ansöka om medfinansiering av kollektivtrafikåtgärd för detta, genom Länstransportplan.
- Ansvarar för rengöring av och i väderskyddet

¹ Detta är fastställt i den så kallade Västerbottensmodellen som fastställts av regionfullmäktige (RS 407-2021) och kommunerna år 2021. Det är en beskrivning av organisation och finansiering av kollektivtrafiken.

² Beslut av Region Västerbotten Förbundsstyrelsen 7/11-2012, diarienummer 12RKT006 samt tjänstepersonbeslut myndighetschef vid kollektivtrafikmyndigheten den 20 mars 2012 samt meddelande från myndighetschefsbeslut om kostnadsfördelning vid hållplatsåtgärder tjänstepersonbeslut 8 juni 2012, rubricerat Hållplatsåtgärder.

- Utfärda lokala trafikföreskrifter relaterat till hållplatslägen vid kommunal väg, till exempel om ett hållplatsläge ska placeras i direkt anslutning till en vägkorsning. Då behövs en avvikelse från det allmänna förbudet att stanna eller parkera i en vägkorsning. Mer information finns hos till exempel Sveriges Kommuner och Regioner.

Bebyggelseplanering och lokalisering av arbetsplatser och handelsområden ger de grundläggande förutsättningarna för planering och genomförande av kollektivtrafik. Kommuner ska enligt Plan- och bygglagen samråda förslag till översiktsplan med regionen. Också vid detaljplanering behöver kollektivtrafik beaktas liksom annan trafik. Enligt plan- och bygglagen ska detaljplaner och bygglov hänvisa bebyggelse och byggnadsverk till mark som är lämplig med hänsyn till bland annat möjlighet att ordna trafik.

Bebyggelsen och byggnadsverken ska sedan utformas och placeras på marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bland annat trafikförsörjning och god trafikmiljö, och möjligheten för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga att använda området. Det står också i Plan- och bygglagen att de myndigheter, sammanslutningar och enskilda som i övrigt har väsentligt intresse av förslaget ska samrådas med.

Det är mycket bra att, vid planering av nya exploateringar eller större förändringar i den fysiska miljön, i ett tidigt skede involvera de berörda kollektivtrafikaktörerna, exempelvis Länstrafiken, finansierarna alltså regionen och/eller kommunen, och Trafikverket, för planering av nya busshållplatser.

1.5 Länstrafiken i Västerbotten

Länstrafiken i Västerbotten AB (Länstrafiken) har en politisk tillsatt styrelse. Region Västerbotten äger bolaget och styr genom bland annat ägardirektiv som beslutas politiskt i regionen. Det finns en gemensam ledning och ett huvudkontor i länet. Respektive väghållare och kommun fattar beslut om hållplatsernas utformning, men Länstrafikens målsättning är att hållplatshandboken ska bidra till att standarden blir likartad och kvalitén blir i genomsnitt högre i länet.

Länstrafiken ska samordna hållplatsfrågor och i miljöfrågor vara rådgivande, vägledande och stödjande i förhållande till bolagets finansierare. I grunden är ansvarsförhållandet sådant att finansierarna av trafik (som har behov av busshållplatser för på- och avstigning) och kommunen (som äger hållplatsutrustningen ovanför markyta) föreslår placering av busshållplats. I sista hand är det väghållaren, alltså staten eller kommunen själv, som godkänner placering och utformning inom ramen för lagar och regler. Länstrafiken som sakkunnig har i uppdrag att samordna och samråda med parterna.

Länstrafikens uppdrag är att i egen regi eller genom avtal med andra trafikföretag upphandla och bedriva kollektivtrafik, förvalta och utveckla verksamhetssystem, svara för ekonomisk uppföljning, verksamhetsstatistik, information, marknadsföring och kundservice samt i övrigt biträda kollektivtrafikmyndigheten.

Länstrafikens uppdrag vad gäller busshållplatser:

- Har en hållplatsansvarig som är kontaktperson för både kommuner, region och Trafikverket för råd och diskussioner kring busshållplatser.
- Har uppsikt över det totala hållplatsnätet i länet genom sin hållplatsdatabas och hållplatsansvarig.
- Informerar om busshållplatsernas placering genom karta i reseplanerare.

- Upphandlar ramavtal för bland annat väderskydd, toppskylt och skyltsystem inklusive pratorfunktion, där Länstrafiken i Västerbotten avropar på uppdrag av kommuner och region. Den som betalar för utrustningen äger oftast utrustningen, men gällande skyltsystem är det Länstrafiken som formellt äger och förvaltar utrustningen.
- Tar fram exempelvis tidtabellsfiler, hållplatsanslag, dekaler med mera, som kommunen eventuellt sätter upp i väderskydd.
- Arbetar på flera olika sätt med att utveckla kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Bland annat som sakkunnig i busshållplatsers tillgänglighet.
- Ansvarar för hållplatshandboken.
- Tillhandahåller påstigandestatistik
- Tar fram underlag till och deltar i Region Västerbottens process med att ta fram, fastställa och uppdatera den så kallade hållplatsbristlistan.
- Ansvarar för den gemensamma databasen Rebus.

Rebus trafikdatabas innehåller all information kring busshållplatsers geografi, utrustning och så vidare. Trafikutvecklarna på Länstrafiken använder också Rebus för all trafikplanering i länet. Dessutom används denna databas för vår kundservice, som svarar på frågor från allmänheten kopplat till busshållplatser. För att allt ska bli rätt hela vägen, så krävs det att all information kring busshållplatsen är korrekt. Vid alla åtgärder som görs, måste dialog ske med Länstrafiken så att informationen i databasen uppdateras.

1.6 Trafikverket

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

De medel som finns till kollektivtrafikåtgärder i Nationell Plan och Länstransportplan, hanteras av Trafikverket. Regeringen beslutar om Nationell Plan. Regionen beslutar om Länstransportplan inom ramen för hur mycket pengar som regeringen anslagit till regionens länstransportplan.

Trafikverket ska, liksom alla andra aktörer, verka för anpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning liksom för att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks inom hela vägtransportssystemet.

Trafikverket är vägghållarmyndighet och har ansvar för europavägar, riksvägar och länsvägar vilket kan innebära att de kan vara vägghållarmyndighet för vissa större vägar genom kommunernas tätorter.

Trafikverket äger och underhåller alla spårområden och plattformar längs järnvägarna. Ofta finns busshållplatser och terminaler lokaliserade intill järnvägsstationerna. Busshållplatserna är dock oftast placerade på kommunal mark och därmed utanför Trafikverkets områden.

Trafikverket har ett regelverk som heter VGU med krav och råd både för busshållplatser i tätort och i landsbygd. VGU beskrivs mer utförligt i Bilaga 1. Trafikverket har tidigare tagit fram Modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd[1], men VGU väntas ersätta innehållet i modellen när VGU uppdateras.

Trafikverkets ansvar vad gäller busshållplatser:

- Har överblick över busshållplatser inom vägområdet längs statlig väg
- Finansierar hållplatsåtgärder upp till och med markyta efter statlig väg genom länstransportplanerna som regionen beslutar om, och genom Nationell Plan som Regeringen beslutar om.
- Utformar busshållplatser upp till och med markyta inom sitt vägområde efter statlig väg, i samråd med andra.
- Ansvarar för projektering och byggande av busshållplatser upp till och med markyta inom sitt vägområde och följer då regelverket VGU.
- Ansvarar för snöröjning och städning vid och på busshållplatser inom sitt vägområde efter statlig väg, förutom inne i väderskyddet.
- Ansvarar för allmän vägbelysning vid statlig väg, och hållplatser inklusive plattform kan då belysas och belysningen underhållas som en del av den allmänna vägbelysningen. Hållplatstypen styr då om det ska vara allmän vägbelysning vid hållplatsen eller inte. Trafikverket bekostar eller underhåller inte belysning inne i väderskydd, belyser inte informationsskyltar och liknande.
- Tar emot och behandlar ansökningar om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar.
- Trafikverket beslutar om en åtgärd med länstransportplanens medel är bidragsberättigad, dvs. om innehållet stämmer med vad som kan ges medel till.
- Samråder med Länstrafiken och regionen om ovanstående bland annat genom kontakt i enskilda projekt, möten med kommunerna och regelbundna så kallade planeringsmöten med regionen och Länstrafiken.
- Tar emot och behandlar ansökningar från den vill anlägga något inom vägområdet för statlig väg. Det kan röra ett väderskydd, fristående informationsskylt eller liknande.
- Trafikverket kan alltså ge annan part tillstånd att bygga en hållplats i vägområdet för statlig väg.
- Behandlar kollektivtrafikfrågor vid samråd om kommunernas översikts- och detaljplaner.

1.7 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen i Västerbotten utfärdar nya lokala trafikföreskrifter vid anläggning av busshållplats i korsning vid statlig väg. Detta då det enligt Trafikförordning (1998:1276) är förbjudet att stanna i korsning. Länsstyrelsen behöver då behandla en ansökan om att stoppförbudet inte längre gäller i korsningen. Detta görs genom att man begär yttranden från flera aktörer, bland annat Trafikverket och Länstrafiken, innan tillstånd kan ges.

1.8 Vägöreningar för enskilda vägar

I vissa kommuner finns busshållplatser för allmän kollektivtrafik efter enskilda vägar, och ibland finns det väderskydd på dessa. Busshållplatser inklusive väderskydd på enskilda vägar snöröjs oftast av de enskilda utan ersättning och det förekommer ersättning från kommunen för material som behövs för reparationer och liknande. I bilaga 4 finns exempel på en avtalsmall "tredjepartsavtal för busskur", som används i kommunen när avtal sluts med en byaförening/intresseförening.

1.9 Översikt fördelning hållplatsansvar
 Tabell 1

Ansvarsområde	Fattar beslut, ansvarig för utplacering och underhåll	Ekonomiskt ansvarig för anskaffning och löpande underhållskostnader Eventuell möjlighet till ekonomiskt stöd
Upp till och med markyta		
Ficka/plattform/ motsvarande	Väghållare	Väghållare Finansiering ur Länstransportplan vid statlig regional väg beslutas av regionen Medfinansiering ur Länstransportplan vid kommunal väg beslutas av regionen Finansiering ur Nationell Plan vid Europaväg beslutas av Trafikverket
Utrustning		
Väderskydd	Kommun	Kommun Medfinansiering till hållplatsmateriel från regionen (vid stomlinjer) Väderskydd avropas via Länstrafikens ramavtal
Cykelparkering	Kommun i efterskott/väghållare under projektering	Kommun för cykelparkeringar som anläggs i efterskott, väghållare för cykelparkeringar som anläggs i samband med ny/ombyggnation. Medfinansiering till materiel från regionen (vid stomlinjer)
Papperskorg	Kommun	Kommun
Hållplatsinformation		
Toppskylt + hållplatsnamn på väderskydd och/eller hållplatsstolpe	Kommun	Kommun Medfinansiering till hållplatsmateriel från regionen (vid stomlinjer) Material avropas via Länstrafikens ramavtal
Lägesbokstäver på väderskydd och/eller toppskylt	Kommun	Kommun Medfinansiering till hållplatsmateriel från regionen (vid stomlinjer) Material avropas via Länstrafikens ramavtal
Informationsanslag t.ex. eventuella tidtabeller	Kommun, Länstrafiken kan bistå med mall	Kommun, Länstrafiken
Realtidsskylt (digitalt skyltsystem)	Länstrafiken	Region, kommunen finansierar skyltar utöver det grundkoncept som finns framtaget. Medfinansiering till hållplatsmateriel från regionen (vid stomlinjer)
Hållplatsutrop (prator)	Länstrafiken	Region, kommunen finansierar hållplatsutrop utöver det grundkoncept som finns framtaget.

		Medfinansiering till hållplatsmateriel från regionen (vid stomlinjer)
Rökning förbjuden-skylt	Kommun	Kommun
Affischering förbjuden-skylt	Kommun	Kommun
Säkerhet		
Det går att ta sig till och från hållplatsen på ett trafiksäkert sätt	Väghållare	Väghållare Finansiering ur Länstransportplan vid statlig regional väg beslutas av regionen Medfinansiering ur Länstransportplan vid kommunal väg beslutas av regionen Finansiering ur Nationell Plan vid Europaväg
Hållplatsens lokalisering, bland annat så busschauffören lätt kan uppfatta resenärer på hållplatsen	Väghållare	Väghållare
Skyddsräcke	Väghållare	Väghållare
Bra allmän vägbelysning som beaktar hållplats vid behov	Väghållare	Väghållare
Belysning av hållplatsutrustning (utöver allmän vägbelysning)	Kommun	Kommun Medfinansiering till hållplatsmateriel från regionen (vid stomlinjer)
Belysning i väderskydd (solcell eller fast installation)	Kommun	Kommun Medfinansiering till hållplatsmateriel från regionen (vid stomlinjer)
Reflexsnurra	Kommun	Kommun Medfinansiering till hållplatsmateriel från regionen (vid stomlinjer)
Underhåll		
Snöröjning av hållplatsen	Väghållare	Väghållare
Snöröjning inne i väderskydd	Kommunen	Kommunen
Rengöring vid hållplatsen	Väghållare	Väghållare
Rengöring av och inne i väderskydd	Kommun	Kommun
Slyröjning	Väghållare	Väghållare

2 Kommunala kollektivtrafikansvarigas rutiner för brist vid busshållplats efter statlig eller kommunal väg

Vid alla typer av brister vid busshållplatser är det viktigt att göra en ordentlig undersökning och planering innan man vidtar en åtgärd. En brist vid en busshållplats kan vara till exempel att det saknas en busshållplats, att en busshållplats är felplacerad, eller att resenärer eller chaufförer upplever en befintlig busshållplats som osäker. Det är många parametrar att ta hänsyn till.

Nedan följer en översiktlig checklista som är rekommenderad för kommuner att följa, när det finns en brist vid en busshållplats.

Checklista för busshållplatsåtgärd

1. Ta kontakt med Länstrafikens hållplatsansvarige och påbörja dialog. Det är viktigt eftersom all information kring busshållplatsen ska registreras i Länstrafikens databaser. Länstrafiken har dessutom rollen att inleda de dialoger som behövs och samordna hållplatsarbetet i länet.
2. Utred i dialog med Länstrafiken vem som är väghållare. Det är viktigt eftersom väghållaren formellt äger rätten till vägområdet. På statlig väg ska oftast Trafikverket vara en part för dialogen och godkänna åtgärderna innan utförande. Se kapitel 3 om ansvarsfördelning.
3. Gör en bedömning av vilken hållplatsklass som den tänkta eller befintliga busshållplatsen har. Se kapitel 5.1 om de fem hållplatsklasserna.
4. Är det en ny busshållplats eller sådan som bör flyttas, välj lämplig plats på statlig väg i dialog med Trafikverket. Se kapitel 4 om lokalisering.
5. Planera lämplig utrustning på busshållplats med stöd av målstandard för aktuell hållplatsklass, se kapitel 5.2 (bedöm behov, välj utrustning i dialog med Länstrafiken).
6. Bedöm möjligheten att få halva materialkostnaden för utrustning täckt genom Region Västerbottens budget för hållplatsåtgärder med stomlinjetrafik, och möjlighet till medfinansiering eller fullfinansiering upp till och med markyta genom Länstransportplan eller Nationell plan. Detta kommer också att tas upp i dialogen med Länstrafiken, se punkt 1. Se kapitel 3 om Region Västerbottens och Trafikverkets ansvarsområden.
7. Tydliggör ansvarsfördelning för drift och underhåll samt ägande av de olika delarna. Se kapitel 3 om ansvarsfördelning.
8. Praktiskt utförande av hållplatsåtgärden (dialog mellan aktörerna som leds av hållplatsansvarig)
9. Dokumentation till Länstrafikens hållplatsdatabas. Se kapitel 3 om ansvarsfördelning.
10. Säkerställ att den trafikutvecklare hos Länstrafiken som ansvarar för trafiken vid just den busshållplatsen, lagt in busshållplatsen korrekt i tidtabell och körlänkar.
11. Kommunikation med allmänheten gällande förändring eller tillkomst av busshållplats, utförs av Länstrafiken.

3 Kommunens rutiner för underhåll av hållplatser efter statlig och kommunal väg

Kommunen ansvarar för underhåll av busshållplatsens utrustning och när kommunen är väghållare har kommunen även ansvar för underhåll upp till och med markyta. Kommunen bör se till att ha rutiner för arbetet, både för kontinuerligt underhåll och beredskap för att åtgärda utfall att det förekommer skadegörelse. Busshållplatserna i länet kan liknas vid ett skyltfönster för kollektivtrafiken, så underhåll, reparationer och service bör vara en etablerad del av kommunens planering och verksamhet. Fel och brister bör skyndsamt avhjälpas.

Nedan listar vi de vanligaste åtgärderna gällande underhåll, och förklarar dem.

Vinterväghållning

Vinterväghållning är väghållarens ansvar att det sker (kommunen, Trafikverket eller vägförening), på alla ytor utanför väderskyddet. Det kan vara på plattform, ficka eller annan yta. De ytor som ligger utanför det officiella vägområdet kan dock vara någon annans ansvar. Även öppningen till väderskyddet är väghållarens ansvar, förutsatt att väderskyddets öppning parallell med vägen. Oavsett om Trafikverket eller kommunen är väghållare, är det kommunens ansvar att eventuellt vinterväghållning sker inne i själva väderskyddet.

Städning

Städning i/på väderskyddet är kommunens ansvar att utföra. Oftast handlar det om klotter eller skräp i väderskyddet. I det ingår också rengöring av eventuella fönsterrutor på väderskydden.

Hållplatsutrustning

All typ av hållplatsutrustning ägs och underhålls av kommunen. Det kan röra sig om väderskydd, toppskylt, papperskorg, reflexsnurra och så vidare. Underhåll som till exempel målning av väderskydd ingår också i kommunens ansvar.

Markytor kring hållplatsen

Att hålla rent och snyggt utanför väderskyddet är också en viktig del i helheten. Detta ansvarar väghållaren för.

Växtlighet

Det är viktigt att busshållplatsen syns på långt håll, både ur ett förar- och resenärsperspektiv, vilket innebär att till exempel sly och annan skymmande växtlighet tas bort. All växtlighet som uppstår utanför väderskyddet ansvarar väghållaren för.

Belysning

På en busshållplats kan det finnas olika typer av belysningar. Oftast brukar det vara antingen strömansluten (230VAC) och/eller solcellsladdad belysning. Ansvaret för byggande och underhåll av belysningen skiljer sig åt. Allmän vägbelysning ansvarar väghållaren för. Är Trafikverket väghållare så kan hållplatser inklusive plattform belysas och belysningen underhållas som en del av den allmänna vägbelysningen, hållplatstypen styr då om det ska vara allmän vägbelysning vid hållplatsen eller inte. Trafikverket bekostar eller underhåller inte belysning inne i väderskydd, belyser inte informationsskyltar och liknande, det ansvarar kommunen för.

Information

På en busshållplats kan olika typer av information presenteras men på de flesta hållplatser anslås inga tidtabeller. Den information som anslås på hållplatserna ansvarar respektive kommun för, inklusive det som avser den regionala kollektivtrafiken som regionen bekostar. Länstrafiken ansvarar

för att ta fram de mallar som används. Om kommunen anslår föränderlig information, till exempel tidtabeller, så bör det finnas en rutin kring arbetet med att uppdatera informationen. Även Länstrafiken kan nyttja väderskydd för olika typer av informationsinsatser.

4 Lokalisering av busshållplatser

Det är viktigt att redan vid planering av nya markexploateringar beakta lokaliseringen av busshållplatser och göra det i samråd mellan Länstrafiken, kommun/region och väghållaren. I Västerbotten finns en samordnande roll hos Länstrafiken, som är stöd/hjälp i hållplatsarbetet. Busshållplatser bör placeras så att kollektivt resande blir ett konkurrenskraftigt alternativ till personbil i respektive upptagningsområde. Mer specifikt bör trafiksäkerhetsaspekter beaktas och här hänvisar vi till VGU Krav och VGU Råd. Regelverket är obligatoriskt för statlig väg men rekommenderas som en utgångspunkt för placering av busshållplats efter kommunal väg men det finns mer detaljerade beskrivningar för tätort exempelvis i Region Stockholms interna riktlinjer RiGata-Buss och delvis också Riterm.

En busshållplats bör placeras optimalt i förhållande till sitt upptagningsområde. Lokaliseringen påverkar vilken utformning av hållplats och anslutningsvägar som blir möjlig. Belysningen på platsen är viktigt liksom att det finns utrymme för väderskydd om en sådan ska installeras.

Det är vanligt att busshållplatser på landsbygd ligger längre ifrån varandra och detta beror oftast på att det inte finns boende eller verksamheter mellan hållplatslägena. I planeringen kring avståndet mellan busshållplatser bör hänsyn tas till avståndet till närmaste bebyggelse. En annan aspekt som också bör beaktas är restiden, som påverkas av antalet busshållplatser på en sträcka.

I normalfallet bör busshållplatser placeras:

- efter gatukorsningar
- efter övergångsställe
- före cirkulationsplats
- vid planskild passage, i första hand före passagen så att föraren kan se trafikanter på väg mot hållplatsen

Om bussen står omedelbart efter övergångsstället finns risk för att sikten blir skymd för mötande trafik. Ett mått på minst 5 meter mellan övergångsställe och bussens bakre del ska eftersträvas. Busshållplats ska inte läggas närmare än 15 meter före övergångsställe eller korsning i det fall övergångsställe saknas.

Cykelbana bör inte ledas så att påkörningsrisk mellan cyklister och avstigande/väntande passagerare föreligger. Cykelbana placeras med fördel bakom väderskydd/räcke alternativt ledas ut i körbanan före hållplatsområdet.

För att klara siktförhållandena ska en busshållplats inte förläggas i en innerkurva. Busshållplats i en ficka i ytterkurva med stor radie kan accepteras.

5 Utformning av busshållplatser (ej stadstrafik)

Det här kapitlet beskriver rekommenderade hållplatsklasser och målstandarder för respektive klass. Rekommendationerna gäller inte de hållplatser som endast används av stadstrafik. Syftet med en klassificering och målstandard är att ge stöd i dialogen om vilken fysisk utformning som ger mest nytta, och ge underlag för hur investeringar i busshållplatser prioriteras och vad som är rätt utrustning på rätt plats, både kort- och långsiktigt.

Inom Länstrafiken Västerbottens trafikområde finns ca 2000 hållplatser för busstrafik. I varje kommun finns minst ett/en resecentrum/busstation. I Länstrafikens trafikdatabas finns information om utrustning, material och busshållplatsernas koordinater tillgängligt, Länstrafiken kontaktas för att få utdrag ur databasen.

Rekommendationen innefattar fem hållplatsklasser och för varje klass finns en så kallad målstandard. När en busshållplats har klassificerats så ger målstandarderna vägledning i hur busshållplatsen bör vara utformad. Klasserna och målstandarderna är riktlinjer snarare än absoluta krav, eftersom det finns gränsfall och tolkningsmöjligheter, och eftersom det inte är en nackdel om busshållplatser kan hålla högre kvalitet än målstandard. Inför eventuell om- eller nybyggnation behöver självklart samråd hållas för att anpassa utformningen till platsen och behoven. Hållplatsklass och målstandard ger dock viss vägledning inför samråd och beslut. Med begränsade resurser är det positivt att kunna åtgärda många busshållplatser till en tillräcklig standard, snarare än att få busshållplatser till en högre standard än vad som är väl motiverat.

5.1 De fem hållplatsklasserna

En busshållplats klassificeras i huvudsak utifrån antal påstigande per dag. Nedan beskrivs de olika antal påstigande som är riktlinje för varje hållplatsklass. Dessutom behöver några andra aspekter beaktas, som kan höja eller sänka en busshållplats hållplatsklass: potential och känd resandeökning, sköra grupper och trafiksituation (se nedan), samt viktiga målpunkter.

Antalet påstigande räknas i normalläge, det vill säga ett år då inga större händelser såsom en pandemi har påverkat resandet och fördelningen av resande mellan platser. Antalet påstigande per dag räknas ut genom att dela helårets påstigande med 365 dagar. Detta görs oavsett om det är trafik endast skoltid, eller också på helger och semestrar. Resandestatistik för busshållplatser kan erhållas från Länstrafiken. Den går att få sammantaget för hela busshållplatsen eller uppdelat på hållplatsläge (till exempel A, B, C med mera).

Hållplatsklasserna 2-5 är gemensamma för alla kommuner. Hållplatsklass 1 finns endast i de fem kommuner där det förekommer regionbusshållplatser med betydligt fler resenärer än i övriga, nämligen Umeå, Skellefteå, Vännäs, Robertsfors och Nordmaling.

Vilka busshållplatser som ingår i de 30 bytespunkter som enligt trafikförsörjningsprogrammet ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning minst enligt en minimumnivå i denna hållplatshandbok, kommer väljas bland busshållplatser av klass 2 (alla kommuner) och 1 (finns endast i Umeå, Skellefteå, Vännäs, Robertsfors och Nordmaling). Se Bilaga 1 om de 30 bytespunkterna. De väljs efter det prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning och med en geografisk spridning. Det är regionen som väljer ut dessa i samråd med kommunerna.

Klassificeringen gäller för båda hållplatslägena sammantaget, alltså på båda sidorna om vägen. Däremot behövs inte alltid samma standard på lägena, vilket beaktats under nästa kapitel Målstandard. Ofta sker påstigning framför allt i en viss riktning, till exempel mot närmaste stad. Då blir det ena hållplatsläget en utpräglad påstigandehållplats där resenärerna uppehåller sig, medan

den andra sidan blir en avstigandehållplats där resenären uppehåller sig bara tills den säkert kan fortsätta mot sin målpunkt.

Antal påstigande

Klass 5

påstigande per dag < 1" mindre än 1"

Klass 4

1 ≤ påstigande per dag < 5" Större än eller lika med 1, mindre än 5"

Klass 3

5 ≤ påstigande per dag < 10" Större än eller lika med 5, mindre än 10"

Klass 2

10 ≤ påstigande per dag" Större än eller lika med 10"

Hållplatsklass som i nuläget endast finns i Umeå, Skellefteå, Vännäs, Robertsfors och Nordmaling. Alltså endast i dessa kommuner är det aktuellt att busshållplatser med 20 resenärer eller fler, får målstandarden som tillhör Klass 1.

Klass 1

20 ≤ påstigande per dag "större än eller lika med 20"

Potential och känd resenärsökning

Beakta också framtida händelser i området och trafikens attraktivitet. I vissa situationer är busshållplatsens bristande kvalitet en orsak till lågt resande, och därför kan inte antalet påstigande idag vara den enda parametern som beaktas vid klassificering. Exempel på potential och känd resenärsökning är:

- Beslutade markexploateringar i busshållplatsens upptagningsområde.
- Attraktivt trafikutbud som borde kunna locka fler resenärer med en bättre busshållplats, i kombination med kommunikationsinsatser.
- Sannolik resandeökning på grund av exempelvis fler skolbarn.

Särskilt sköra grupper och trafiksituation

Exempel:

- Skolbarn använder busshållplats med problematisk trafiksituation, motiverar till exempel plattform och belysning

- Gruppboende och problematisk trafiksituation, motiverar till exempel plattform och belysning.

Viktiga målpunkter

Busshållplatser intill viktiga målpunkter kan motiveras ha högre hållplatsklass än enbart antalet påstigande skulle motivera. Detta eftersom det finns en potential till ökat kollektivtrafikresande, och eftersom busshållplatsen blir synlig för många och ligger vid en plats som kanske till och med är symbolisk för kommunen. Busshållplatser är kollektivtrafikens ”skyltfönster”. Kommuner utser själva vilka som är sådana möjliga större målpunkter som förutsätter en hög hållplatsklass oavsett antal resenärer.

Exempel:

- Centrumfunktioner, centrumhållplatser
- Badhus
- Bibliotek
- Kommunens större besöksmål
- Större arbetsplatsområden

5.2 Målstandard

Vid nybyggnation, större förbättringsåtgärder av enskilda busshållplatser eller hållplatsnät, bör målstandard för respektive hållplatsklass eftersträvas. Målstandard innebär inte att alla befintliga busshållplatser omgäende behöver byggas om till denna målstandard.

Målstandard berör vissa grundegenskaper. Inom respektive målstandard finns flera olika möjligheter att utforma lösningen för platsen och trafikförhållandena. När det gäller statliga vägar kan kommunen och Länstrafiken använda hållplatsklass och målstandard som ett stöd i dialogen med Trafikverket. VGU-regelverket har beaktats i målstandard nedan. Vid utformning av busshållplatser måste hänsyn också tas till trafikmängd på vägen och vägens standard. För busshållplatser med lågt resande är hållplatstyp och trafiksäkerhet av stor vikt jämfört med utrustning på busshållplatsen. Se vidare i Bilaga 3 Egenskaper som inte styrs av hållplatsklass.

De olika utformningarna och utrustningarna beskrivs närmare under tabellen. Bilaga 2 Hållplatskvalitéer sammanfattar de olika kvalitéer som det är tänkt att klassificering och målstandard skapar för resenärerna.

Riktlinje på utformning och utrustning Påstigande per dag Klass 1 gäller endast i Umeå, Skellefteå, Vännäs, Robertsfors och Nordmaling	Klass 1 Större än eller lika med 20	Klass 2 Större än eller lika med 10	Klass 3 Större än eller lika med 5, mindre än 10	Klass 4 Större än eller lika med 1, mindre än 5	Klass 5 mindre än 1
Plattform med tillgänglighetsanpassning. *	X	X	(X)		
Anvisad yta att stå på utan plattform t.ex. hållplatsficka, ståyta, mobil plattform, bred vägren eller stå i korsning/utfart beroende på situation*			X		
Hållplats vid väggkant				X	X
Hållplatsstolpe med toppskylt. Toppskylt kan ersättas av digital hållplatsskylt med prator, se nedan. Obs både på- avstigningshållplats.	X	X	X	X	X
Stort väderskydd (från ramavtal) *	X	(X)			
Litet väderskydd (från ramavtal) *		X	(X)		
Belysning i väderskydd, fast elinstallation eller solcellsbelysning.	X	X	(X)		
Belysning vid hållplats om godtagbar vägbelysning inte finns. Obs både på- avstigningshållplats.	X	(X)	(X)	(X)	
Skräpkorg *	X				
Cykelparkering *	X	X			
Gång- och cykelanslutning *	X	X	(X)	(X)	(X)
Digital realtidsinformation med pratad information med manöverknapp(ar) på höjd ca 1,1 meter över markyta *	(X)	(X)			
Kontaktuppgifter till kundtjänst och hemsida/app, god läslighet, rätt höjd. *		X	X	X	X
Tillgänglighetsanpassad infoskylt med kontaktuppgifter m.m. utanpå väderskyddet.	X				
Bussignal (för avskild hållplats)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Reflexsnurra	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Räcke mellan buss och hållplatsyta	(X)	(X)	(X)		
Av- och påstigning på samma sida av vägen	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)

(X) **Kryss inom parentes.** Detta ska ses som eftersträvanvärt om möjlighet.

* **Skillnad mellan på- och avstigningshållplats.** Vi skiljer ofta mellan på- och avstigningshållplatser då behovet av hållplatsutrustning skiljer sig åt. Ibland används båda hållplatslägena för både på- och avstigning och då skiljer sig inte behovet av hållplatsutrustning. När plattform används behöver det finnas på både på- och avstigningshållplats.

Om påstigandehållplatsen har en hållplatsficka, ståyta, mobil plattform, bred vägren eller möjlighet att stå i korsning/utfart så behövs en sådan också på avstigningshållplatsen ifall avstigande behöver korsa vägen och trafiksituationen kräver det.

En påstigningshållplats har ofta behovet av exempelvis väderskydd, då man ofta väntar för att kliva på bussen. En ren avstigningshållplats är oftast inte i behov av väderskydd, då man beger sig från platsen direkt. Är bägge lägen en påstigningshållplats, så kan behovet finnas för väderskydd i bägge riktningar. Detta uppstår ofta då man har resande i bägge riktningar.

Situationer där vägen behöver passeras i plan vid antingen på- eller avstigning behöver hanteras från fall till fall och därmed också frågan om gång- och cykelanslutningar till och från på- och/eller avstigandehållplats. Utgångspunkten bör vara att gång- och cykelanslutning finns till på- och/eller avstigningshållplatsen i Klass 1 och 2. I vissa fall behöver vägen passeras planskilt.

Mer om plattform med tillgänglighetsanpassning

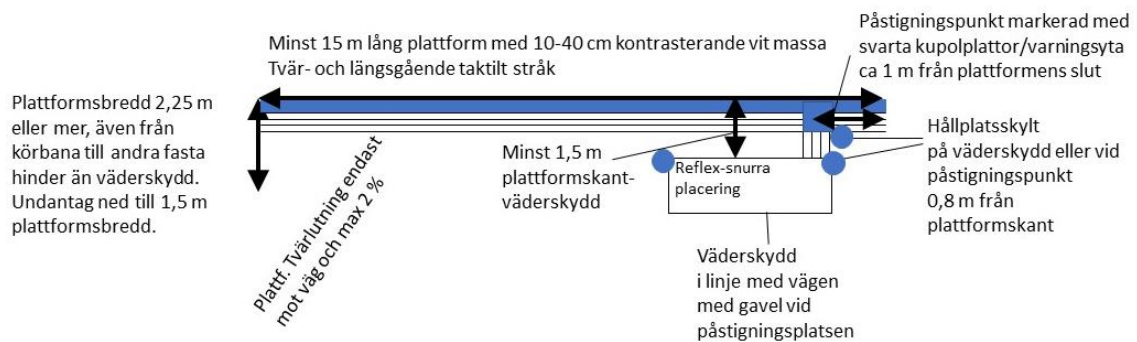
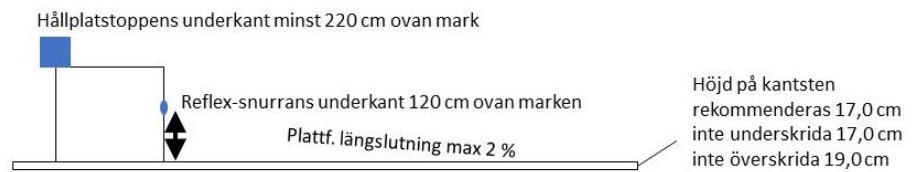
Önskvärd bredd 2,25 meter eller mer, dock kan undantag göras ned till 1,5 meter av utrymmesskäl. Längd minst 15 meter. Höjd på kantstenen (från körbana till plattformsyta) rekommenderas till 17,0 centimeter. Höjden bör inte underskrida 17,0 centimeter, eller överskrida 19,0 centimeter. Hårdgjord yta asfalt, betong, om betongplattor, minst 30 X 30 centimeter. Rekommenderat att asfaltera ända ned till plan yta och sömlöst ihop med vägytan för att undvika att tröskel uppstår vid asfaltskador och erosion av underliggande sand. Kontrasterande kantremsa av vit massa eller vita plattor längsmed plattformskanten, 10–40 centimeter brett. Svarta kupolplattor/varningsyta bör markera påstigningspunkten. Tvärgående och längsgående taktilt och visuellt ledstråk till och vid påstigningspunkten. Plattformens max tvär- och längslutning 2 %. Plattformens tvärlutning får endast vara mot vägen. Slät kantsten för att inte skada bussdäckens sidor, eller slät granit utan vasst hörn, slät betong. Markera tydligt vid fallrisk/nivåskillnad. Längslutning vid angöringsytan samma som plattformens max 2 %, för att kantstenshöjden ska hålla sig mellan 17,0 och 19,0 cm. Angöringsytan bör ha förstärkt bärighet om det är mycket trafik för att undvika spårbildning och upprepade asfalteringar som leder till att plattformshöjden minskar med tiden. Exempelvis utförs körytan i hållplatsområdet med fiberarmerad betong eller cementstabiliserad dränasfalt (densifalt).

Ett bra sätt att säkerställa kantstenshöjden är med prefabricerat hållplatskantstöd i betong som ersätter traditionell kantsten, förutsatt att dess höjd är i spannet 17,0–19,0 centimeter från asfalt. Se exempel nedan.



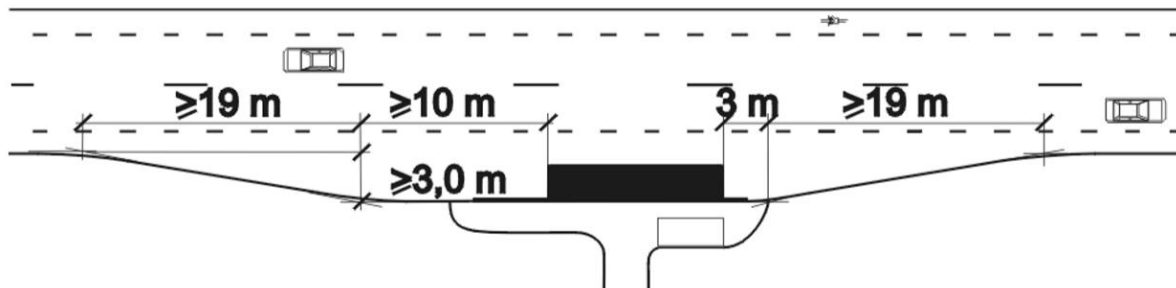
Skisserna nedan illustrerar de mått som beskrivs för plattform och placering av utrustning på plattform med tillgänglighetsanpassning.

Plattform med tillgänglighetsanpassning



Mer om hållplatsficka, ståyta, mobil plattform, bred vägren eller stå i korsning/utfart beroende på situation

Längslutning där bussen angör max 3,5 % för att kunna angöra vid halt väglag. Längslutning + tvärlutning sammanlagt där bussen angör max 4 %. Vid ficka, mått på fickan enligt nedanstående figur avser väg i landsbygdsmiljö med hastighetsbegränsningen 80 till 100 km/h. Finns också mått för lägre hastigheter och tätortsmiljö, med mindre indragning och kortare infarts- och utfartsträcka. Vägars och Gators Utformning Råd under Fickhållplats.



Mer om hållplats vid vägkant (körbanehållplats)

Längslutning där bussen angör max 3,5 % för att kunna angöra vid halt väglag. Längslutning + tvärlutning sammanlagt där bussen angör max 4 %.

Mer om hållplatsstolpe med toppskylt

Om väderskydd finns, fäst vid det enligt bild ovan. Toppskylten förses med hållplatsnamnet. Toppskylten kan ersättas av digital hållplats skylt med prator. Skyltens nedre kant helst 2,5 meter, ej lägre än 2,2 meter över marken eller säkerställ på annat sätt att skylten inte kan skada till exempel synsvaga. Obs både på- avstigningshållplats. På platser där bussen inte kan stanna med framdörren vid väderskyddets framkant bör hållplatsstolpe placeras i linje med påstigningspunkten. I tvärlid bör hållplatsstolpen för snöröjningens skull placeras bakom plattformen, cirka 0,8 meter från plattformens bakre kant. Enligt Väglagen §43 behövs tillstånd för hållplatsstolpe och tillståndet söks hos väghållningsmyndigheten alltså antingen kommunen eller Trafikverket Region Nord.

Mer om stort väderskydd ca 3,6 meter brett (från ramavtal)

Med plats för rullstol och bänk med sitthöjd 0,45–0,5 meter, ryggstöd (kan också vara väderskyddets vägg) och armstöd armstödshöjd 0,7 meter. Väderskydd bör placeras så att framkanten på väderskyddet hamnar i höjd med påstigningspunkten. Mellan körbana och väderskydd och andra fasta hinder måste det finnas ett fritt utrymme på plattformens bredd cirka 1,5 meter för att ge manövreringsutrymme för barnvagnar, rullstolar och snöröjningsfordon. Väderskyddet kan således hamna bakom eller delvis bakom plattformens bakre kant. Väderskyddets betongplatta bör sänkas ned i marken så att det är tröskelfritt in till väderskyddet (max 2 centimeter höjdskillnad).

Mer om litet väderskydd ca 2,6 meter brett (från ramavtal)

Med bänk med sitthöjd 0,45–0,5 meter, ryggstöd (kan också vara väderskyddets vägg) och armstöd armstödshöjd 0,7 meter. Väderskydd bör placeras så att framkanten på väderskyddet hamnar i höjd med påstigningspunkten. Mellan körbana och väderskydd samt andra fasta hinder måste det finnas ett fritt utrymme på plattformens bredd cirka 1,5 meter för att ge manövreringsutrymme för barnvagnar, rullstolar och snöröjningsfordon. Väderskyddet kommer således att hamna bakom plattformens bakre kant. Väderskyddets betongplatta bör sänkas ned i marken så att det är tröskelfritt in till väderskyddet (max 2 centimeter höjdskillnad).

Bygglov för väderskydd

Inom kollektivtrafiken behövs vanligtvis inte, ändring i Plan och bygglagen 2017-07-01, bygglov, varken inom eller utanför detaljplanerat område. Dock krävs bygglov i vissa miljöer och under vissa förutsättningar. De exakta lydelseerna finns i Plan- och bygglagen. Förutsättningarna för bygglovsbefrielse är att väderskyddet:

har en byggnadsarea på högst 15,0 kvadratmeter,

har en taknockshöjd på högst 3,0 meter,

är fristående och inte byggs som en tillbyggnad till en byggnad,

inte placeras i direkt anslutning till ett annat väderskydd, och

inte uppförs inom ett bebyggelseområde som är särskilt värdefullt från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt

Mer om cykelparkering

Cykelparkeringen bör inte inskränka på plattformsbredden eller den fria ytan mellan väderskydd och plattformskant. Cykelställ bör vara stödskyddade genom exempelvis möjlighet att låsa fast cykelns ram. Cykelparkering bör, när resandeunderlaget är tillräckligt stort, förses med tak. Cykelparkeringar bör placeras så att de inte utgör ett hinder för andra gångtrafikanter och cyklister (extra viktigt för synskadade), eller skymmer sikten från väderskyddet mot ankommande bussar, men så att de å andra sidan är väl synliga för att motverka stölder.

Mer om gång- och cykelanslutning

Minst 1,8 meter bred gång- och cykelbana, via bred vägren, slinga eller motsvarande till närliggande gång- och cykelväg eller korsande väg till och från antingen på- eller avstigningshållplats. Ramp/slinga som överbryggar nivåskillnad maxlutning 8 %, eftersträva 5 %, minst 1,3 meter bred och utan avåkningsrisk. Gång- och cykelanslutning kan behövas av säkerhetsskäl i alla hållplatsklasser.

Mer om tillgänglighetsanpassad infoskylt

Utanpå kuren på plats där den syns väl när resenärer kommer till hållplatsen eller står framför kuren, på höjd så att text och piktogram hamnar cirka 110–130 centimeter ovanför snöfri mark. Följande text i relief i versaler och ev. också i punktskrift enligt standarder för dessa skrifter: hållplatsnamn, piktogram TRV 087 information, telefonnummer till kundtjänst, adress till hemsida. Textstorlek anpassas till att skylten läses framför allt på nära eller några meters håll. Mall och ramavtal tas fram av Länstrafiken.

Mer om bussignal.

På hållplatser där bussen normalt måste svänga av sitt stråk för att plocka upp resenärer, kan man med fördel använda sig av bussemafor (bussignal). Bussemaforen sitter monterad på huvudstråket, och signalerar genom att ge ifrån sig ett blinkande ljussken. Signalen aktiveras av resenären på hållplatsen som då inte ligger längs huvudstråket. När signalen är släckt, då vet busschauffören om det finns resenärer och kan då svänga av huvudstråket och plocka upp passagerare. Det är viktigt med information i väderskyddet till resenärerna hur bussignalen används, informationsmaterial kan beställas hos Länstrafiken.

Mer om reflexsnurran

Den roterande reflexsnurran ger en tydlig markering till chauffören i mörker. Kan placeras på stolpe alternativt väderskyddet. Reflexsnurrans underkant ska sitta 1,2 meter över mark och vara riktad mot trafiken i linje med gata/väg. Det följer med instruktioner med reflexsnurran.



Mer om räcke mellan buss och hållplatsyta

Plattformen bör vid behov förses med räcke framför bussen i syfte att förhindra att gående går ut framför bussen. Särskilt när många barn använder plattformen och bilar passerar i hög fart. Skilda busstyper kan angöra busshållplatsen varför generella mått på räckets längd och öppningar inte kan anges.

Mer om av- och påstigning på samma sida av vägen

Barnens sinnen är inte fullt utvecklade och de kan därför inte bete sig trafiksäkert i alla situationer. De har ett snävare synfält och en hörsel som inte är fullt utvecklad. Med detta i beaktande bör om möjligt avstigning i vissa fall ske på den sida av vägen som gör att barnen inte behöver korsa gatan från busshållplatsen till skolan eller från busshållplatsen till hemmet.

6 Lista för hållplatsbrister för statliga vägar vid Region Västerbotten

Här beskrivs arbets sättet som syftar till att säkra att de statliga medel som finns i Länstransportplan och Nationell plan till kollektivtrafikanläggningar upp till och med markyta efter statliga vägar, används på ett sätt som ger störst nytta för resenärerna, balanserar regionala behov mot lokala behov, och bidrar till det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål. Arbets sättet kretsar kring så kallad hållplatsbristlista för statliga regionala och nationella vägar. Kommunerna medverkar i arbetet med sin lokalkännedom och gör inspel. Nedan sammanfattas hur hållplatsbristlista tas fram, uppdateras och hur urval görs för hållplatsåtgärder. Observera att endast Länstransportplanen innehåller namngivna objekt, och därtill en pott för icke-namngivna objekt. Dessutom innehåller Länstransportplanen en pott som används genom att urval görs i hållplatsbristlistan. Nationell plan innehåller inte namngivna hållplatsobjekt utan endast pottar för hållplatsåtgärder. Trafikverket behöver hållplatsbristlistan som inspel för användning av pottarna i Nationell plan.

A. Fånga upp och peka ut regionala och lokala behov

Inför ny Länstransportplan och Nationell plan: Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet initierar inför ny Länstransportplan och Nationell plan i samverkan med Länstrafiken, bearbetning av regional påstigandestatistik och brister vid potentiellt regionalt intressanta busshållplatser. Identifierar regionalt intressanta och aktuella objekt, oavsett om de spelats in av andra aktörer eller inte. Stämmer av dessa objekt med berörda kommuner och Trafikverket och begär in deras egna/kompletterande förslag. Den sammanlagda listan förs vidare till eventuell prioritering (se under 2 nedan).

Årlig uppdatering: Länstrafiken sammanställer årligen de inspel om enskilda hållplatsbrister efter statlig regional och nationell väg som kommit in från kommunerna, regionen och Trafikverket. I åtgärdsvalsstudier ingår ofta förslag till hållplatsåtgärder och de bör anses vara förankrade hos alla som deltagit i studien. Medborgares förslag fångas först upp av kommunen, som sedan skickar till Länstrafiken om bristen bedöms som prioriterad.

B. Ta fram underlag för prioritering

Inför ny Länstransportplan och Nationell plan:

Länstrafiken och Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet, gör ett gemensamt arbete baserat på det som gjorts under A (se ovan). Tar fram förslag till hållplatsbristlista. Länstrafiken och Region Västerbotten begär från Trafikverket en bedömning av kostnad för respektive lösning upp till och med markyta. Listan innefattar det som skulle kunna finansieras med Länstransportplan eller Nationell plan, men innehåller fler objekt än vad som går att genomföra med avsatta medel.

Åtgärdsförslagen bör vara proportionerliga och kostnadseffektiva utifrån vad lagar och regler för statlig respektive kommunal/enskild väg tillåter och i enlighet målstandard för olika hållplatsklasser. Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet tar fram förslag till namngivna objekt för ny/uppdaterad Länstransportplan och samråder med Region Västerbotten länsplaneupprättare om storlek på pott för icke-namngivna objekt, utifrån det gemensamma arbetet med Länstrafiken.

Årlig uppdatering:

Länstrafiken tar årligen första kvartalet fram förslag till uppdaterad hållplatsbristlista för regional och nationell statlig väg, med åtgärdsförslag samt ungefärlig kostnad för respektive lösning upp

till och med markyta. Listan innefattar det som skulle kunna finansieras med Länstransportplan eller Nationell plan, men innehåller fler objekt än vad som går att genomföra med avsatta medel. De objekt som finns namngivna i gällande Länstransportplanen behöver alltid finnas med i bristlistan.

Åtgärdsförslagen bör vara proportionerliga och kostnadseffektiva utifrån vad lagar och regler för statlig respektive kommunal/enskild väg tillåter och i enlighet målstandard för olika hållplatsklasser. Upprättar ärende om uppdatering till kollektivtrafikmyndighetens chef. Trafikverket samverkar med Länstrafiken och Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet, i arbetet att ta fram lösningsförslag till hållplatsbristlistans objekt och skatta de ungefärliga kostnaderna.

Region Västerbotten Länsplaneupprättare hålls uppdaterad om hållplatsbristlistan kontinuerligt och tar emot förslag till namngivna hållplatsobjekt och potter för vidare hantering i länstransportplaneprocessen.

C. Regionala prioriteringar – fastställ ny lista

Årlig uppdatering: Vid årlig revidering fastställs hållplatsbristlistan av myndighetschefen vid Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet.

Inför ny Länstransportplan och Nationell plan:

Hållplatsbristlistan inklusive förslag till namngivna objekt fastställs av myndighetschefen vid Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet. Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet samråder de föreslagna namngivna objekten och förslag till pott för mindre objekt med länsplaneupprättaren som tar detta vidare för hantering i länstransportplaneprocessen. Inför ny nationell plan behöver Trafikverket motsvarande underlag men utan namngivna objekt. När Länstransportplan är beslutad så säkras att hållplatsbristlistan stämmer överens med de namngivna objekten. Trafikverket har tillgång till informationen i hållplatsbristlistan.

Länstrafiken tar emot och för in i sina system/beställningar både ny lista i samband med Länstransportplan och Nationell Plan och de fastställda årliga uppdateringarna av hållplatsbristlistan.

D. Samordning av hållplatsåtgärder

Länstrafiken och Region Västerbotten tillsammans följer genomförandet av de hållplatsåtgärder som görs med medel från Nationell Plan (europavägarna), och att det görs så långt som möjligt i linje med lösningsförslag som finns i hållplatsbristlistan. Avstämningen sker genom regelbundna möten. Länstrafiken är Trafikverkets förstahandskontakt vid planering och genomförande av hållplatsobjekt oavsett om de finansieras genom Länstransportplan eller nationell plan. Samordnar regionens och kommunernas deltagande i planeringen.

Region Västerbotten Länsplaneupprättare följer genomförandet av hållplatsåtgärder som görs med medel från Länstransportplan - både namngivna hållplatsobjekt och potter efter regional statlig väg. Avstämningen sker genom regelbundna möten. I gränsfall är det Trafikverket som avgör om en hållplatsåtgärd är av sådant slag att den kan finansieras med Nationell plan eller Länstransportplan.

I planeringsskedet av en busshållplats bör det tydliggöras vem/vilka som kommer att anlägga, bekosta och underhålla busshållplatsen och det som hör till, till exempel plattform, väderskydd, hållplatsutrustning, anslutande gångväg med mera.

Trafikverket ansvarar för att hållplatsobjekt efter nationell och regional statlig väg genomförs och samråder i första hand med Länstrafiken vid planering och genomförande av enskilda objekt.

Trafikverket ser över möjligheten att samordna hållplatsåtgärder i hållplatsbristlistan med andra åtgärder, exempelvis bärighet, och stämmer av möjliga åtgärder med Länstrafiken, Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet respektive länsplaneupprättare.

Trafikverket i samråd med Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet ansvarar för förlöpande planeringsmöten med fokus på kollektivtrafik, med deltagare från länsplaneupprättare, Trafikverket, Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet och Länstrafiken.

Region Västerbotten som kollektivtrafikmyndighet bevakar helheten för hållplatsnätets utveckling- att objekt genomförs, proportionerligt och kostnadseffektivt och att detta bidrar till kollektivtrafikens måluppfyllelse regionalt.

7 Ordlista

230VAC	Detta är benämningen på vår strömstandard i Sverige, 230 volt växelström
Bussignal	En anläggning som visar ankommande bussar att väntande resenärer finns på hållplatsen
Ficka	Se Hållplatsficka.
Finansiär	En finansiär är den som finansierar upphandlad kollektivtrafik.
Hållplatsbristlista	Med hållplatsbristlista menas den lista Länstrafiken, Region Västerbotten och Trafikverket kommunicerar de prioriterade bristerna på länets statliga vägar. Inspel till listan kan komma från olika håll, exempelvis kommun, Länstrafiken eller Trafikverket.
Hållplatsdatabas	Se Rebus.
Hållplatsficka	En ficka eller yta som bussen kan angöra och samtidigt komma av körbanan.
Hållplatsläge	En hållplats består oftast av två lägen eller fler. Oftast är dessa lägen placerade på varsin sida av vägen för att kunna Dessa lägen anges med bokstäver, ex.vis A- och B-läge. I Västerbotten ska A-läget vara den sida man har busstrafik in mot kommuncentra.
Hållplatsutrop	Utrop av nästa hållplats vanligtvis inne i fordonet, antingen audiellt med ljud, med text alltså visuellt, eller båda.
Icke-namngivna objekt	I så kallade potter kan det finnas pengar till investeringar i icke-namngivna objekt, som nämns i länstransportplan eller Nationell Plan men identifieras som önskvärda och prioriterade att investera i.
Kollektivtrafikmyndighet	Regional kollektivtrafikmyndighet är i Sverige den myndighet som i ett län ansvarar för regional kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och tunnelbana. I Västerbotten är Region Västerbotten kollektivtrafikmyndighet.
Kommunal väg	Väg där kommunen är väghållare. Andra väghållare är staten och enskilda.
Körbana	Del av väg där fordonstrafik är tillåten.
Lägesbokstav	Bokstav som anger vilken sida av vägen som avses vid en hållplats. Den ena sidan av vägen är A, den andra är B. På busstationer eller stora hållplatser kan det vara fler lägen. I Västerbotten är läge A i riktning in mot kommuncentra.
Länsplan	Se Länstransportplan

Länstransportplan	Egentligen Länsplan för transportinfrastruktur. Anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för en tolvårsperiod gällande investeringar i regionala statliga vägar, medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar, åtgärder som kan påverka efterfrågan och val av transportsätt, med mera. Regionerna upprättar planen medan staten finansierar åtgärderna.
Medfinansiering	Finansiering av något som i grunden är annan parts ansvar. Exempelvis statlig medfinansiering till hållplatsåtgärder på kommunal väg där stomlinjetrafik angör.
Namngivna objekt	Planerade objekt/investeringar som nämns vid namn i Nationell Plan eller Länstransportplan. Objekt över en viss kostnadsstorlek behöver vara namngivna, även mindre kan namnges. Det betyder att planen är att investera i just de specifika objekten. I Västerbotten är få hållplatsobjekt namngivna i Länstransportplan.
Nationell Plan	Nationell plan för transportinfrastruktur. Beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Berör också länstransportplanerna genom att fördela medel till dem. Beslutas av regeringen.
Nationell statlig väg	Europaväg
Passage i plan	En plats där vägen passerar på själva vägen, t.ex. ett övergångsställe.
Polykarbonat	En form av plexiglas som är genomskinligt. Detta material är avsevärt mycket mer hållbart än glasrutor och kan med fördel användas på väderskydden.
Planskild passage	En plats där vägen passerar under eller ovan vägen, alltså inte på själva vägen.
Plattform	Hållplats-plattform, en hårdgjord yta oftast minst så lång att ett bussfordon kan angöra med hela sin längd.
Prator	Detta är en teknisk anordning som ger talad information om exempelvis avgångar på den platsen man befinner sig på.
Rebus	Detta är ett datasystem för att planera och dokumentera både trafik och hållplatser. Rebus ägs och förvaltas av Länstrafiken.
Realtidsinformation	Realtidsinformation visar om bussen är försenad eller inte och var den befinner sig. Länstrafiken har både GPS och datorer i alla bussar, som i sin tur loggar in på sina respektive linje/turer. På detta sätt kan systemet veta var bussen är och presentera detta på en skylt i fall bussen är försenad längs linjen. Realtidsinformation kan fås på skyltar, i app och på hemsidan.
Realtidsskylt	En digital skylt som visar realtidsinformation.

Reflexsnurra	En anordning som monteras på hållplatsen, där resenären själv kan aktivera en snurrande reflex för att skapa en blinkande effekt när bussens belysning lyser på den. Detta för att öka uppmärksamheten
Regional kollektivtrafikmyndighet	Se Kollektivtrafikmyndighet
Regional statlig väg	Väg där staten är väghållare men som inte är europaväg.
Sidoanläggning	Inom Trafikverket räknas hållplatser som sidoanläggning till vägen.
Spårområde	Med spårområde menar vi järnvägens räls och dess närliggande område. Man kan jämföra spårområde med vägnas vägområde.
Statlig väg	Väg där staten är väghållare genom Trafikverket. Andra väghållare är kommunala och enskilda.
Ståyta	Inte helt vedertagen form av yta att stå på vid sidan av vägen i väntan på buss. Enklare alternativ till en hållplatsficka utan plattform.
Toppskylt	I dagligt tal använder vi ofta hållplatsskylt som namn för toppskylten. På toppskylten kan hållplatsnamn anbringas.
Trafikföretag	Inom kollektivtrafiken är trafikföretaget det företag som rent praktiskt bedriver trafiken inom ett visst område eller på en viss linje, exempelvis när den handlats upp
Underhåll	Åtgärder för att behålla eller återställa en enhet till ett sådant tillstånd att den kan utföra en krävd funktion.
Upphandling	Offentlig upphandling är den process som offentliga organisationer använder för att göra inköp. I dagsläget är det Länstrafiken i Västerbotten och Norrtåg som gör upphandlingar av regional kollektivtrafik i Västerbotten.
Upptagningsområde	Det område eller omland där invånare med flera använder en viss hållplats.
VGU	Trafikverkets publikation "Vägars och Gators Utformning", ett dokument som innehåller både krav och råd för hur man bygger vägar och tillhörande infrastruktur. Dessa finns i två olika dokument, Vägars och Gators Utformning Krav och Vägars och Gators Utformning Råd.
Väderskydd	Annat namn för väderskydd kan vara busskur, väntkur etcetera. Västerbotten används huvudsakligen två typer av väderskydd, i trä eller aluminiumstomme med fönster av glas/polykarbonat.
Väghållare	Den part som äger och underhåller vägområdet upp till och med markyta.
Vägområde	Detta område utgörs av själva vägens underlag, diken och beläggning. Det varierar i storlek beroende på vägens utformning. Oftast avslutas vägområdet där diket slutar i bakkant.

Åtgärdsvalstudie (ÅVS)

Ett sätt som Trafikverket använder, ett förberedande steg för val av åtgärder. Åtgärdsvalsstudier ger underlag för en prioritering av effektiva lösningar i enlighet med 4-stegsprincipen, inom ramen för tillgängliga resurser.

BILAGA 1 - Mål, lagar och regler som styr arbetet med hållplatsstrukturen

Transportpolitiska mål

Sverige har så kallade transportpolitiska mål som gäller alla aktörer i transportsystemet. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. Etappmål under hänsynsmålet är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 och att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning

Nationellt finns också konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som innebär bland annat att konventionsstaterna ska vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor som andra till den fysiska miljön och till transporter både i städerna och på landsbygden. Konventionsstaternas åtgärder ska innefatta identifiering och undanröjande av hinder och barriärer i bland annat byggnader, vägar, transportmedel och andra inom- och utomhusanläggningar samt information. Konventionsstaterna ska även vidta ändamålsenliga åtgärder för att utveckla, utfärda och övervaka tillämpning av miniminormer och riktlinjer för tillgänglighet till anläggningar och service som är öppna för eller erbjuds allmänheten.

Barnrättslagen - Lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter

Barnets rättigheter utgår från FN:s barnkonvention och handlar om att ta tillvara barns och ungas rättigheter och intressen i samhället. Området omfattar alla verksamheter där barn är berörda, till exempel utbildningspolitiken, migrationspolitiken, kulturpolitiken och socialtjänstpolitiken. Konventionsstaterna erkänner att ett barn med fysisk eller psykisk funktionsnedsättning bör åtnjuta ett fullvärdigt och anständigt liv under förhållanden som säkerställer värdighet, främjar tilltron till den egna förmågan och möjliggör barnets aktiva deltagande i samhället.

Boverket har tagit fram rapporten "Barnkonventionen i fysisk planering och stadsutveckling". Den framhåller att barn och unga påverkas i hög utsträckning av hur trafikmiljöer är

planerade, utformade, gestaltade och hur de används. Att det handlar om deras hälsa och möjligheter att röra sig fritt i sin omgivning på säkra och trygga sätt. Det kräver en god tillgång till gena och säkra gång- och cykelvägar och kollektivtrafik i de områden och mellan de målpunkter där barn och ungdomar rör sig. Barnens rörelsefrihet är även beroende av föräldrarnas uppfattning om den fara deras barn kan utsättas för i trafikmiljön. Om kollektivtrafik skrivs att dess infrastruktur som hållplatser och stationer utformas behöver hänsyn också tas till barns och ungas möjligheter att resa, ensamma eller i vuxens sällskap.

Boverkets regler för allmänna platser

Tittar vi mer specifikt på regler och mål som gäller just busshållplatser efter vägar, så är det en kombination av flera olika regelverk som gäller i olika situationer. Reglerna för tillgänglighet på allmänna platser och områden för andra anläggningar, ALM, innebär att när man anlägger allmänna platser eller områden för andra anläggningar än byggnader ska de göras tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. En allmän plats är en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt detaljplan är avsett för ett gemensamt behov.

Reglerna för Enkelt avhjälpna hinder (HIN 2 och HIN 3) innebär att enkelt avhjälpna hinder i publika lokaler och på allmänna platser ska åtgärdas. Hindren ska avhjälpas så snart det inte är orimligt med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna. De ekonomiska konsekvenserna får inte bli orimligt betungande för fastighetsägaren, lokalhållaren eller näringsidkaren. Samma hinder kan vara enkelt avhjälpna i en situation men inte i en annan. Vem som är ansvarig avgörs av vem som rättsligt råder över hindret och att det åtgärdas. HIN-reglerna innebär ofta att det som gäller för nyanläggning (ALM) ska åtgärdas i efterhand om det inte är orimligt betungande.

ALM och HIN innebär sammantaget att vi behöver vara noggranna när vi anlägger nytt, men att där vi missat att bygga i enlighet med det som står i reglerna så bör vi åtgärda det i efterhand så snart det inte är för betungande att åtgärda. Eftersom HIN-reglerna precis som ALM-reglerna har beaktats (där det bedöms tillämpligt och möjligt) i den här hållplatshandbokens målstandarder, så är hållplatshandboken ett stöd i att leva upp till reglerna.

Trafikverkets regler för statliga vägar och väglagen

Trafikverket bygger statliga vägar enligt Vägars och Gators Utformning. Reglerna har använts som underlag för målstandarderna i den här hållplatshandboken som ju också omfattar busshållplatser efter statlig väg. Det finns både Vägars och Gators Utformning Krav och Vägars och Gators Utformning Råd där varje råd är kopplat till ett krav. I Vägars och Gators Utformning Råd är indelningen i rubriker samma som i Krav. Råden är möjliga sätt att uppfylla kraven. Det kan finnas andra sätt att uppfylla kraven än de lösningar som anges i råden, men för dessa är i allmänhet kravet på verifiering av lösningen högre. Regelverken är obligatoriska för Trafikverket vid nybyggnad och större ombyggnationer vid statliga vägar. För övriga ombyggnadsåtgärder ska Trafikverket tillämpa Vägars och Gators Utformning i normalfallet. Beställaren kan för dessa åtgärder besluta om avsteg från Vägars och Gators Utformnings krav i det aktuella projektet, när kravet inte anses samhällsekonomiskt lönsamt. Kraven är inte avsedda för underhållsåtgärder. Vid små förbättringsåtgärder får tillämpning av Vägars och Gators Utformning avgöras från fall till fall. För övriga vägghållare är Vägars och Gators Utformning vägledande. Väglagens bestämmelser och Boverkets regler (se ovan) behöver beaktas. Enligt väglagen får inte utan

väghållningsmyndighetens tillstånd inom vägområdet uppföras byggnader, tillbyggnader eller andra anläggningar, och intill ett vägområde får detta inte göras utan länsstyrelsens tillstånd. I kapitel 5 i Vägars och Gators Utformning finns stöd för val av trafikteknisk standard, medan kapitel 6 och framåt ger mer information om utformningen. I kapitel 5 finns regler för trafikteknisk standard gällande hållplatstyper efter olika vägar, till exempel att efter mötesfri motortrafikled ska avskild busshållplats användas, på mötesfri landsväg oftast fickhållplats, på tvåfältsväg med olika referenshastighet väljs hållplatstyp beroende på biltrafikflöde, antal stannande bussar, siktförhållanden, hållplatsplacering med mera. På en tvåfältsväg där barn i yngre åldrar använder hållplatsen i stor omfattning bör hållplatsen ligga skild från körbanan. Kapitel 6 innehåller gemensamma krav och råd. Övriga krav och råd finns i kapitel 7–16, bland annat ett kapitel för hållplatser med underliggande indelningen landsbygd och tätort. Exempelvis finns principutformningar för fickhållplats i landsbygd vid olika korsningstyper. En permanent busshållplats med en eller flera påstigande per dag ska förses med plattform. Undantag medges om den ligger i utfart eller i mindre korsning. Flyttbar plattform kan med fördel användas när behovet är tillfälligt. Det finns detaljutformning av olika plattformstyper (benämnda 1–4). Dessa är bra att ha som referens också efter kommunala vägar i de fall hållplatsen förses med plattform utifrån sin klass och målstandard (se vidare i kapitel 3). I Vägars och Gators Utformning finns råd för hur och var de olika hållplatstyperna i tätort och på landsbygd kan väljas och utformas. Här beskrivs exempelvis att körbanehållplats (utan hållplatsficka) kan användas längs tvåfältsvägar på landsbygd där busstrafiken, biltrafiken och cykeltrafiken är av liten eller måttlig omfattning, och att undantag från att ha plattform kan i vissa fall göras om hållplatsen i snitt har mindre än en påstigande per dag. I råden beskrivs också var de olika plattformstyperna som finns i Krav bör väljas. Här finns också rekommendationer gällande hållplatsskylt. I hållplatshandboken är utgångspunkten att hållplatser klass 3 och 4 inte behöver ha plattform, så efter statliga vägar bör andra lösningar hittas om möjligt när busshållplatsen klassats som 3 eller 4 men den har minst en påstigande per dag – till exempel placering i korsning eller flyttbar plattform.

Kollektivtrafiklagen och trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogram ska innehålla tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning och att programmet ska redovisa de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Det saknas dock definitioner av vad en sådan fullt tillgänglig busshållplats är. I stället gäller de allmänna reglerna i ALM och HIN och det som står om busshållplatser vid statlig väg i Vägars och Gators Utformning. I Trafikförsörjningsprogrammet för Västerbottens Län 2020–2025 finns ett prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning och så kallade prioriterade bytespunkter som är busstationer och resecentrum. År 2030 ska det enligt programmet finnas minst 30 bytespunkter som är anpassade för personer med funktionsnedsättning, minst enligt en miniminivå i hållplatshandbok eller motsvarande. Denna hållplatshandbok är därför viktig för att i Västerbotten kunna peka ut bytespunkter som ska vara tillgängliga och vilken målstandard som gäller för dem. De minst 30 bytespunkterna ska pekas ut och säkerställas baserat på bland annat det prioriterade nätet, antalet resenärer idag och potentiellt, och kommunernas viktigaste trafik- och bebyggelsestråk. En del av de 30 kommer vara busstationer och resecentrum och ingår inte i hållplatshandboken, men en del kommer vara större busshållplatser, och ska alltså senast 2030 uppnå den minimistandard som beskrivs i denna hållplatshandbok.

Hållplatsobjekt i länstransportplan och nationell plan för transportsystemet

Länstransportplanen innehåller politiskt beslutade namngivna hållplatsobjekt efter regional statlig väg och så kallade pottar för icke-namngivna hållplatsobjekt (kollektivtrafikanläggningar) som upparbetas genom att göra urval ur en separat hållplatsbristlista. Dessutom innehåller länstransportplanen innehålla en pott för medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar efter kommunal väg. Hållplatshandboken kommer förhoppningsvis vara ett gott stöd i att prioritera bland hållplatsbrister, och sedan genomföra åtgärder i enlighet med målstandarderna. Se vidare om hur den regionala hållplatsbristlistan tas fram i kapitel 6. Vad gäller Europavägarnas hållplatser så beslutas hållplatsåtgärder av Trafikverket, efter samråd med Region Västerbotten som föreslår objekt. Trafikverket åtgärdar busshållplatser efter Europavägarna med budgetmedel i regeringens nationella plan för transportsystemet och bygger busshållplatser i samband med ny- och ombyggnation av väg.

Regelverk kring skolskjuts och elevers resor

Det finns olika lagar och förordningar som styr kommunernas ansvar för elevers resor till och från skola och gymnasium. En säker skolväg är i huvudsak kommunens ansvar. Om vägen till busshållplatsen är farlig, har eleverna enligt skollagen rätt till särskild skolskjuts. Skolskjutshandboken från Sveriges kommuner och Regioner sammanfattar regler och riktlinjer. På- och avstigningsplatser måste väljas med hänsyn till bland annat gångvägar och trafik- och siktförhållanden. I all slags skolskjutsverksamhet måste hela resan ske på ett säkert och tryggt sätt för barnet. Detta gäller oavsett om skolskjutsen arrangeras genom särskilt upphandlad trafik, med allmän kollektivtrafik eller genom självskjutsning. Enligt skolskjutsförordningen ska kommunens berörda nämnd se till att på- och avstigningsplatser utformas så att olyckor i möjligaste mån kan undvikas. Innan nämnden bestämmer dessa platser och färdvägar ska den ha samrått om trafiksäkerheten med kommunens övriga berörda nämnder, vägghållare, polismyndighet och den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I handboken beskrivs olika egenskaper som en sådan på- och avstigningsplats bör uppfylla, till exempel att det bör finnas ett väderskydd, att Trafikverkets modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd kan användas, och att det är bra om det finns belysning, och att om hastigheten är 70 kilometer i timmen eller högre behövs en fördjupad analys av hur säkerheten kan förbättras.

BILAGA 2 – Hållplatskvalitéer

Under kapitlet 5 Utformning av busshållplatser beskrivs hållplatsklasser och olika målstandarder, det vill säga egenskaper och utrustning som är rekommenderade för respektive hållplatsklass. Bilaga 1 och 3 beskriver olika regelverk som behöver beaktas och som vägts in i indelningen och definitionen av hållplatsklasser och målstandard. Denna bilaga sammanfattar de olika kvalitéerna som klassificering och målstandard – och regelverken bakom – är ämnade att skapa för resenärerna i hållplatsnätet totalt sett. Till exempel att det ska finnas tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, trygghet och god information, om än i varierande grad i olika hållplatsklasser.

Tillgängligt för personer med funktionsnedsättning

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för jämlikhet och delaktighet i samhället, som bidrar till social hållbarhet. Kollektivtrafiken bör utformas så att den inte upplevs diskriminerade, utan stöder en inkluderande samhällsutveckling. En förutsättning är att det finns ett "Hela Resan"- perspektiv i vårt och våra samverkanspartners synsätt där busshållplatsernas utformning är en viktig del. Anpassning av fordon och busshållplatser, införande av informationssystem och ökad insikt hos personalen är några viktiga pusselbitar som Länstrafiken haft fokus på. Anpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning är något som blir mer och mer aktuellt i all typ av infrastrukturplanering.

Tillgängligheten i kollektivtrafiken bestäms bland annat av

- hur lätt det är att nå den med olika färdmedel inklusive rullstol
- vilka möjligheter det finns att parkera cykel och bil
- hur den fysiska tillgängligheten/utformningen på själva busshållplatsen är för personer med olika funktionsnedsättningar
- hur gång- och cykelvägar, ramper och gångtunnlar är utformade
- hur snöröjning sker

Det finns olika typer av funktionsnedsättningar att ta hänsyn till vid planering och byggnation av busshållplatser och vissa är vanligare förekommande än andra. Konsultföretaget FUNKA har sammanställt statistik från olika källor om förekomsten (www.funka.com).

Här listas exempel på hållplatsegenskaper och -utrustning utifrån vilka grupper av funktionsvariationer de har mest betydelse för. Behoven varierar från individ till individ och samma person kan ha behov inom flera områden. I allmänhet gäller dessutom att det som är bra för personer med funktionsnedsättning är bra för alla.

Rörelse/Motorik

- Plattform med tillräckligt utrymme för ramp, lyft och rullstol.
- Plana ytor, med endast svag lutning
- Vädskydd med plats för rullstol

Se/Syn

- Tydlig skriven information, stor kontrast på text och bakgrund
- Talad information, genom högtalare
- Ledstråk i kontrasterande färg och punktskrift

Höra/Hörsel

- Skriftlig information, enkel och tydlig
- Visuella meddelanden
- Digitala realtidstavlor med meddelandefunktion.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet är en av de mest grundläggande kvalitéerna för en busshållplats och motiverar och behöver beaktas i utformningen av en busshållplats på många sätt: gång- och cykelanslutningar, möjlighet att stå vid sida av vägen, belysning, lokalisering av busshållplats, utformning av ficka/plattform och så vidare.

Trygghet/Synbarhet

De fem kvalitetsfaktorer som allmänheten rangordnat högst enligt Svensk kollektivtrafiks barometer är Enkelhet, Pålitlighet, Lyhördhet, Snabbhet och Trygghet. Busshållplatsens lokalisering och utformning liksom anslutande gång-/cykelvägar är viktiga faktorer att beakta ur ett trygghetsperspektiv.

Upplevelsen av trygghet eller otrygghet är individuell. För en enskild person är variationerna stora beroende på personliga förutsättningar, frågor om grundläggande utsatthet och beroenden, därtill läggs yttre omständigheter, såsom tid på dygnet eller förhållanden i omgivningen. Därför kan det vara svårt att utforma anläggningarna så att alla alltid upplever att det är tryggt att vistas där. Det finns ändå vissa grundläggande komponenter som ska beaktas när resenärsmiljöer byggs eller moderniseras.

God ljussättning är särskilt viktig för tryggheten i resenärsmiljöerna. Busshållplatser bör vara överblickbara i alla ljusförhållanden. En busshållplats bör normalt ha belysning som bidrar till att busshållplatsen och väntande bussresenärer syns bra på långt håll. Belysning ökar tryggheten och möjliggör att man kan ta del av information på busshållplatsen. Där elektricitet saknas kan en batteri- eller solcellsdriven lampa som aktiveras av väntande passagerare användas. Om särskild belysning i väderskydd erfordras i tätort behöver detta förberedas genom kabeldragning. Ansvar för detta avgörs i samråd mellan kommun och vägghållaren.

Såväl väderskydd som busshållplats i övrigt bör vara inbjudande, bekväma och trygga. Busshållplatsen bör vara tydligt markerad.

Underhåll och skötsel

Komfort och trivsel på busshållplatsen är lika viktig som på bussen. Busshållplatsens material, utrustning och design har betydelse för komfort och trivsel, men också ett fungerande system för underhåll och skötsel. Därför bör kommunerna/Region Västerbotten årligen planera hur underhållet ska ske.

Resenärsinformation

En resenär behöver information såväl före, under, som efter resan. Information såsom hållplatsnamn, eventuell tidtabell, taxa med mera är därför viktigt. En stolpe med hållplatsnamn, så resenären kan förvissa sig om var denne är, är ett minimikrav. Informationssystem som realtidsinformation som visar hur lång tid det är till nästa avgång, skapar säkerhet och trygghet hos resenären och inger förtroende. Utformningen och placeringen av informationen ska vara sådan att alla kan ta del av den. Med några få påstigande är det tillräckligt med hållplatsnamn och telefonnummer till trafikupplysning. Vanlig toppskylt kan ersättas med elektronisk realtidsdisplay om så är önskvärt.

Möjlighet att sitta och skyddas från väder

För resenären upplevs väntetiden som en större uppoffring än åktiden. En sittplats och skydd från väder betyder därför mycket för en resenär. Det är bekvämt och gör att väntetiden kan utnyttjas till

att till exempel vila eller läsa en bok. Passagerare som använder busshållplatser relativt långt borta eller där bussen kan ankomma lite i förtid, tar extra god tid på sig och får vänta en bra stund. Detsamma gäller vid låg turtäthet. Väderskydd kan ibland vara motiverat trots få resenärer, särskilt på vädermässigt utsatta platser. Väderskyddets storlek behöver självklart anpassas till antal påstigande.

Väderskyddet ska placeras och utformas på ett sådant sätt att det är enkelt för bussföraren att se om det finns väntande bussresenärer i väderskyddet.

Anslutningar

Kollektivtrafikens attraktivitet påverkas mycket av hur enkelt det är att ta sig till och från hållplatser och resecentrum med olika färdmedel. Just vid själva hållplatsen har förutom gång- eller gång- och cykelanslutningar, också cykelparkeringar betydelse för anslutningarna. Cykelparkering är motiverad i vissa fall, där många ansluter med cykel eller det är många resenärer. Det kan vara busshållplatser med många skolelever som reser, eller med arbetspendling. När det finns en cykelparkering så behöver det vara enkelt och stöldsäkert och att parkera cykeln i nära anslutning till busshållplatsen, och det förutsätter till exempel tillräcklig kapacitet så att cyklar inte fastnar i varandra eller står i vägen för varandra. Cykelstället i sig ska inte heller vara i vägen för annat.

BILAGA 3 - Busshållplatstyper och plattformstyper i Vägars och Gators Utformning och egenskaper som inte styrs av hållplatsklass

I denna hållplatshandbok beskrivs klassificering och rekommendationer för målstandard för varje klass (se kapitel 5), men den mer exakta utformningen kan skilja sig från fall till fall.

Målstandarderna kan inte användas för att avgöra på vilket sätt vägen ska korsas i de enskilda fallen och om gång- och cykelanslutning ur trafiksäkerhetssynvinkel behöver finnas till på- eller till avstigandehållplatsen. Dessa frågor beror på förutsättningar på platsen så som lokalisering av bostäder och målpunkter i förhållande till vägen och busshållplatsen, trafikförhållanden med mera. Delvis olika regler gäller för och styr utformningen vid statliga respektive kommunala och enskilda vägar. Val mellan fickhållplats, vägrenshållplats, avskild hållplats med flera (benämns hållplatstyper i Vägars och Gators Utformning) beror bland annat på vägrenens bredd på platsen, och målstandarderna kan inte avgöra om en bussficka behöver en lång eller kort accelerationssträcka. Hållplatshandboken innehåller rekommenderade mått för plattform med tillgänglighetsanpassning men i vissa fall kan Trafikverket som väghållare välja en annan utformning om Trafikverket tolkar att detta behövs på grund av regelverket Vägars och Gators Utformning. I Vägars och Gators Utformning finns krav eller råd för när olika plattformstyper (benämnda 1-4 i Vägars och Gators Utformning) bör användas. I denna bilaga sammanfattas innehållet i Vägars och Gators Utformning Krav respektive Vägars och Gators Utformning Råd gällande hållplatstyp och plattformstyp. De reglerna och råden är obligatoriska vid nybyggnation och större ombyggnation för Trafikverket när Trafikverket bygger hållplatser, men rådgivande för andra väghållare. Dessa inkluderas i hållplatshandboken som bilaga, dels för kännedom, dels för att valda delar beaktats i hållplatshandbokens målstandarder.

Se Trafikverkets hemsida för aktuell version av ritningar och beskrivningar.

Hållplatstyp

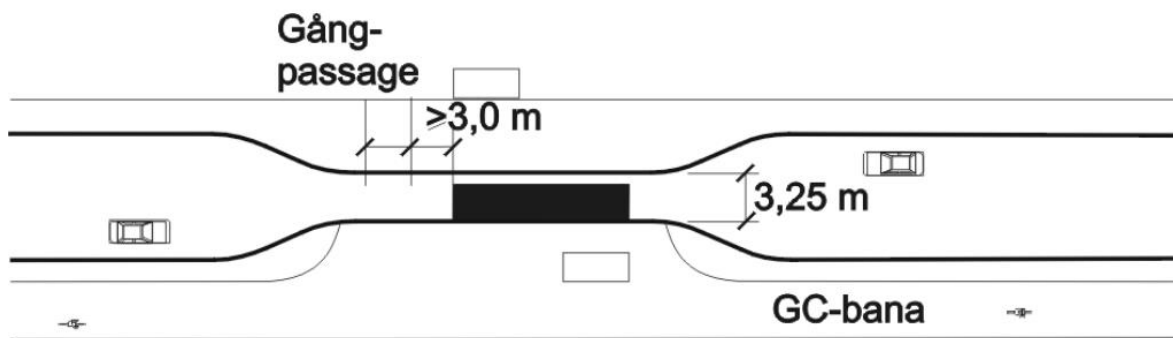
Sammanfattningsvis finns i Vägars och Gators Utformning olika hållplatstyper för tätort och landsbygd. Denna hållplatshandbok gör inte skillnad på tätort och landsbygd, och behandlar inte stadstrafikhållplatser specifikt. Enligt Vägars och Gators Utformning kan följande användas vid statlig väg i tätort:

- Timglashållplats
- Enkel stopphållplats
- Klackhållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats

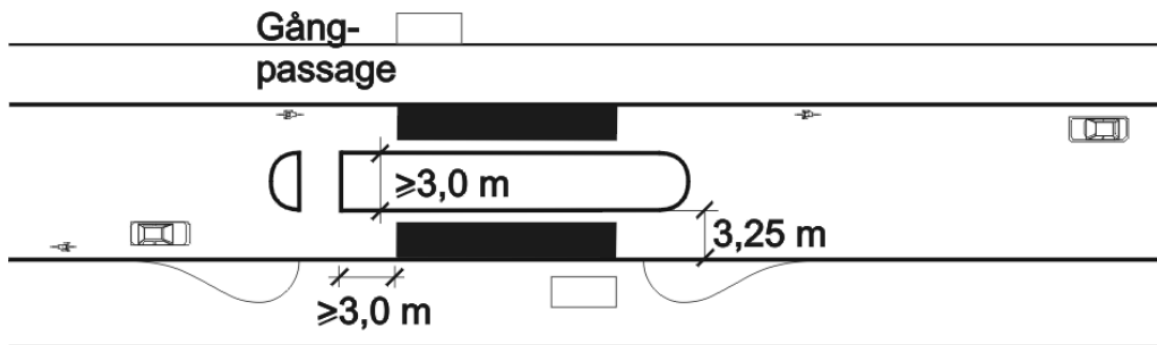
Enligt Vägars och Gators Utformning kan i landsbygd användas:

- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Vägrenshållplats
- Avskild hållplats

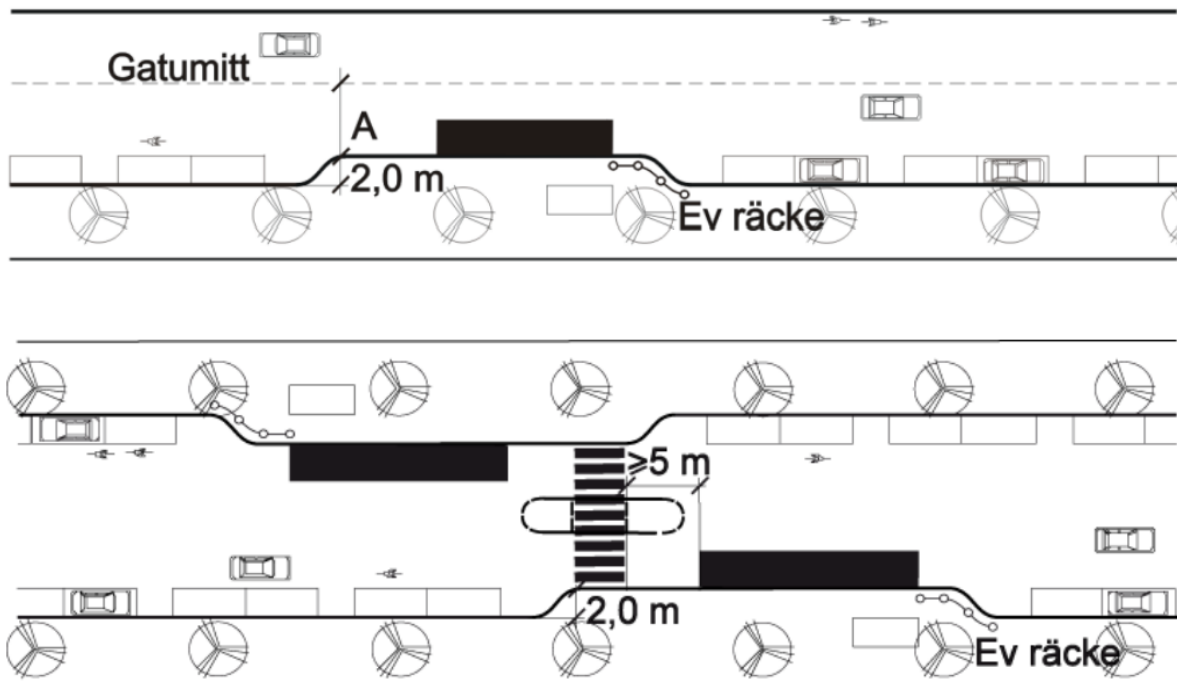
Dubbel stopphållplats (timglashållplats), som bara ska användas i tätort, är utformad med avsmalningar av gatans körbana på ett sådant sätt att alla fordon i båda riktningar måste stanna när bussen står på hållplatsen. Den dubbla stopphållplatsen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör god angöring, hög plattform och god plats för väntande passagerare. Hållplatstypen innebär att man får en hög trafiksäkerhet vid hållplatsområdet.



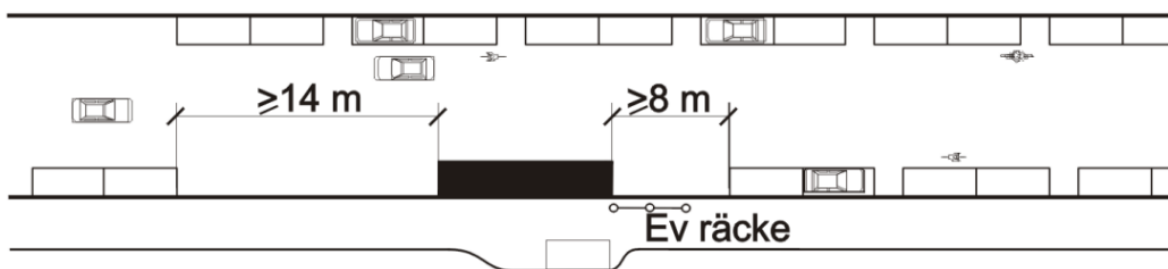
Enkel stopphållplats används i tätort och är utformad så att fordon i samma riktning inte kan passera när bussen står vid hållplatsen. Hållplatstypen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör normalt god angöring och hög plattform. Den innebär att man får en hög trafiksäkerhet vid hållplatsområdet.



Klackhållplats, som börjar användas i allt större omfattning i tätorter, är utbyggd i gatan och kallas därför ibland "Utbyggd hållplats". På en gata med bara ett körfält i vardera riktningen stoppas normalt trafik bakom bussen när den står vid hållplatsen. På bredare gator finns större möjlighet att köra om buss som står vid hållplats. Klackhållplatsen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör god angöring, hög plattform och god plats för väntande passagerare. Det finns också en principutformning för **dubbelsidig klackhållplats**.



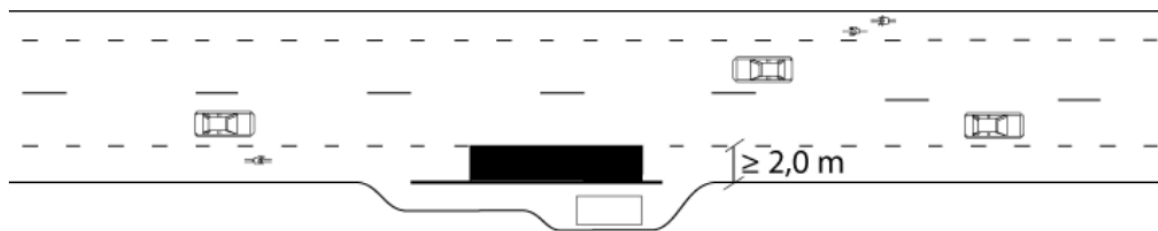
Glughållplats förekommer främst i tätortsmiljö. En del av parkeringsfältet upplåts för hållplats. Det är viktigt att man beaktar att hållplatssträckan måste göras tillräckligt lång för att möjliggöra fullgod angöring.



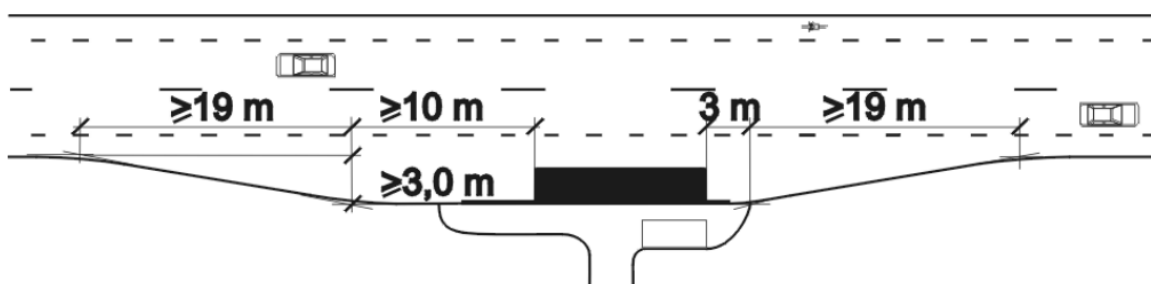
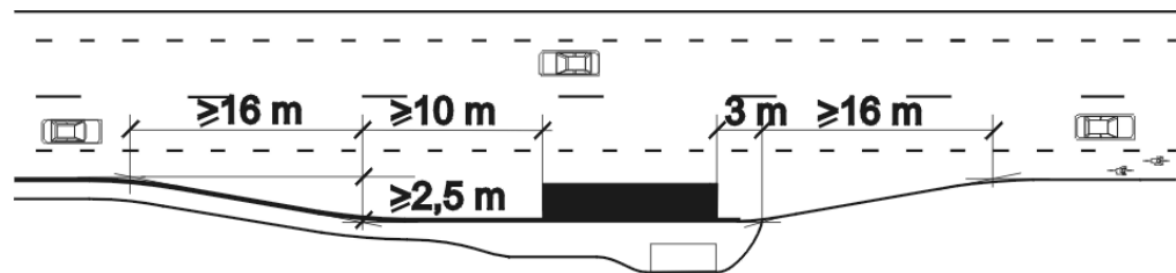
Körbanehållplats förekommer i tätort och längs 2-fältsvägar på landsbygd. För såväl tätorts- som landsbygdsförhållanden gäller att bussen står i körbanan och kan blockera eller störa bakomvarande trafik. Undantag är i tätort då körfältet närmast kantsten görs så brett att det rymmer både en stillastående buss och omkörande bilar.



Vägrenshållplats är en vanlig hållplatstyp längs befintliga s.k. 13-metersvägar på landsbygd. För att en hållplats ska klassas som vägrenshållplats krävs att vägrenen är minst 2 meter bred. Plattform saknas ofta på vägrenshållplatser.



Fickhållplats ligger skild från vägen eller gatan. Hållplatstypen är vanlig på landsbygd, och saknar idag ofta plattform. Också i tätort är fickhållplatsen vanligt förekommande trots att den kräver stort utrymme och är svår att angöra. Vägars och Gators Utformning – Råd rekommenderar olika mått beroende på hastighetsbegränsningen på platsen, se nedan för referenshastighet 60–70 i landsbygdsmiljö (första bilden) och referenshastighet 80-90 i landsbygdsmiljö (andra bilden).



Avskild hållplats kan vara nödvändig eller väl motiverad vid stora trafikleder eller på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning. Se aktuell version av Vägars och Gators utformning för ritningar – illustrationen nedan är från en äldre version av Vägars och Gators Utformning.



Plattformstyper enligt Vägars och Gators Utformning - krav

I Vägars och Gators Utformning, som är obligatorisk vid nybyggnation och större ombyggnation för Trafikverket när Trafikverket bygger hållplatser, men rådgivande för andra väghållare, finns riktlinjer för när olika plattformstyper ska användas. Det finns fyra plattformstyper där nummer 1 är mest avancerad, och 4 är enklast utformad. Målstandard för Klass 1–5 i denna hållplatshandbok har tagit intryck av dessa plattformstyper och vid kommunal väg kan hållplatshandbokens mått användas som utgångspunkt istället för de här plattformstyperna.

BILAGA 4 - Trepartsavtal för väderskydd

2017-03-12

Trepartsavtal för busstur i

Bakgrund: I byn _____ kommun finns fyra bussturer som är väderskydd för busspassagerare som åker mot _____ och en äldre byggnad som uppfördes i första hand för barnen från byn _____ som kunde vänta på bussen i ett uppvärmt utrymme. Då byggnaden uppfördes var det vänstertrafik därför används denna tur idag i första hand för bybor som ska åka mot Umeå.

Syfte: Detta trepartsavtal ska reglera ansvarsfrågan för de bussturer som överlåts av _____ . Fastighetsägarna har idag inget skriftligt avtal som reglerar ansvarsfrågan för de enkla byggnaderna om står på deras mark. Byamännen i _____ har på årsstämman beslutat att ta ett begränsat ansvar för drift och skötsel.

Avtalet gäller för turer, 38, 40, 41 och 42. Se bilaga.

Avtalsparter: Ägaren av _____, N.N
byamäns samfällighetsförening
kommun

Markägaren: Upplåter mark för busstur utan ersättningsanspråk. Markägaren tar inget ansvar för byggnaden eller ytan 1,5 meter från byggnaden.

Kommunen: Kommunen som har levererat byggnaden står för materialkostnader vid reparation och underhåll för att upprätthålla en godtagbar standard som kan accepteras av avtalsparterna. Kommunens försäkringar ska täcka ansvarsfrågan så att markägaren inte belastas ansvarsmässigt på grund av att byggnaden står på dennes fastighet. Om någon part säger upp avtalet och ingen annan part träder in ska kommunen återta byggnaden och återställa marken på ett enkelt men för markägaren godtagbart sätt.

Byamännen: Byamännen står för snöröjning och utför underhåll och smärre reparation på byggnaden samt röjer ytan 1,5 meter runt byggnaden utan ersättningsanspråk. Byamännen hämtar underhållsmaterial hos kommunen i samband med planerat underhåll.

Avtalstid: Detta avtal gäller fr.o.m. 2017-05-01 och förlängs 12 månader i taget tills någon av parterna säger upp avtalet.

Uppsägning: Uppsägningstiden är minst en månad före ny period

Markägaren 1:10 _____ kommun _____ byamäns ~~smf~~

Datum: _____ Datum: _____ Datum: _____

.....

N.N _____ XX _____ N.N|