

# Hållplatshandboken

**Riktlinjer för utformning av  
hållplatser i Uppsala län**



# Innehåll

Inledning.....	5
Strategi.....	6
Barn i kollektivtrafiken.....	7
Tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.....	7
Hela-resan-perspektivet.....	8
Processer och ansvar.....	9
Nulägesbeskrivning: hållplatser i länet.....	12
Hållplatsstandard och kategorisering.....	13
Prioriteringsprinciper.....	13
Prioriterade stråk.....	13
Resande.....	13
Kategorisering för utrustning.....	14
Skolskjutshållplatser.....	17
Pendlarparkering.....	17
Ansvarsfördelning och hållplatser.....	17
Begreppslista.....	18
1. Stad och tätort.....	21
1.1 Lokalisering.....	21
1.2 Placering.....	21
1.2.1 Gaturummet.....	22
1.2.2 Hållplatstyper.....	25
1.2.3 Utformning av hållplats.....	42
1.2.4 Plattform.....	43
1.3 Tillgänglighet.....	48
2. Landsbygd.....	55
2.1 Lokalisering.....	55
2.2 Placering.....	55
2.2.1 Gaturummet.....	57
2.2.2 Hållplatstyper.....	64
2.2.3 Utformning av hållplats.....	72
2.2.4 Plattform.....	73
2.3 Tillgänglighet.....	78
3. Bussterminal.....	84
4. Drift och underhåll.....	87
Bilagor.....	89
Bussar.....	89
Typritningar för plattform.....	91
Standardväderskydd – glas.....	93
Standardväderskydd – trä.....	94
Tillgänglighet.....	95
Processkarta efterfrågan ny hållplats.....	101
Riktlinjer för väderskydd på ideell basis.....	102



# Inledning

Trafik och samhälle har det huvudsakliga ansvaret att utveckla och underhålla hållplatser och bussterminaler runt om i Uppsala län. Hållplatshandboken syftar till att ge riktlinjer för hur detta ska gå till samt riktlinjer för utformning av busshållplatser. Hållplatshandboken har givits ut i två upplagor.

Syftet med hållplatshandboken är att ge ändamålsenliga, användbara och förankrade riktlinjer i det systematiska arbetet beträffande hållplatser. Hållplatshandboken är således ett stöddokument för att skapa attraktiva hållplatser som i sin tur ska bidra till att öka attraktiviteten att resa kollektivt i hela Uppsala län. Hållplatshandboken har sin grund i Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2016 för Uppsala län. Trafikförsörjningsprogrammet tas fram av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Region Uppsala) och redovisar behovet av kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.

Denna handbok är tänkt att fungera som råd och riktlinjer för de aktörer som planerar,

utformar, bygger, utrustar, driver och underhåller busshållplatser i Uppsala län. Målgruppen är medarbetare på Region Uppsala som arbetar med kollektivtrafik eller transportinfrastruktur, länets kommuner och väghållare (kommunala, statliga och enskilda) och till exempel konsulter och fastighetsägare. Handboken ska kunna användas i ett antal år framöver och innehållet uppdateras vid behov.

Idag finns det nästan 3 800 hållplatslägen i länet. Drygt 70 % av hållplatslägena har färre än 10 påstigande per vardagsmedeldygn och resterande andelar fördelar sig relativt jämnt över resten av kategorierna, se tabell 1. Riktlinjerna i denna handbok riktar sig till alla typer av hållplatser.

**Tabell 1.** Länet hållplatser är indelade i kategorier baserat på påstigande per vardagsmedeldygn. Tabellen visar hur många av länets hållplatser som hamnar under respektive kategori. Statistik från Dilax 20180426.

Antal påstigande per hållplats	<10	10–49	50–100	>100
Andel av alla hållplatser [%]	74	14	5	7

# Strategi

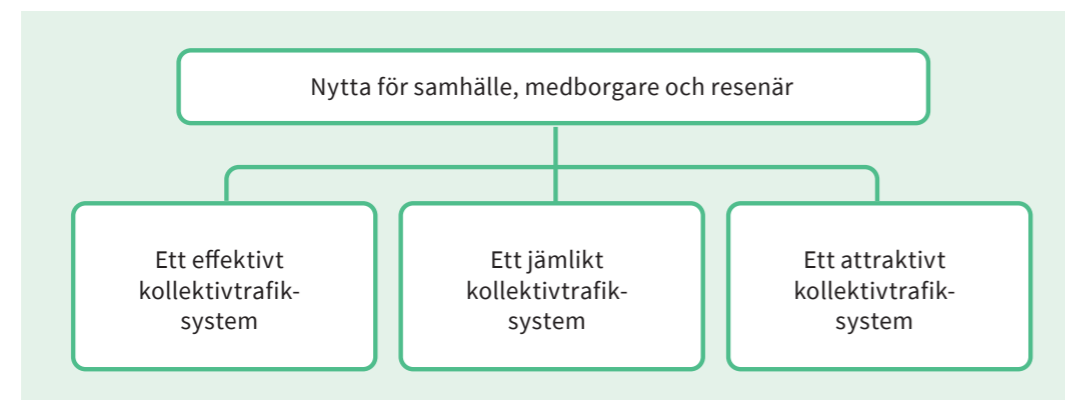
Den nya kollektivtrafiklagstiftningen har breddat kollektivtrafikens uppdrag genom att sätta fokus på de nyttor som kollektivtrafiken tillför samhället. Kollektivtrafiken är således inte en separat angelägenhet utan ett verktyg för samhällsutveckling i regionen.

Alla strategiska beslut kring kollektivtrafik ska integreras med beslut som rör kollektivtrafikens utvecklingsbetingelser, såsom bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur. Genom att även utnyttja kollektivtrafik som ett verktyg att bidra till tillgänglighet skapas en relevant koppling till dessa områden. *Trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län* innefattar olika mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska bedrivas inom länet. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas under de närmaste 15 åren, uppsatta mål samt hur förvaltningen ska jobba för att nå dessa mål. Målen bygger på tre nyttoperspektiv (samhälle, medborgare och resenär) som kan beskrivas som önskvärda egenskaper för kollektivtrafiksystemet: effektivt, jämlikt och attraktivt. Målen syftar även till att bidra till att samma egenskaper främjas i samhället generellt.

Medborgarperspektivet är viktigt för att framhäva de nyttor som kollektivtrafiken

tillför individen inte bara i egenskap av resenär. De tre nyttoperspektiven har tydliga kopplingar till de tre hållbarhetsperspektiven som ingår i den hållbara utvecklingen. Hållbar utveckling kan betraktas ur ett tredelat perspektiv; ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Ekonomisk hållbar utveckling ur ett kollektivtrafikperspektiv innebär att skapa tillgänglighet till arbete och utbildning genom pendling, underlätta för företag att etablera sig och rekrytera rätt arbetskraft samt trygga möjligheterna att leva och verka i länets olika delar. Socialt hållbar utveckling ur ett kollektivtrafikperspektiv kan förklaras genom att samhället görs tillgängligt för så många som möjligt, det vill säga utveckla och bidra i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid. Det kan även innefatta att bidra till människors välbefinnande genom bättre hälsa och göra det möjligt att i en växande region se ett minskande antal trafikolyckor. Miljömässigt hållbar utveckling ur ett kollektivtrafikperspektiv kan uppnås genom att göra det möjligt att bibehålla

Figur 1. Trafikförsörjningsprogrammets nyttoperspektiv och mål.



människors tillgänglighet och samtidigt begränsa klimatpåverkan. Genom att skapa robusthet i transportsystemet och skapa förutsättningar för goda livsmiljöer begränsas den yta som krävs för transporter. Målet om ett effektivt kollektivtrafiksystem handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt sätt och uppnå största möjliga miljöeffekt. Målet om ett jämlikt kollektivtrafiksystem handlar om att skapa regional och lokal tillgänglighet och att bygga ett system som är relevant för det vardagliga resbehovet hos allt fler. Målet om ett attraktivt kollektivtrafiksystem handlar om viljan att resa kollektivt, det vill säga resenärerna ska känna att kollektivtrafiken är att föredra eftersom den skapar mervärden i jämförelse till att resa med bil. En indikator är exempelvis att erbjuda tillgänglighetsanpassade hållplatser och bytespunkter. I detta fall är Hållplatshandboken ett viktigt verktyg i arbetet för att tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter, genom att tillhandahålla tydliga riktlinjer för utformningen av hållplatser. Region Uppsala ska ta initiativ att systematisera och öka takten på arbetet, som måste drivas tillsammans med kommunerna och Trafikverket. Region Uppsala ska även verka för att de potter som finns avsatta för kollektivtrafikåtgärder i länstransportplanen, och som kan användas bland annat för tillgänglighetsåtgärder, utnyttjas fullt ut.

Länstransportsplanen konkretiserar hur kommunerna och Region Uppsala vill utveckla det regionala transportsystemet i syfte att nå vision och mål i den regionala utvecklingsstrategin. Länstransportsplanen inriktar sig på att bland annat öka resandet med kollektivtrafik, särskilt längs de stora stråken.

Trafik och samhälle arbetar för att utveckla kollektivtrafiken genom att skapa en stark koppling mellan kollektivtrafiken och samhällsbyggnaden, exempelvis planeringen av bostäder och stadens samt regionens utveckling. Resenären ska smidigt kunna resa både inom och mellan län och byten ska vara enkla att göra. I arbetet är det därmed viktigt

att Region Uppsala tillsammans med länets kommuner planerar utvecklingen för stad och landsbygd genom att fokusera på långsiktighet och stabilitet, för att i sin tur förenkla resor med kollektivtrafiken och andra hållbara trafikslag. Förvaltningen eftersträvar en jämlik kollektivtrafik genom att skapa ett logiskt utbud utifrån länets struktur, stad och landsbygd, boende och arbete.

## Barn i kollektivtrafiken

Trafik och samhälle har ambitionen att stärka förvaltningens arbete med barn och barnperspektiv i planeringen av kollektivtrafik. Avsikten grundar sig i ett inriktningsbeslut, som i sin tur har sin grund i Barnkonventionen (Kollektivtrafiknämnden 2016-04-11). I arbetet för att utveckla barnperspektivet i planeringen har tre fokusområden identifierats; *utbildning, stärka barns förutsättningar och implementering och strategisk styrning* (läs mer i Barn i kollektivtrafiken: handlingsplan för integrering av barnperspektivet i planering och genomförande av kollektivtrafiken i Uppsala län). Barnperspektivet ska därmed finnas med i hela kedjan, från budget och trafikförsörjningsprogram till strategier, handböcker och riktlinjer. Vid planering av nya och befintliga hållplatser ska barnperspektivet alltid tas i beaktning, särskild vikt läggs på hållplatser där många barn vistas och en utförlig utredning genomförs.

## Tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Trafik och samhälle har arbetat fram riktlinjer för att skapa en kollektivtrafik som är tillgänglig för alla, där alla resenärer oavsett funktionsnedsättning ska ha likvärdiga möjligheter att resa kollektivt. I planeringen av utformningen av hållplatser strävar Trafik och samhälle att skapa hållplatser som förenklar vistelsen på hållplatsen för den enskilde resenären med funktionsnedsättning. Bra anslutande gång- och cykelvägar är essentiellt när man planerar placeringen av hållplatser. För att hela resan ska kunna göras av resenärer med funktionsnedsättning måste gångvägarna till och från hållplatser/stationer göras tillgängliga (läs mer om tillgänglighet i kapitel 1.3).



## Hela-resan-perspektivet

I arbetet med exempelvis tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken ska hela-resan-perspektivet vara vägledande. Detta kräver i sin tur samverkan mellan regionala, kommunala och statliga företrädaresamt andra utförare av kollektivtrafik.

Hela resan kan även innebära resa med byte mellan trafikslag. Målet är att byten mellan samma och olika trafikslag ska ske så effektivt, snabbt och bekvämt som möjligt. Det handlar i stor utsträckning om hållplatsåtgärder, pendelparkeringar och länkar mellan gång,

cykel och kollektivtrafik. Pendelparkeringar vid strategiska bytespunkter och stationer bör finnas för att främja och uppmuntra till kombinationsresor. På landsbygden är målet att cykelställ ska finnas på merparten av busshållplatserna med väderskydd.

## Processer och ansvar

För att arbetet med kollektivtrafikens infrastruktur ska kunna ske på ett konstruktivt och enhetligt sätt måste alla inblandade aktörer samverka. Det är viktigt att parternas ansvar och roller tydliggörs och accepteras.

Enligt gällande avtal ansvarar väghållaren för iordningställande av marken på hållplatsområdet och Trafik och samhälle ansvarar för att utrustning ovan mark etableras. Utformningen av hållplatser sker i dialog mellan Trafik och samhälle och ansvarig väghållare. Det kan även vara aktuellt att ha samråd med Länsstyrelsen.

Väghållarna ansvarar enligt gällande avtal för etablering, underhåll och skötsel för infrastrukturen, till exempel vägar, busskörfält, bussgator, signalanläggningar, pendelparkeringar och markanläggningar för resenärer. Det innefattar snöröjning, sandning och renhållning av sagda ytor, inklusive i väderskydd.

Trafik och samhälle ansvarar enligt gällande avtal för drift och underhåll av byggnader och väntutrymmen där inte annan part har ansvaret, liksom för utrustning för driften av trafiken, såsom väderskydd, stolpar och skyltar. Det innefattar papperskorgar, i de fall kommunen anordnar tömning av offentliga papperskorgar ska kommunen erbjuda sig att även tömma papperskorgar vid kollektivtrafikanläggningar, mot en självkostnad för Trafik och samhälle (Tillämpningsavtal avseende reglering av kollektivtrafikens infrastruktur, 2013).

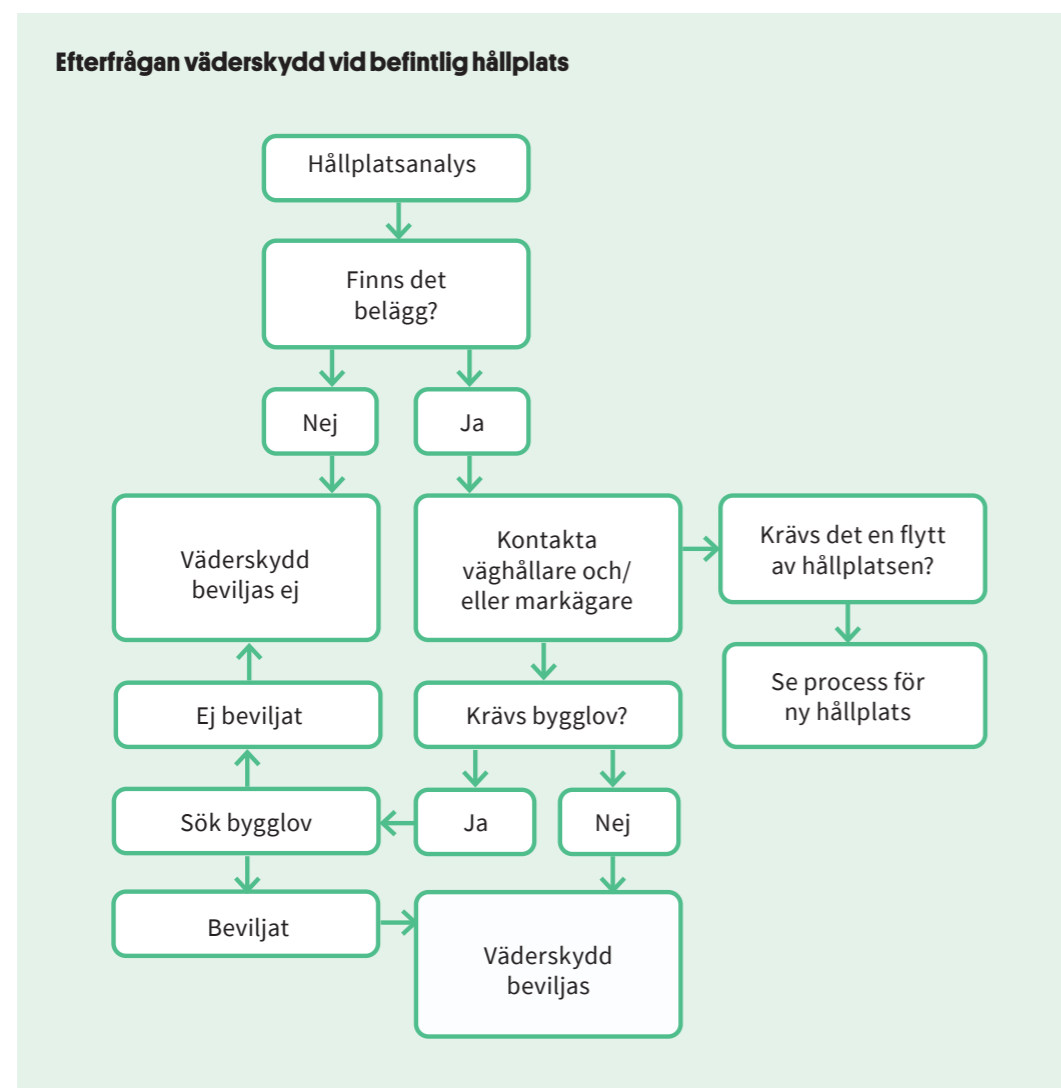
Trafik och samhälle äger processen vid etablering av hållplats och ska driva den framåt.

Processen är beroende av ansvarsfördelningen som regleras i avtal. Ansvaret för hållplatsers utformning, placering, drift, underhåll och investeringar delas dock av flera aktörer. Därför kan initiativ om en utredning av en ny eller förändring av en befintlig hållplats komma från flera håll, se bilaga på sid 101.

Anläggning, förflyttning, uppdatering eller borttagning av busshållplatser är en komplicerad och kostsam process som involverar

en mängd olika säkerhets- och tekniska frågor. Det kräver en hel del indata och samarbete mellan flera interna och externa aktörer, därför krävs en systematisk process. Processen ska säkerställa att hållplatser värderas rätt och granskas tekniskt innan de flyttas, tas bort, uppdateras eller anläggs. Beslutet för hållplatsutformning och placering börjar med begäran eller insikten om att en ny eller modifierad busshållplats behövs. Flödes-schemat i figur 1 illustrerar processen.

**Figur 2:** Processkarta förfrågning av väderskydd på befintlig hållplats.



Figuren på sidan 10 visar processen vid förfrågningar om väderskydd på en befintlig hållplats. Som ett första steg så görs en hållplatsanalys där huvudsakligen resandet studeras, men även andra aspekter kan motivera till väderskydd. Om hållplatsanalysen visar på att det finns belägg för att upprätta ett väderskydd så tar Trafik och samhälle kontakt med berörd väghållare. I samråd med väghållaren söks de tillstånd och eventuella bygglov som krävs. Om ett bygglov beviljas så etableras det ett nytt väderskydd. Om ett bygglov däremot inte beviljas kan ett nytt väderskydd inte etableras. I vissa fall kan det vara aktuellt att flytta en hållplats för att få plats med ett väderskydd, vid det fallet studeras trafiksäkerheten noggrant för att säkerställa att resenärerna står skyddat från trafiken. När en förfrågan har beviljats beställer Trafik och samhälle ett väderskydd, leveransen kan ta upp till 10 veckor beroende på belastningen hos leverantören.

Det förekommer att en befintlig hållplats restaureras eller byggs om, vid dessa fall ska hållplatsen förses med ett nytt väderskydd. Vid dessa fall är det därmed viktigt att väghållaren, det vill säga kommunen eller Trafikverket, talar om att detta ska ske i god tid (redan vid projekteringen) då processen för att etablera ett väderskydd tar tid.

Utöver förfrågningar om hållplatsutrustning förekommer även önskemål om nya hållplatser. Önskemål kan komma från både väghållare och privatpersoner. Trafik och samhälle har som uppgift att utreda dessa förfrågningar, se bilaga för processkarta på sid 101.

**Vid förändring av trafikering vid en viss hållplats**

Vid etablering, avveckling eller flytt av en befintlig hållplats ska information om detta spridas till allmänheten, detta bör ske minst två veckor innan förändringen genomförs. Undantagsfallet är om en hållplats tvingas dras in omedelbart på grund av säkerhetsskäl. Informationen ska även i vissa fall finnas tillgänglig på ul.se och eventuellt i dagstidningar.

**Lag om rökförbud vid hållplatser**

Från och med 1 juli 2019 finns en ny lag gällande tobak och liknande produkter (2018:2088) som ersätter den tidigare tobakslagen (1993:581). Detta innebär att rökning är förbjuden på färdmedel i inrikes kollektivtrafik eller i lokaler och andra utrymmen som är avsedda att användas av den som reser med sådana färdmedel och på motsvarande områden utomhus. Information som tydliggör detta ska finnas synligt på väderskydd eller annan utrustning i hela länet.

# Nulägesbeskrivning: hållplatser i länet

Uppsala stad är länets starka storregionala kärna med drygt 40 procent av länets totalt cirka 350 000 invånare. Ungefär 20 procent av länets befolkning bor i någon av de övriga kommunhuvudorterna och ungefär 20 procent bor i länets övriga tätorter. Resterande 20 procent bor på landsbygden.

Uppsala län är ett av Sveriges snabbast växande och generellt växer både befolkningen i tätort och på landsbygd. Denna utveckling skiljer sig tydligt mellan länets norra och södra delar. Den södra delen, bestående av Uppsala, Knivsta, Enköping och Håbo, har haft en stark befolkningstillväxt medan den norra delen, Heby, Östhammar, Tierp och Älvkarleby har haft en nedåtgående befolkningstrend.

Det finns cirka 2 800 hållplatser i Uppsala län, och cirka 4 370 stycken hållplatslägen. En hållplats består av minst två hållplatslägen, det förekommer även fall där det enbart finns ett hållplatsläge. Vid beslut kring hållplatsutrustning finns det generella riktlinjer som man kan utgå ifrån som stöd vid utredning. Vid alla fall

ska beslut grundas på en hållplatsanalys som utreder resandet, kringliggande förutsättningar såsom väder och markförhållanden, närliggande verksamheter, trafikering etc. Det förekommer fall då ett hållplatsläge fyller större delar av kriterierna för att förses med en viss utrustning, exempelvis ett väderskydd, men som på grund av extern påverkan inte kan förses med den utrustning som bör finnas enligt kategoriseringen (se tabellerna 3, 4, 5 och 6). Detta kan till exempel innebära att det inte finns plats för ett väderskydd, att det anses trafikosäkert eller att ansvarig väghållare inte godkänner det.

Tabell 2. Översikt hållplatser i Uppsala län.

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

# Hållplatsstandard och kategorisering

## Prioriteringsprinciper

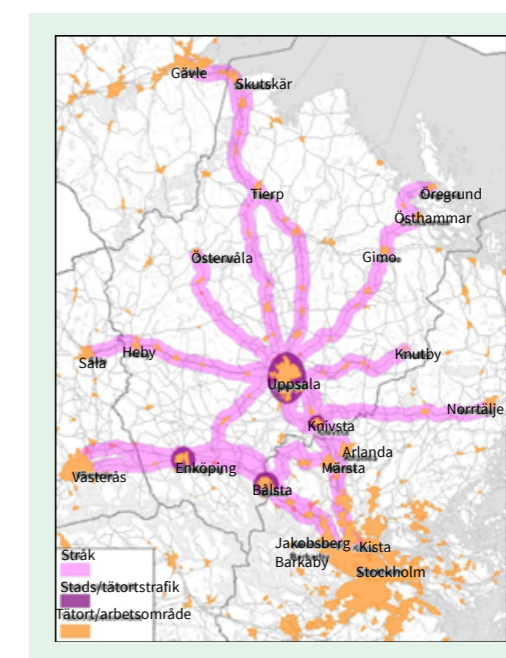
Hållplatskategoriseringen ger målbilden av kundmiljön som Trafik och samhälle strävar efter. Inom ramen för budget och tid så måste hållplatsärenden prioriteras, och ska följa ordningslistan nedan:

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

## Prioriterade stråk

Att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken prioriteras till stråk och områden där resandet är störst, i de huvudsakliga resandestråken enligt Länsplanen. Prioriteringen sammanfaller med Trafikverkets nationellt prioriterade nät för kollektivtrafik. Hundratals hållplatser måste åtgärdas i de prioriterade stråken och en prioritering sker utefter antal resenärer och funktion. En förteckning över linjer och hållplatser som i första hand ska vara fullt tillgängliga för resenärer finns i bilaga.

Figur 3. Prioriterade stråk i Uppsala län. Källa: Bilaga 2 TFP 2016.



## Resande

Antal påstigande på en hållplats per vardagsmedeldygn är en av de viktigaste delarna vid bedömningen av hållplatsens betydelse och för dimensionering av utrustning. Vid särskilda omständigheter gör Trafik och samhälle en enskild bedömning huruvida en hållplats ska utrustas med väderskydd eller inte. Det kan exempelvis vara en hållplats på landsbygden som är speciellt utsatt för väder och vind och där turtätheten är låg eftersom resenären då i regel väntar längre vid hållplatsen.

En hållplats i centrala staden kan däremot ha många påstigande men eftersom resenären kan söka skydd från väder och vind på andra platser är inte väderskydd alltid motiverat även om resandestatistiken säger det. I vissa fall rymmer inte ett väderskydd på en hållplats varför det ibland saknas även om antal påstigande är högt. Det händer också att väghållaren inte tillåter väderskydd.

### Kategorisering för utrustning

Syftet med en kategorisering är att ge stöd i dialogen om vilken fysisk utformning som ger mest nytta, samt ge underlag för hur investeringar i hållplatser ska prioriteras och vad som är rätt utrustning på rätt plats, både kort- och långsiktigt. Olika indikatorer kan användas för att peka ut utformnings- och utrustningsbehov. Den huvudsakliga utgångspunkten är antalet resande vid en hållplats men det finns även andra kriterier att ta hänsyn till. Denna handbok utgår ifrån fem indikatorer:

- **Resande:** aktuell statistik över antalet resenärer är en av grunderna för att kunna göra en rättvisande bedömning av hållplatsens betydelse och för dimensionering av utrustningen. Bedömning görs med grund i Trafik och samhälles automatiska passagerarräkningssystem.
- **Bytespunkt:** speciell hänsyn behöver tas till hållplatser där byten sker. Gäller för utsedda punkter där byten mellan region- och eller stadsbusslinjer gynnas, samt byten mellan stads- och regionbusslinjer och tågtrafiken.
- **Särskilda omständigheter:** barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är grupper som har särskilda behov när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Hållplatser i närheten av exempelvis skolor, vård och servicehem ska därför få särskild uppmärksamhet när det gäller säkerhet och tillgänglighet.

- **Hållplatsens varaktighet:** vissa hållplatser uppkommer på grund av ett tillfälligt behov och kommer bara att finnas under en övergående period, därför kan vissa krav på permanent infrastruktur minskas, dock utan att försämra trafiksäkerheten.
- **Trafikmängd och vägstandard:** ger underlag för om hållplatsen skall förses med bussficka eller inte.

Hållplatser i länet delas in i fyra eller fem huvudgrupper baserat på antal påstigande resenärer per vardagsmedeldygn. Här bör noteras att för hållplatser som består av flera lägen så avses antalet påstigande per specifikt hållplatsläge. I många fall fungerar läget i den ena riktningen mestadels som avstigningsplats, vilket inte ställer samma krav på utrustningen. Tabellerna nedan visar vilken utrustning hållplatsen ska utrustas med baserat på antal påstigande per vardagsmedeldygn. Observera att tabellerna ska ses som målbild, vid utformning av hållplatser måste hänsyn även tas till trafikmängd på vägen samt vägens standard. För hållplatser med lågt resande är det fortfarande viktigt att tillgängligheten ses över, men i många fall är det hållplatstyp och inte dess utrustningsutbud som är det viktigaste. Därmed blir trafiksäkerhetshöjande åtgärder av stor vikt vid dessa fall. Det finns hållplatser längs de prioriterade stråken med höga hastigheter där trafiksäkerheten kan höjas genom att hållplatserna exempelvis breddas så att ingen del av bussen befinner sig i körbanan när den stannat.

Tabell 3. Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande för Uppsala stad.

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

1. Om inte väderskydd rymms på hållplatsen så ska bänk finnas. Om väderskydd rymms så finns bänk i väderskyddet.
2. Särskild bedömning.
3. Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

Tabell 4. Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande för större tätorter inklusive Enköping och Bålsta.

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

1. Om inte väderskydd rymms på hållplatsen så ska bänk finnas. Om väderskydd rymms så finns bänk i väderskyddet.
2. Särskild bedömning.
3. Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.



**Tabell 5.** Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande för **övriga tätorter**.

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

1. Om inte väderskydd ryms på hållplatsen så ska bänk finnas. Om väderskydd ryms så finns bänk i väderskyddet.
2. Särskild bedömning.
3. Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

**Tabell 6.** Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande för **landsbygd**.

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

1. Om bänk ryms, gäller vid nyetablering och utrustning av hållplats.
2. Om inte väderskydd ryms på hållplatsen så ska bänk finnas. Om väderskydd ryms så finns bänk i väderskyddet.
3. Särskild bedömning.
4. Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

### Skolskjutshållplatser

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. Det är därför mycket viktigt att säkerställa trafiksäkerheten vid hållplatser där barn vistas. Med detta i beaktande bör om möjligt avstigning ske på rätt sida av vägen så att barnen inte behöver korsa gatan från hållplatsen till skolan. Det allra bästa är om både av- och påstigning sker på rätt sida av vägen. Om det inte är möjligt så behöver vägen till och från hållplatsen studeras så att den kan göras så trafiksäker som möjligt (Skolskjutshandboken, SKL 2014). Ansvaret för att upprätta en skolskjutshållplats ligger hos respektive kommun som bestämmer placering av hållplatsen. Detta sker i samråd med Trafik och samhälle som tar kontakt med bussföretaget som ansvarar för trafiken på den aktuella vägen. I och med att en skolskjutshållplats inte är permanent så är det ovanligt att den tillgänglighetsanpassas och utrustas med exempelvis väderskydd, vanligtvis utrustas en skolskjutshållplats endast med en hållplatsstolpe vid vägen där barnet bor. Om en ordinarie hållplats används som skolskjutshållplats finns extra krav på standard och trafiksäkerhet, såsom räcke eller hastighetsänkande åtgärder.

### Pendlarparkering

Eftersom en resa generellt består av flera delresor är det viktigt att förbättra möjligheterna att kombinera kollektivtrafiken med andra färdmedel. Pendlarparkering för bil och cykel vid strategiska hållplatser bidrar till att öka möjligheterna att resa mer hållbart. Region Uppsala verkar för att skapa fler pendlarparkeringar, förhöja utformning och öka användandet dels genom riktade åtgärder till befintliga och potentiella resenärer, dels genom dialog med kommuner och Trafikverket i genomförandet av Länsplan för transportinfrastruktur. Region Uppsala har tagit fram utformningsprin-

ciper för pendlarparkering och bytespunkter (se Utformningsprinciper för gång- och cykelvägar i Uppsala län på [region uppsala.se](http://region uppsala.se)).

### Ansvarsfördelning och hållplatser

Region Uppsala beslutar och finansierar den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län. Trafik och samhälle:s uppgift är att anpassa kollektivtrafiken efter det resebehov, politiska mål samt ekonomiska ramar som finns. I samråd med kommuner och väghållare föreslås placering och utformning av hållplatser. Kommunerna ansvarar för den fysiska planeringen såsom översikts- och detaljplanering samt beställer och finansierar den kommunala kollektivtrafiken och infrastrukturen. Kommunerna är vanligtvis markägare och väghållarmyndighet i tätorter. De är även bygglovmyndighet vilket innebär att de ansvarar för att godkänna utformning och placering av väderskydd. Trafikverket är väghållare för den regionala infrastrukturen, det vill säga att de ansvarar för genomförandeåtgärder på det statliga vägnätet. Samråd med Trafikverket sker vid utformning av hållplatser. De ansvarar även för projektering och byggandet av dessa. Särskilt tillstånd för nya hållplatsers placering och utrustning finns att ansöka om hos Trafikverket.

Trafik och samhälle ansvarar för drift och skötsel av hållplatser. Det finns även hållplatser som ägs och drivs av andra intressenter, det är något som oftast kommunen har avtal om. Trafik och samhälle tillåter väderskydd finansierade på ideell basis. Detta innebär att en juridisk person åtar sig att finansiera för ett väderskydd och även drift och underhåll. Detta avtalas med Trafik och samhälle, se bilaga för *Riktlinjer för väderskydd på ideell basis* på sid 102. Gemensamt ansvarar alla instanser för att skapa en trivsamt och säker kundmiljö, genom att hålla en hög standard när det gäller utrustning men också drift och underhåll.

# Begreppslista

<b>Aktör</b>	Ansvarig för att medverka vid planering, byggnation, trafikering, drift och underhåll av busshållplatser.	<b>Knutpunkt</b>	Knutpunkt är en strategisk plats som innehåller någon form av terminal eller större station, är en målpunkt samt har en betydande andel boende och service.
<b>Bussterminal vs busstation</b>	En bussterminal är en punkt/plats där en eller flera busslinjer startar eller slutar. Vid en terminal kan bussar vända eller invänta. Begreppet busstation används däremot för att hänvisa till en plats utanför en huvudväg och med minst grundläggande utrustning för resenärer. En bussterminal kan vara en fullt utrustad busstation men kan också vara bara en punkt längs en huvudväg. Begreppen bussterminal och busstation används ofta synonymt eftersom det i båda ingår angörings- och uppställningsutrymmen för flera bussar samt tillhörande område för resenärer. En station är normalt mer korrekt eftersom det i de flesta fall finns vissa linjer som passerar genom stationen utan att avsluta sin tur/omlopp där.	<b>Komfort</b>	Bekvämlighet för både resenärer och bussförare vid hållplatsen.
<b>Bussmiljö</b>	Angöringsutrymme för bussar vid en busshållplats.	<b>Kundmiljö</b>	Den del av hållplatsen som är avsedd för väntande samt av- och påstigande resenärer.
<b>Bytespunkt</b>	En knutpunkt där det finns goda förutsättningar för byten mellan samma eller olika trafikslag.	<b>Omstigningspunkt</b>	En knutpunkt där byte sker mellan kollektiva färdmedel.
<b>Framkomlighet</b>	Beskriver hur snabbt en buss kan ta sig fram i ett gatunät. Ur ett hållplatsperspektiv avser framkomlighet hur lätt det är för en buss att komma in och ut på angöringsutrymmet. Störningar inom hållplatsområde som påverkar framkomligheten är till exempel övrig trafik, parkerade fordon, andra bussar, trafiksignaler, hållplatstyp och utformningstyp.	<b>Part, parter</b>	Någon som ingår ett avtal eller någon som har ett särskilt intresse i en eller flera busshållplatser, t ex reklamföretag, fastighetsägare eller andra företag.
<b>Hållplats</b>	En utsedd plats där bussar i linjetrafik stannar för av- och påstigande. Således består en hållplats av ett eller fler angöringsutrymmen samt en plats för väntande resenärer.	<b>Plattform</b>	Plattformen utgör den iordninggjorda mark där hållplatsytan är.
<b>Hållplatsområde</b>	Hållplatsens omgivning som påverkas av hållplatsen eller som hållplatsen påverkar.	<b>Resecentrum</b>	Innehåller både järnvägsstation och busstation i syfte att göra det enkelt för resenären att byta mellan olika trafikslag.
<b>Hållplatsläge</b>	Ett enskilt hållplatsläge när det finns fler än en hållplats inom området.	<b>Säkerhet</b>	Olycksfrihet för resenären, bussföraren samt även bussen vid, från eller till hållplatsen.
<b>Hållplatsplacering</b>	Beskriver om en hållplats skall ligga före eller efter en korsning eller på en sträcka/slinga.	<b>Tidtabell</b>	Anger trafikens utformning i tid och rum. Redovisas för allmänheten i en tryckt tidtabell eller via en digital reseplanerare.
<b>Hållplatskategorisering</b>	En kategorisering som syftar till att ge stöd i hur investeringar ska prioriteras, vilken typ av fysisk utformning en hållplats bör ha och i att använda rätt utrustning på rätt plats.	<b>Tillgänglighet/Användbarhet</b>	Innebär att alla resenärer lätt ska kunna ta sig till hållplatsen, nyttja hållplatsen och kunna stiga på och av bussen smidigt.
<b>Intressenter</b>	De som har intresse i busshållplatsen, t ex bussresenärer, närboende eller boende i berört område. En aktör kan vara en intressent.	<b>Turtäthet</b>	Tidsavståndet mellan två efter varandra följande turer på en linje. Anges vanligen i minuter.
		<b>Väderskydd</b>	Skydd vid hållplats avsett att skydda resenären mot blåst och regn. Kallas även vindskydd, klimatskydd eller regnskydd.
		<b>Vändslinga</b>	Utrymme avsett för vändning av bussar i linjetrafik.
		<b>Väntutrymme</b>	Plats avsedd för att invänta bussen.



# 1. Stad och tätort

En stad/storregional kärna är ett område med minst 10 000 invånare. En större tätort är ett område mellan 1 000 till 10 000 invånare. Medelstora/övriga tätorter är 200 till 1 000 invånare.

## 1.1 Lokalisering

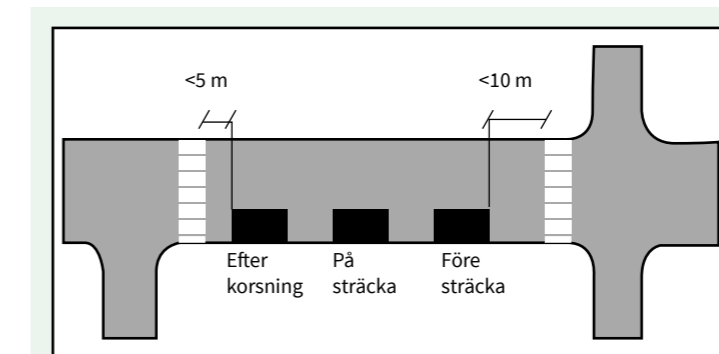
Var en hållplats lokaliseras bestäms utifrån bussresenärernas behov och möjligheterna att skapa goda gång- och cykelförbindelser till och från hållplatsen. Vid lokaliseringen av en hållplats ska hänsyn tas till rådande trafikmiljö i området. Var hållplatsen lokaliseras ska ske i samråd mellan väghållare och Trafik och samhälle.

Avståndet mellan hållplatser är en viktig aspekt i kollektivtrafikplaneringen, som en allmän regel är kollektivtrafikresenärer inte villiga att gå mer än ett visst avstånd till en hållplats. I planeringen kring avståndet mellan hållplatser bör hänsyn tas till avståndet till närmaste bebyggelse. En annan aspekt som också ska tas i beaktande är den upplevda resan som påverkas av antalet hållplatser på en sträcka. Avståndet mellan hållplatser inom stads- och tätortstrafik ska normalt inte överstiga 400 meter.

## 1.2 Placering

Utgångspunkten för placering av hållplatser ska vara en god trafiksäkerhet för alla trafikanter, och resenärens behov av attraktiva lägen med korta och säkra gång- och cykelanslutningar. En hållplats ska placeras efter en gatukorsning eller övergångsställe och före en cirkulationsplats. Det ska vara minst fem meter mellan övergångsstället eller korsningen och bussens bakre del. Hållplatsen ska inte heller placeras närmare än 10 meter före ett övergångsställe eller korsning, se figur 4.

Hållplatser ska inte placeras strax före bussprioriterad signal eftersom det kommer att medföra att bussprioriteringen blir ineffektiv. Cykelbana ska placeras bakom hållplatsen alternativt ledas ut i körbanan före hållplatsområdet. Eventuella räcken ska placeras mellan cykelbanan och hållplatsområdet för att skydda på- och avstigande resenärer.



**Figur 4.** Placering av hållplatser i stadsmiljö.  
Källa: TRV 2015:086.

## 1.2.1 Gaturummet

Nedan följer en tabell som redogör för hur gaturummet bör utformas för att optimera kollektivtrafiken.

### Tre- och fyrvägs korsning

En buss ska normalt inte framföras i korsningar där innerradien är mindre än nio meter, det ger ett breddbehov för bussens dimensionerade körfältsarea i sväng på sex meter. Vid mindre radie riskerar bussen att hamna i motstående körfält. Detta ska tas hänsyn till i planeringen av trafiken.

### Cirkulationsplats

Vid en innerradie på nio meter måste cirkulationsplatsens ytterradien vara minst 15 meter. Materialet på körytan ska inte påverka bussens framkomlighet eller resenärens komfort på ett negativt sätt. Cirkulationsplatser innebär en körgeometriskt besvärlig körning och kan utgöra en olycksrisk för stående resenärer. Därför bör inte flera cirkulationsplatser anläggas tätt efter varandra. När en korsning byggs om till cirkulationsplats behöver befintliga hållplatser placering ses över.

### Busskörfält

På gator med hög belastning kan busskörfält anläggas för att förbättra framkomligheten för busstrafiken, se figur 5. Busskörfält gör att bussen kan passera bilköer vilket gör att bussen får högre medelhastighet och bättre kan konkurrera med bilen. Busskörfälten ska vara minst 3,5 meter breda. För att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken och minska restiden för resenärerna kan så kallade reversibla körfält användas. I Lund har ett reversibelt busskörfält anlagts där bussen kör i ena riktningen i morgonrusning och i andra riktningen i eftermiddagsrusning, och övrig tid kör bussen i de vanliga körfälten. För att göra det tydligt för alla trafikanter att det är ett busskörfält har körfältet anlagts med röd asfalt.

**Tabell 7.** Körbanebredd som behövs för trafikering med buss i blandtrafik, särskilt utrymme för gång- och cykeltrafik är inte inräknat i nedan angivna mått. *Källa: RiBuss.*

Typ av gata	Körbanebredd med god standard [m]
Enkelriktad gata utan biluppställning	4,0
Enkelriktad gata med biluppställning på en sida	5,5
Enkelriktad gata med biluppställning på båda sidor	7,5
Dubbelriktad gata utan biluppställning	7,0
Dubbelriktad gata med biluppställning på en sida	9,0
Dubbelriktad gata med biluppställning på båda sidor	11,0



**Figur 5.** Exempel på gata med bilkörfält, busskörfält och bussficka.


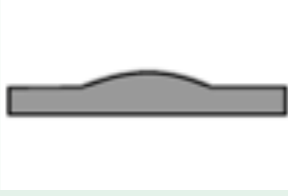

### Hastighetsdämpande åtgärder

Hastighetsdämpande åtgärder som exempelvis gupp och sidoförskjutningar ger i regel alltid en negativ påverkan på resenärernas och förarnas komfort samt på kollektivtrafikens framkomlighet. Vanliga åtgärder är plåtå-gupp, upphöjd tillfart, vägkudde, avsmalningar och trafiksignaler. Det är viktigt att se till att guppen placeras rätt och är rätt utformade för att bussen ska kunna passera dem på bästa sätt, se figur 6. De måste även underhållas för att undvika sättningar. Hastighetsdämpande åtgärder bör därmed placeras i anslutning till hållplatser och gångpassager i och med att bussarna ändå måste sakta in. Vägkuddar/busskuddar bör placeras så att bussen får en rak överfart utan krängning. Det finns gupp som klarar både trafiksäkerhetskrav för oskyddade trafikanter och tillgodoser en säker arbetsmiljö för bussförare och en bekväm

resa för resenären, förutsatt att guppen är korrekt konstruerade och underhålls. Guppen bör mätas och följas upp kontinuerligt i syfte att se till att de uppfyller krav gällande stötvärden. Gupp ska utformas så att Sed300-värdet inte riskerar att överskrida 0,5 MPa. Om Sed300-värdet är under 0,5 MPa anses hälsoriskerna vara låga. Riktlinjer och mer information finns i Trafikverkets publikation Bussar och gupp, 2014:126 samt i VGU 2015:087 kapitel 2.13.

Det är olämpligt att placera flera hastighetsdämpande åtgärder i följd där buss i linjetrafik förekommer då det påverkar medelhastigheten för bussen. Väghållaren ansvarar för anläggning av hastighetsdämpande åtgärder och utformning och placering sker i samråd med Trafik och samhälle.

Figur 6. Utformning för olika typer av gupp. Källa: Bussar och gupp, TRV 2010.

Typ av gupp	Längdprofil för gupp	Nyanläggning – rekommendation vid busslinjetrafik
<b>Platågupp</b> Trapetsformad längdprofil. Höjden normalt 10 cm. Ramplängder och platålängder varierar.		h = 10 cm, ramplängd = 1,7 m och platålängd minst 7 m. Ramper kan modifieras med övergångskurva <sup>3</sup> . Förstärkt gatuöverbyggnad för att undvika sättningar.
<b>Cirkelgupp</b> Cirkulär längdprofil. Höjden normalt 10 cm. Längder och radie varierar.		h = 10 cm, l = 6,5 m och r = 53 m. Branta cirkelgupp (med tangentlutning <sup>2</sup> över 10%) kan modifieras med övergångskurva <sup>1</sup> . Förstärkt gatuöverbyggnad för att undvika sättningar.
<b>Väggkudde</b> (busskudde) Trapetsformad längd- och tvärprofil. Höjden normalt 8 cm. Ramp-längder varierar.		Måste placeras "rätt". Bussen grenslar delvis väggkudden. Förstärkt gatuöverbyggnad för att undvika sättningar.

### Platågupp

Vid platågupp rekommenderas 2,5 meters ramplängd vid en höjd på guppet av 10 cm då främst ledbussars hastighetsanpassning påverkas negativt med kortare ramplängder. Guppen bör inte utföras i gatsten på grund av risken för bullersättningar och vibrationer i fordonen. Platågupp är vanligt för hastighets-säkring för övergångsställen och cykelöverfarter både på sträcka och i anslutning till korsning.

### Cirkelgupp

Modifierat cirkelgupp är att rekommendera på gator med busstrafik då utformningen upplevs som bekvämare för bussförare och ger mindre stötar. Guppet består av en övergångskurva mellan guppet och vägbanan. Cirkelgupp är vanligt för fartdämpning på lokalgator.

### Väggkudde

Väggkuddar upplevs vanligtvis som mer skonsam mot bussförare än andra typer av gupp då framaxeln kan gränsla kudden. Bussen ska kunna köra rakt i väggkuddens längdriktning. Vid utformningen av väggkuddar rekomen-

deras prefabricerade väggkuddar av betong då det är mer hållbart än exempelvis asfalt.

### Övriga åtgärder

Andra hastighetssäkrande åtgärder kan vara exempelvis dynamiska gupp som aktiveras endast när fordonet passerar med högre hastighet än den tillåtna hastigheten. Ytterligare åtgärd kan vara hastighetskameror som kan vara en bra åtgärd på landsbygd och konkavt gupp som är speciellt anpassat för fartdämpning på gator med busstrafik som minimerar obehaget av vertikal-accelerationen för resenärer och bussförare.

### Beläggning på köryta

Det finns flera skäl att belägga bussens anöringsplats med betong eller annan hårdare och avvikande beläggning. Den hårdare ytan gör att körspår och sättningar undviks vilket förhindrar vattensamlingar och underlättar användning av högt kantstöd. Den avvikande beläggningen visar dessutom tydligt vilken yta som är avsedd för bussupställning. Dagvattenbrunnar och liknande ska undvikas att placeras i körytan på hållplatsområdet.

## 1.2.2 Hållplatstyper

De vanligaste hållplatstyperna är timglashållplats, enkel stopphållplats, klackhållplats, glugg hållplats, körbanehållplats, vägrenshållplats, fickhållplats och avskild hållplats. Nedan följer en beskrivning av dessa enligt VGU.

### Timglashållplats

Timglashållplats, dubbel stopphållplats, ska bara användas i tätort och är utformad med avsmalningar av gatans körbana på ett sådant sätt att alla fordon i båda riktningar måste stanna när bussen står vid hållplatsen. Timglashållplatsen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör en god angöring. Hållplatstypen har hög plattform, har god plats för väntande passagerare samt innebär en hög trafiksäkerhet vid hållplatsområdet.

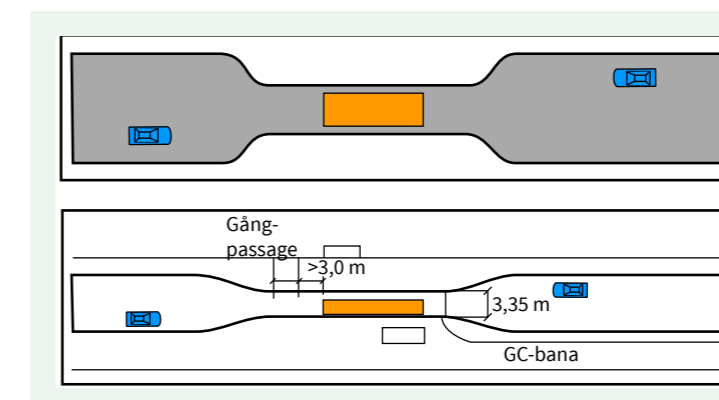
Körfältets bredd ska vara minst 3,5 meter. När cykelbana saknas är måttet viktigt för att undvika att cyklister tränger sig förbi stillastående buss på ett trafikfarligt sätt. Måttet möjliggör möten mellan personbil och cyklist men förhindrar möten mellan personbilar. Bredden på 3,5 meter möjliggör normalt sett också god vinterväghållning. Gångpassage ska anläggas och avståndet till buss ska vara minst tre meter. Pollare ska sättas upp för att tydliggöra avsmalningen, detta är särskilt viktigt där trafikanter som inte är hemma i området ofta förekommer.

### Rekommendationer

Timglashållplatsen ger god trafiksäkerhet och bra framkomlighet för bussen och kan därför användas där dessa egenskaper prioriteras. Ofta lämpligt att använda denna hållplatstyp vid platser där många oskyddade trafikanter förekommer, särskilt om det bland dessa finns barn, äldre och funktionsnedsatta. Hållplatstypen är särskilt lämplig i lokalnätet där trafikanterna normalt har god lokalkännedom.

Timglashållplats ska endast användas på vägar med referenshastighet 40 eller lägre. Hållplatstypen lämpar sig väl som hastighetsdämpande åtgärd. Flera stopp efter varandra ska undvikas då det kan leda till olämpliga omkörningar mellan hållplatserna.

När cykelbana saknas ska särskild studie göras. 250 cyklar per dygn i aktuell riktning ska kunna accepteras även när busstrafiken är omfattande. Önskad prioritering av cyklisterna längs gatan kan göra hållplatstypen olämplig. Hållplatstypen bör även undvikas om den normala hållplatstiden överskrider 30 sekunder.



Figur 7. Timglashållplats och dess utformning. Källa: TRV 2015:086.

**Tabell 8.** För- och nackdelar med timlashållplats.

Fördelar	Nackdelar
Trafiklugnande effekt som kan förstärkas med hastighetsdämpande åtgärd vid eventuell gångpassage.	All annan trafik tvingas vänta medan bussen står vid hållplatsen.
Ger mycket hög trafiksäkerhet i samband med av- och påstigning.	Viss risk kan finnas vid möte och omkörning av cyklist eller personbil.
God komfort för passagerarna då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Vid brantare lutning än 2 % ökar risker och olägenheter vid halt väglag.
Bussen kan lätt angöra med alla dörrar nära intill kantstödet, kantstödet kan därför byggas högre än 17 cm om så önskas.	Vid omfattande trafik i båda riktningar kan bussarna störa varandra.
Plattformsområdet blir normalt ganska brett vilket medger bra med plats för väderskydd, väntande resenärer samt passerande gång- och cykeltrafikanter.	
God framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	
Hållplatsen blir tydlig för såväl bussresenärer som övriga trafikanter.	
Ingen risk för felparkerade bilar på hållplatsområdet.	



#### Enkel stopphållplats

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 buss-prioriterande effekt och möjliggör normalt god angöring och hög plattform. Stopp-hållplatsen gör också att hållplatsområdet får en hög trafiksäkerhet.

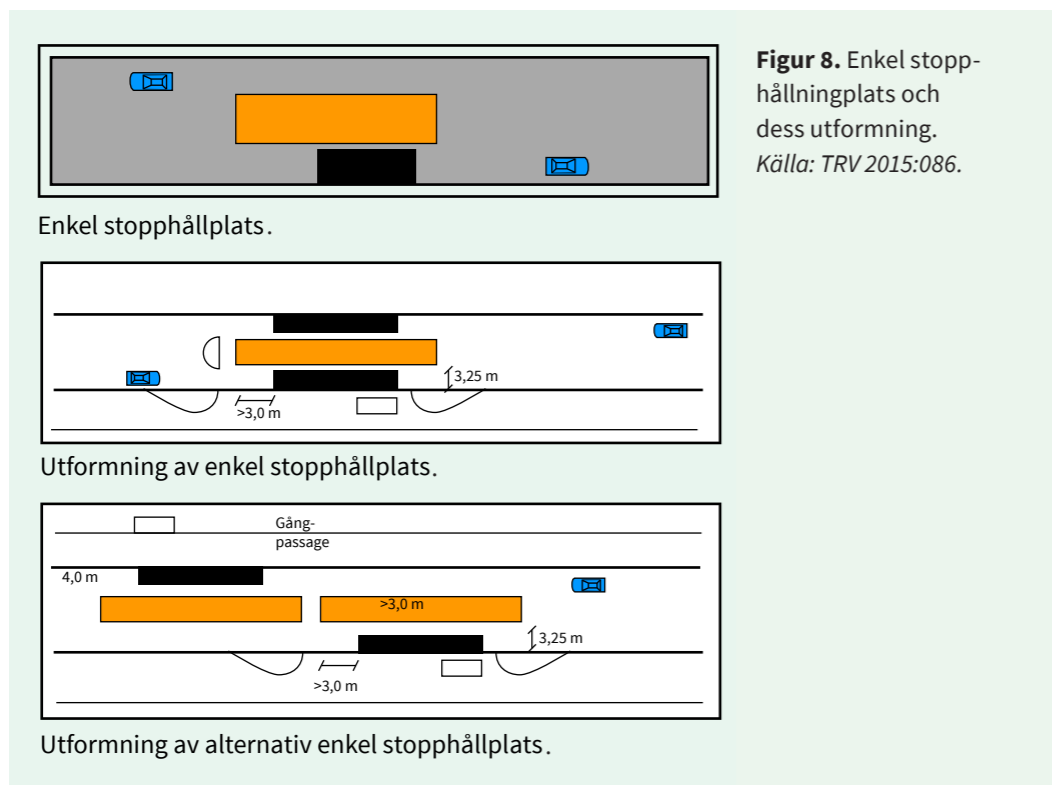
Körfältets bredd ska vara minst 3,5 meter när hållplatserna placeras mitt för varandra. När cykelbana saknas är måttet viktigt för att undvika att cyklister tränger sig förbi stillastående buss på ett trafikfarligt sätt. Bredden 3,5 meter möjliggör normalt sett en god vinterväghållning.

Om cyklister ska kunna passera stillastående buss ska vägbredden vara fyra meter. Att cyklist passerar stillastående buss ska dock inte tillåtas nära övergångsställe eller ordnad gångpassage. Vid dubbelsidig hållplats ska därför bägge hållplatserna läggas efter övergångsstället, och refugens kantstenshöjd ska då göras låg. Vid gångpassage ska såväl refugens bredd som avståndet till buss vara minst tre meter.

#### Rekommendationer

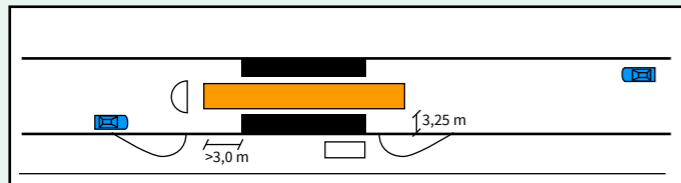
Enkel stopphållplats ska bara användas i tätort där god trafiksäkerhet och bra bussframkomlighet prioriteras. Det är ofta lämpligt att använda hållplatstypen vid platser där många oskyddade trafikanter förekommer, särskilt om det bland dessa finns barn, äldre och funktionsnedsatta.

Enkel stopphållplats ska endast användas på gator med referenshastighet 40 eller lägre, och centrala tätortsmiljöer med omfattande biltrafik. Vid stora trafikflöden ska bedömningen göras om köbildning bakom stillastående buss kan accepteras. Detta är särskilt viktigt att beakta vid korsande huvudled bakom bussen. Hållplatstypen lämpar sig väl som hastighetsdämpande åtgärd. Flera stopphållplatser efter varandra ska undvikas då det kan leda till olämpliga omkörningar mellan hållplatserna. Om cykelbana saknas ska särskild studie göras, 500 cyklar per dygn i aktuell riktning ska kunna accepteras även när busstrafiken är omfattande. Önskad prioritering av cyklister längs gatan kan göra hållplatstypen olämplig om cyklister inte kan ledas på ett trafiksäkert sätt. Enkel stopphållplats ska undvikas om den normala hållplatstiden överskrider 30 sekunder. Refugen kan med fördel vara lång och inte överkörningsbar så att sannolikheten för omkörningar av stillastående buss minimeras.

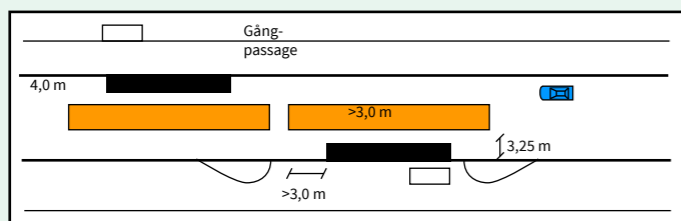


**Figur 8.** Enkel stopphållningplats och dess utformning.  
Källa: TRV 2015:086.

Enkel stopphållplats.



Utformning av enkel stopphållplats.



Utformning av alternativ enkel stopphållplats.

**Tabell 9.** För- och nackdelar med en enkel stopphållplats.

Fördelar	Nackdelar
Refug ger god trafiksäkerhet för alla gående som korsar gatan.	Bakomvarande trafik måste vänta medan bussen står vid hållplatsen.
Hög trafiksäkerhet i samband med av- och påstigning.	Viss risk finns om personbil kör om cyklist.
God komfort för bussresenärer då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Vid brantare lutning än 2 % ökar risker och olägenheter vid halt väglag.
Vid helt rak inkörning kan bussen lätt angöra med alla dörrar intill kantstöd. Kantstödet kan därför byggas högre än 17 cm om så önskas.	
God framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	
Ingen risk för felparkerade bilar inom hållplatsområdet.	

### Klackhållplats

Klackhållplats, som börjar användas alltmer i tätorter, är utbyggd i gatan och kallas därför ibland utbyggd hållplats. På en gata med bara ett körfält i vardera riktningen stoppas normalt trafiken bakom bussen när den står vid hållplatsen, på bredare gator finns större möjlighet att köra om bussen som står vid hållplatsen. Klackhållplatsen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör god angöring, har hög plattform och god plats för väntande passagerare.

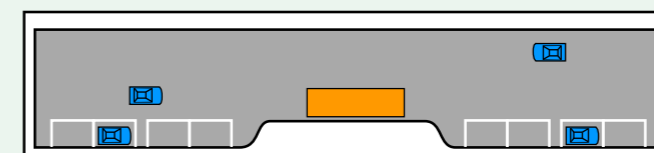
Räcke kan placeras längs kantstödet framför bussen för att förhindra farlig gångpassage. Utbyggnaden ska normalt vara två meter, vilket medför att in- och utkörningssträckor inte erfordras. Lokala omständigheter kan motivera en bredd om upp till 2,5 meter. Om kravet finns att buss på hållplats ska kunna passeras av annan trafik utan att denna ska komma över i motsatt körfält så måste A i figuren ovan vara minst 5,5 meter. Utförs klackhållplats på båda sidor av gatan ska de placeras minst fem meter efter övergångsställe eller gångpassage, om övergångsstället eller passagen förses med refug får hållplatsen också funktionen av en enkel stopphållplats.

En variant med överkörningsbar längre refug kan vara lämplig i vissa fall.

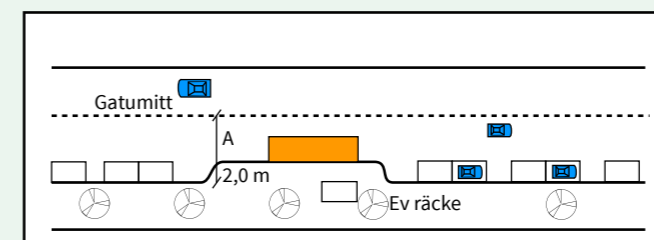
### Rekommendationer

Klackhållplats prioriterar bussens framkomlighet och ska därför i första hand användas på stomlinjenät i tätort. Hållplatstypen är lämplig på gator med VR 50 eller lägre. Vid stora trafikflöden ska bedömning göras om köbildning bakom stillastående buss kan accepteras. Detta är särskilt viktigt att beakta vid korsande huvudled bakom bussen. Flera klack- och stopphållplatser efter varandra ska undvikas då det kan leda till olämpliga omkörningar av buss mellan hållplatserna.

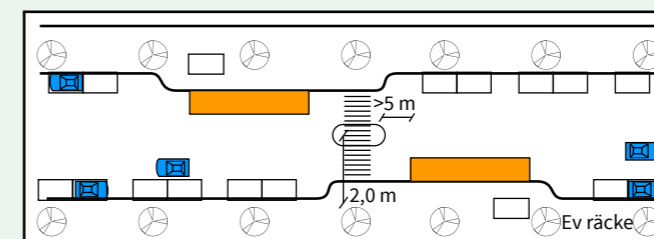
Om cykelbana saknas ska särskild studie göras, 1 000 cyklar per dygn i aktuell riktning ska kunna accepteras även när busstrafiken är omfattande. När cyklister inte kan passera bussen utan att komma över i motriktat körfält, samtidigt som det totala trafikflödet är omfattande och hållplatstiderna är långa, ska gränsvärdet för cykeltrafikens omfattning sättas lägre än 1 000 cyklar per dygn. Önskad prioritering av cykel längs gatan kan göra hållplatstypen olämplig. Klackhållplats ska undvikas om den normala hållplatstiden överskrider 30 sekunder.



Klackhållplats.



Utformning av klackhållplats.



Utformning av dubbelsidig klackhållplats.

**Figur 9.** Klackhållplats och dess utformningar.  
Källa: TRV 2015:086.

**Tabell 10.** Klackhållplatsens för- och nackdelar.

Fördelar	Nackdelar
God komfort för bussresenärer då de inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Annan trafik måste normalt vänta bakom bussen om gatan inte har två körfält i samma riktning.
Bussen kan lätt angöra med alla dörrar intill kantstödet.	Om gångpassage saknas finns risk att gående korsar gatan vid högt kantstöd och skymd av bussen. När gångpassage anordnas är omkörning i samband med köbildning bakom stillastående buss särskilt olämplig.
God framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	Cyklist kan utsättas för trafikfara vid omkörning av stillastående buss.
Plattformsområdet blir normalt ganska brett vilket ger bra plats för väderskydd, väntande bussresenärer och passerande gångtrafikanter.	Risk för olämplig omkörning av buss vid hållplats.
Liten risk för felparkerade bilar på hållplatsområdet.	Vid brantare lutning än 2 % ökar risker för olägenheter vid halt vägslag.
Möjlighet till fler parkerade bilar längs kantstödet (jämför glugghållplats).	
Verkar trafiklugnande på övrig trafik när bussen står vid hållplatsen.	

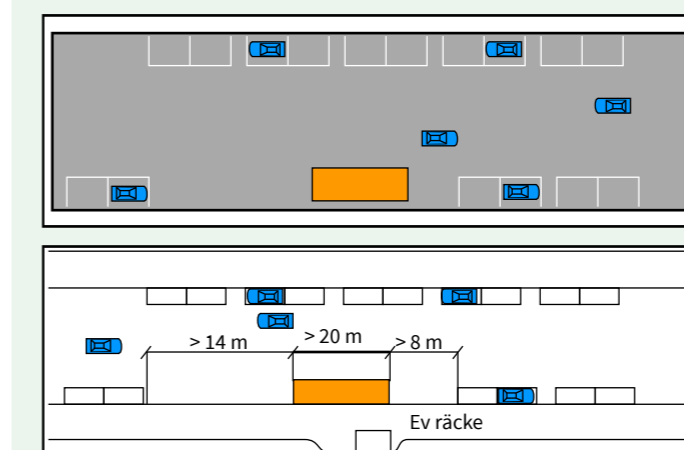


### Glugghållplats

Glugghållplats förekommer främst i stads- och tätortsmiljö genom att en del av parkeringsfältet upplåts för hållplatser. Hållplatssträckan är ofta för kort för att möjliggöra fullgod angöring.

### Rekommendationer

Hållplatstypen kan användas i tätortsmiljö som alternativ till klackhållplats. Hållplatstypen prioriterar inte bussens framkomlighet.



**Figur 10.** Glugghållplats och dess utformning.  
Källa: TRV 2015:086.



**Tabell 11.** Glugghållplatsens för- och nackdelar.

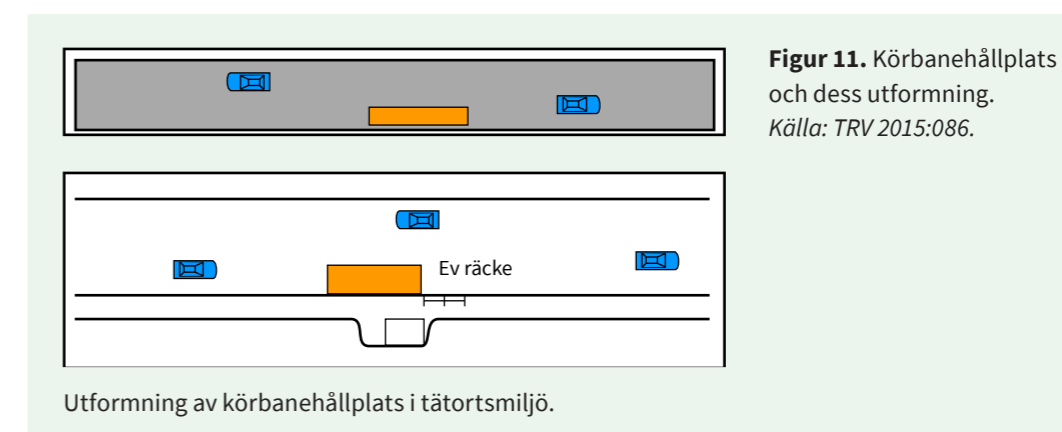
Fördelar	Nackdelar
Enkelt utförande och låg kostnad för anläggning och drift.	Obekvämt körsätt för att komma till plattform. Den dubbla sidoförskjutningen är särskilt obehaglig för passagerare som rest sig för att gå av.
Lätt att flytta.	Hållplatsen blockeras lätt av uppställda bilar.
Då bussen står vid hållplatsen blockeras inte annan trafik.	Stort bortfall av kantstensparkeringar.
	I tätort måste gångbanan ibland användas som plattform. Då kan särskild plats för väderskydd och väntande bussresenärer saknas.
	Kan innebära fara för gående om de korsar gatan i anslutning till stillastående buss.
	Hållplatsen är mycket svår att angöra med alla dörrar nära intill kantstödet. För att få en fullgod angöring erfordras större utrymme än vad figuren anger.
	Vid kort utfartssträcka och/eller smalt körfält finns risk att bussen kommer ut i motriktat körfält vid utkörning.
	Vid utfart med boggibuss kan bussens bakdel svepa in över plattformen.

### Körbanelållplats

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

### Rekommendationer

Körbanelållplats kan användas i tätort och längs tvåfåltsvågar på landsbygd där busstrafiken, biltrafiken och cykeltrafiken är av liten eller måttlig omfattning. Även på landsbygd bör hållplatstypen vara försedd med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och för bekväm av- och påstigning. Vid lågt nyttjande av hållplats på landsbygd kan kortare plattform än rekommenderat anläggas. Långa stopptider kan motivera fickhållplats.



**Tabell 12.** För- och nackdelar med en körbanelållplats.

Fördelar	Nackdelar
Enkelt utförande och låg kostnad för anläggning och drift.	Vid bara ett körfålt i vardera riktning blockeras detta helt eller delvis.
Lätt att flytta.	Kan innebära fara för gående som korsar gatan i anslutning till stillastående buss.
Ofta god komfort för resenärer då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Viss trafikfara i samband med omkörning av stillastående buss.
Bussen kan ofta lätt angöra med alla dörrar intill kantstenen förutsatt att det inte fritt från parkerade bilar.	I tätort måste gångbanan ibland användas som plattform. Då kan särskild plats för väderskydd och väntande bussresenärer saknas.
Ofta god framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	

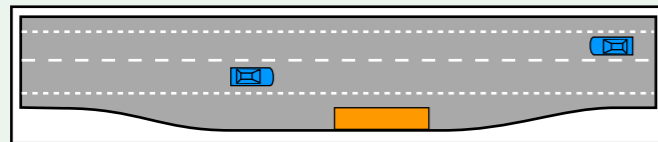
### Fickhållplats

Fickhållplats ligger skild från vägen eller gatan och saknar ofta plattform. Hållplatstypen är vanlig på landsbygd men förekommer även i tätort trots att den kräver stort utrymme och är svår att angöra. Fickans bredd väljs med hänsyn till gatubredd och andra lokala förhållanden. Vid annan bredd än tre meter påverkas även in- och utfartssträckornas längd och bussarna kan få svårt att angöra hållplatsen. Smal väggen motiverar längre infartssträcka, och i landsbygd kan infartssträckan förlängas för att få en mjukare körning, se figur 12 för rekommenderade in- och utfartssträckor.

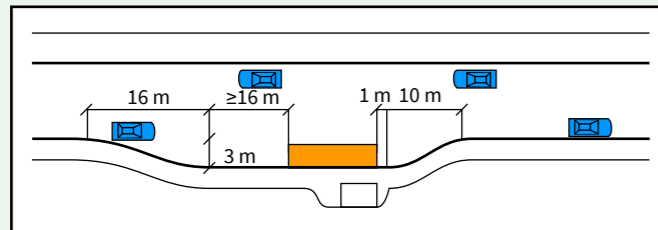
### Rekommendationer

I tätort kan fickhållplats användas främst på huvudnätet där biltrafiken prioriteras och cykeltrafiken är omfattande, och även på tvåfältsvägar på landsbygd.

Vid fickhållplats på mötesfri landsväg ska möjlighet för gående finnas att korsa vägen i två steg via spärrområde. Vid ombyggnad till mötesfri landsväg med 90 km/h ska accelerationsfält övervägas vid utfart från fickhållplats. När mer än 10 bussar per dygn stannar vid hållplatsen ska accelerationsfält alltid anläggas. Vid 2–10 bussar per dygn ska accelerationsfält anläggas vid en dimensionerande trafik av  $\geq 8000$  fordon per dygn. Vid endast en stannande buss per dygn ska accelerationsfält anläggas om det är 10 000 fordon eller mer per dygn. Ovanstående gäller för ombyggnad till mötesfri landsväg och utfart från fickhållplats till ett körfält. Vid nybyggnation är kraven högre.



Fickhållplats



Utformning av fickhållplats vid VR 30–60 i tätortsmiljö.

**Figur 12.** Fickhållplats och dess utformning.  
Källa: TRV 2015:086.

**Tabell 13.** In- och utkörningssträckor för fickhållplats. Källa: RiBuss.

Fickans djup (m)	Infartssträcka (m)	Utfartssträcka (m)
3	16	10
2,75	14,5	9
2,5	13	8
2	10,5	6,5
1,6	9	5,5
1,5	8	5

**Tabell 14.** För- och nackdelar med en fickhållplats.

Fördelar	Nackdelar
Då bussen står vid hållplats blockeras inte annan trafik.	Obekvämt körsätt för att komma till plattform. Den dubbla sidoförskjutningen är särskilt obehaglig för passagerare som rest sig för att gå av.
Relativt god säkerhet och komfort för väntande bussresenärer i landsbygdsmiljö.	Kräver stort utrymme och en placering långt ifrån korsning.
	Vid utfart med boggibuss kan bussens bakdel svepa in över plattformen.



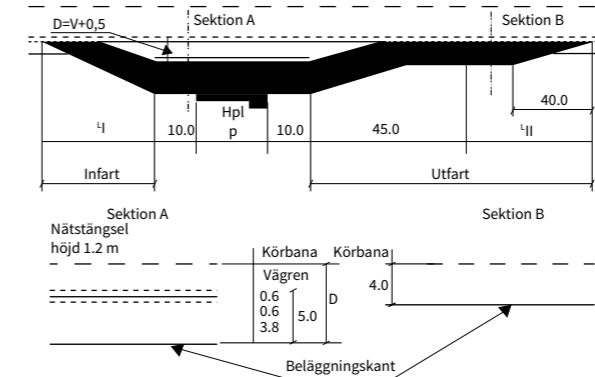
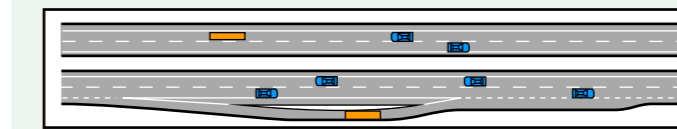
### Avskild hållplats

En avskild hållplats är avskärmd från vägbanan med staket, refulg, grönremsa eller nivåskillnad. Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.

### Rekommendationer

Avskild hållplats ska alltid väljas på motorväg och mötesfri motortrafikled och kräver då planskild gång- och cykelförbindelse. Hållplatstypen kan med fördel användas på mötesfri landsväg och på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning.

Det krävs att planskild gång- och cykelväg i anslutning till hållplatsen utformas med stor omsorg. GC-vägen, särskilt själva korsningen, ska vara attraktiv så att det inte blir lockande att gena över körbanan. Ofta erfordras att det kompletteras med staket. Även i tätort kan det finnas starka motiv till att anlägga avskild hållplats.



VR (km/h)	l <sub>I</sub> (m)	l <sub>II</sub> (m)	Total längd (m)
70	50	0	120+p
80	70	30	160+p
90	85	60	210+p
100	100	85	270+p
110	115	110	340+p

Om mer än en buss samtidigt trafikerar hållplatsen ökas bredden D till v+7.6 m. Infartens längd behålls och utspetsningen blir då tvärrare. Längden på utfartens utspetsning ökas till 55,0 m.

**Figur 13.** Avskild hållplats och dess utformning.  
Källa: TRV 2015:086.

**Tabell 15.** För- och nackdelar med planskild hållplats.

Fördelar	Nackdelar
God säkerhet och komfort för väntande resenärer.	Planskild gång- och cykelförbindelse kan ge långa gångavstånd för resenärer vilket medför en risk för att dessa genar på ett trafikfarligt sätt.
Ger god säkerhet och komfort även för barn i skolåldern.	Ofta mycket hög kostnad.
Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.	Stor sidoförskjutning i hög hastighet medför risk för bussresenärer som rest sig för att gå av.

## Övriga hållplatslösningar

Varianter av de mest aktuella hållplatstyperna kan vara att föredra till följd av lokala omständigheter. Nedan redovisas några sådana alternativ.

### Grund klackhållplats

Vid hållplatser i tätortsmiljö, där fullt utbyggd klackhållplats inte kan anläggas, kan grund klackhållplats användas. Utformningen är också svårare att angöra än den fullt utbyggda klackhållplatsen och risken för felparkerade bilar ökar. In- och utkörningssträckor erfordras.

### Mitthållplats

I innerstadsområden med omfattande trafik kan mitthållplats vara ett alternativ. Mitthållplats innebär att bussen angör en refug i mitten av gatan. Hållplatstypen är vanlig där bussar delar körfält med spårvagn. Om övergångsställe placeras i framkant på hållplatsen och väderskydd sätts upp måste väderskyddet placeras med hänsyn till siktkravet. Istället för refug utförs vägmarkering till vänster om övergångsställe för att minska risken att gående som korsar gatan tittar åt fel håll. Till fördelarna hör att bussen inte blockerar annan trafik då den står vid hållplats och att fartdämpande gupp kan anläggas utan att busstrafiken berörs. Bussen kan lätt angöra hållplatsen vilket möjliggör högt kantstöd. Utrymmet för väderskydd och väntande bussresenärer är begränsat och placerat i ett utsatt läge.

### Sned fickhållplats

Sned fickhållplats kan i första hand vara ett alternativ till fickhållplats. De huvudsakliga fördelarna är att angöring sker lätt vilket möjliggör kantstöd högre än 17 cm. Gående som på ett olämpligt sätt korsar gatan framför bussen upptäcks lättare av den passerande trafiken. Enkelsidig förskjutning gör det mindre obehagligt för passagerare som rest sig för att stiga av. Till nackdelarna hör att hållplatsdjupet blir stort och att det krävs större uppmärksamhet av bussföraren vid utkörning. Hållplatstypen är relativt lite prövad.

### Liten fickhållplats

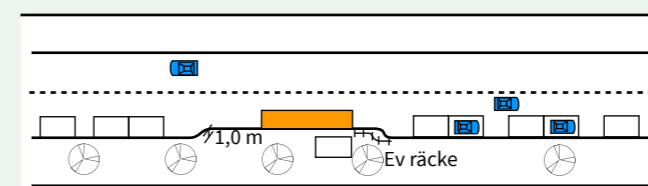
Vägrenshållplats eller körbanehållplats i landsbygdsmiljö medför att stillastående buss på ett oönskat sätt försämrar framkomligheten för motorfordon och cyklister. För att öka framkomligheten för övrig trafik och förbättra trafiksäkerheten kan i vissa fall liten fickhållplats väljas. Då förbättras också förhållandena för väntande bussresenärer.

### Alternativ utformning av avskild hållplats

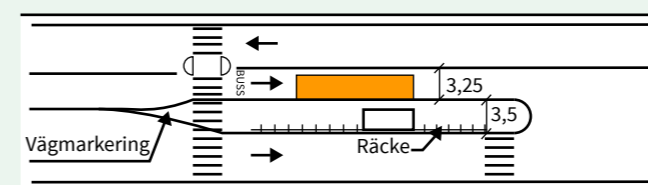
Vid planskild gång- och cykelväg kan hållplatsen förläggas i anslutning till gång- och cykelvägen. Risken för trafikfarlig passage av vägen reduceras väsentligt eller elimineras helt.

### Tillfällig hållplats

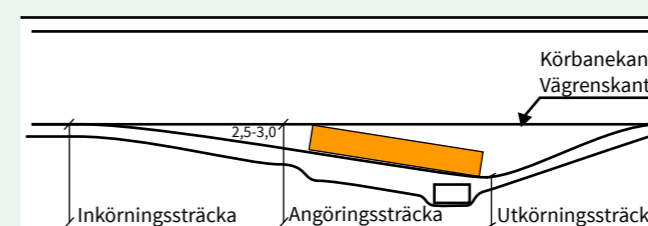
När det gäller tillfälliga hållplatser är god information och tydlighet en nödvändighet. Resenärerna ska i god tid få veta när och var hållplatsen kommer att flyttas och vägvisningen från den ordinarie till den tillfälliga hållplatsen måste vara genomtänkt. Viktigt att tänka på är trafiksäkerheten då det kan uppstå nya konfliktpunkter mellan resenärer till den tillfälliga hållplatsen och övrig trafik. Beroende på hur länge den tillfälliga hållplatsen ska gälla så ställs olika krav på den permanenta infrastrukturen, vid en kortare period kan kraven minskas, det räcker i många fall med en hållplatsstolpe och bra information. Ska hållplatsen gälla för en längre period och om det är många påstigande så är kraven på utrustningen större. Detta ska utredas från fall till fall, däremot ställs alltid samma krav på säkerheten.



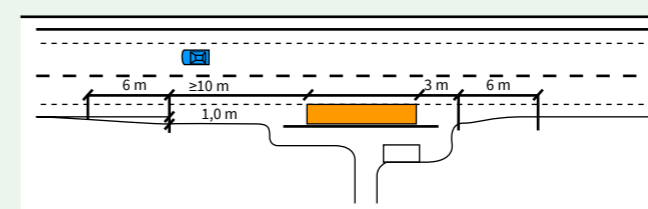
**Figur 14.** Utformning för grund klackhållplats.  
Källa: VV 2004:80.



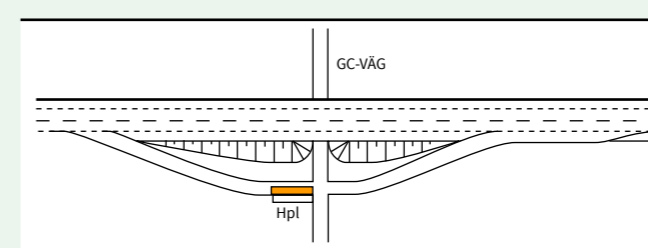
**Figur 15.** Utformning för mitthållplats.  
Källa: VV 2004:80.



**Figur 16.** Sned fickhållplats och dess utformning.  
Källa: VV 2004:80.



**Figur 17.** Liten fickhållplats.  
Källa: VV 2004:80.



**Figur 18.** Alternativ utformning av avskild hållplats.  
Källa: VV 2004:80.



### Vändslingsor för buss

Vid till exempel ändhållplatser behöver bussen ha möjlighet att vända. Vändplatser ska i regel ligga till höger om gatan/vägen i den ankommande bussens körriktning. Detta för att, av trafiksäkerhetsskäl, undvika vänstersväng från gatan. Vid reglerhållplatser kan busschauffören behöva en paus och resenärerna måste då visa hänsyn och vänta med att stiga på bussen.

Vändplats i vänsterläge kan vara motiverat av utrymmesskäl eller om en övervägande del av bebyggelsen, eller till exempel en skola, ligger på den sidan. Färre resenärer måste då korsas. Det kan också vara lämpligt att placera påstigningshållplatsen på andra sidan gatan, se figur 21.

Vändplats i vänsterläge kan vara motiverat av utrymmesskäl eller om en övervägande del av

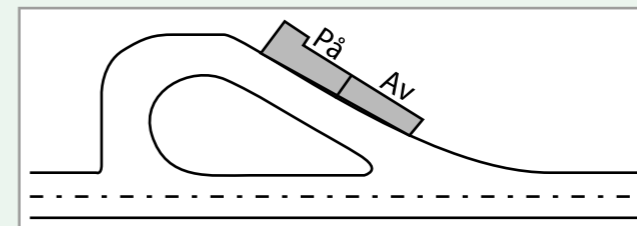
bebyggelsen, eller till exempel en skola, ligger på den sidan. Färre resenärer måste då korsas. Det kan också vara lämpligt att placera påstigningshållplatsen på andra sidan gatan, se figur 21.

När vissa busslinjer passerar vändplatsen så ska hållplatsen läggas före slingan, se figur 22.

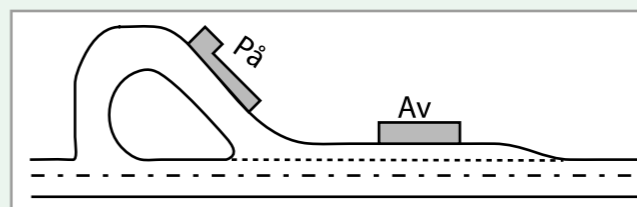
Slingan i figur 23 är dimensionerad för körspår-radie 10 meter. För vändslinga i vänsterläge ökas längden med fem meter.

### Siktlängder in mot hållplatser

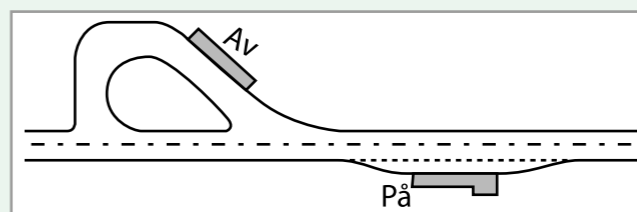
Generellt ska busstrafikerade gator utformas så att bussföraren har så god sikt att föraren vid körning i referenshastighet kan stanna eller väja för hinder utan att resenärerna skadas eller utsätts för obehag.



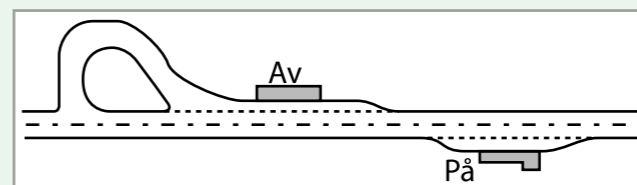
**Figur 19.** Utformning av vändslinga med enkel hållplats. Källa: TRV 2015:087.



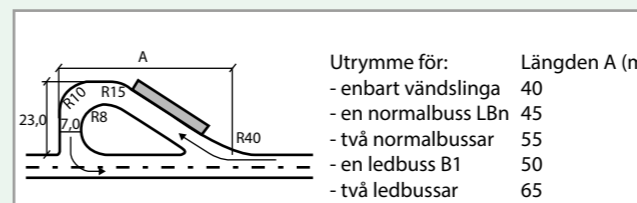
**Figur 20.** Utformning av vändslinga med dubbel hållplats. Källa: TRV 2015:087.



**Figur 21.** Utformning av vändslinga med av- och påstigningsplats på ömse sidor om vägen. Källa: TRV 2015:087.



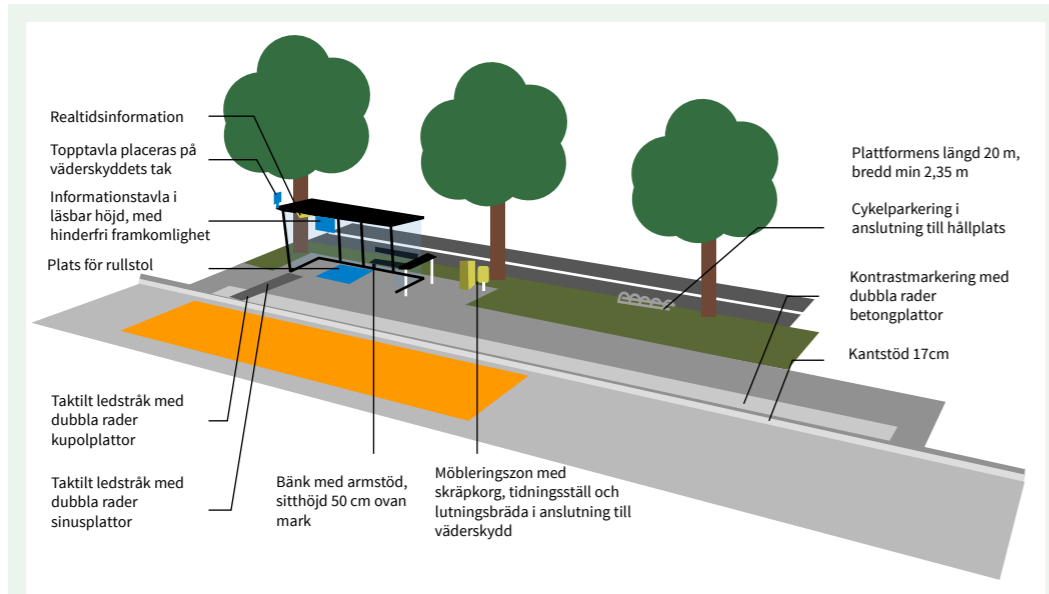
**Figur 22.** Utformning då vissa linjer passerar vändslinga för buss. Källa: TRV 2015:087.



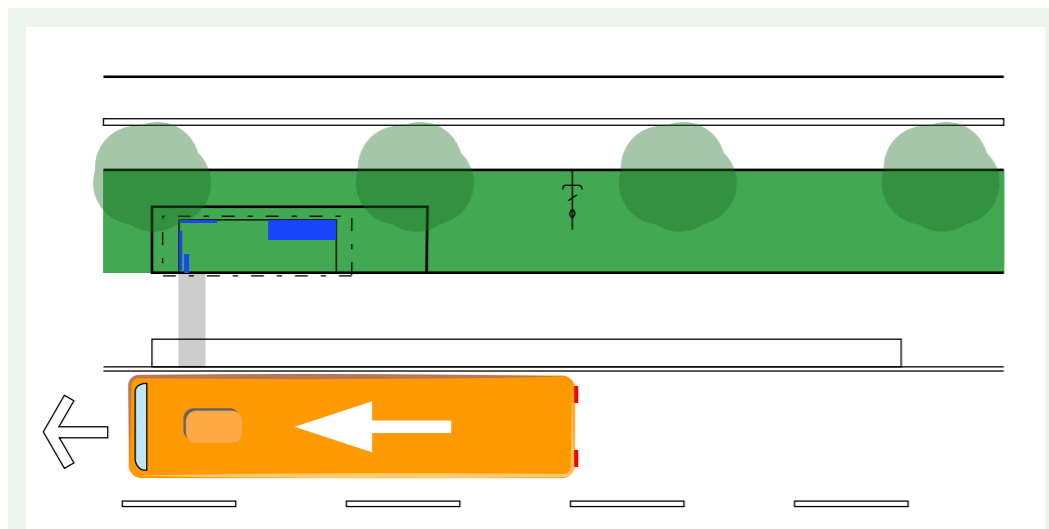
**Figur 23.** Måttsättning av vändslinga för buss. Källa: TRV 2015:087.

### 1.2.3 Utformning av hållplats

Utformningen och byggandet av plattformen ansvarar den berörda väghållaren för.



Figur 24. Perspektivskiss på hållplatsen.



Figur 25. Planskiss på hållplatsen.

### 1.2.4 Plattform

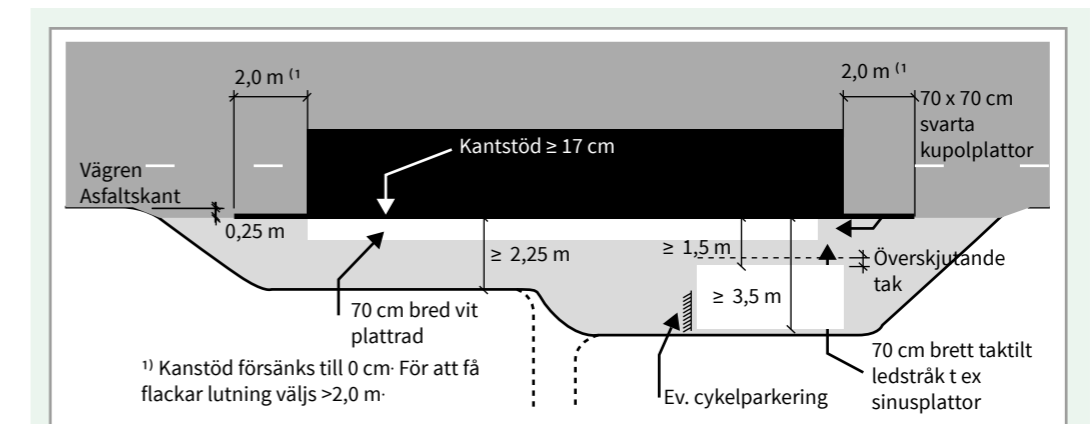
Plattformen ska ha en plan, hård och jämn yta, samt tillräcklig storlek med hänsyn till det antal bussar och resenärer som använder hållplatsen. Plattformen ska ha en bredd på minst 1,5 meter så att det är möjligt att ta sig fram med rullstol, rollator eller barnvagn. Nivåskillnaden mellan

bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator. Följande råd om plattformens utformning kommer från VGU.

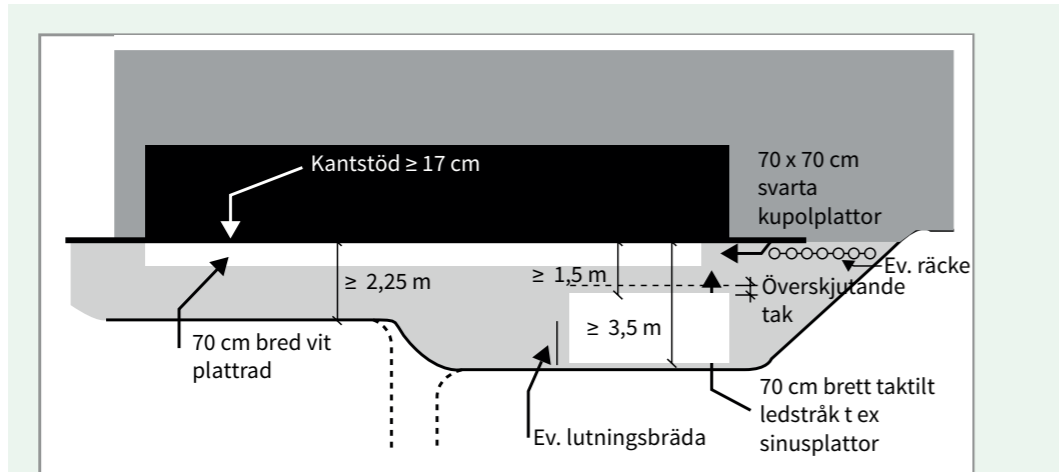
Tabell 16. Tillgänglighetsanpassning av plattform.

Hårdgjord yta	Betong
Kantsten	≥ 17 cm, slät och avfasad
Taktila stråk	50–70 cm brett
Vit kantmarkering	Längd beror på plattformslängden* Vita plattor eller vit massa 35–70 cm brett

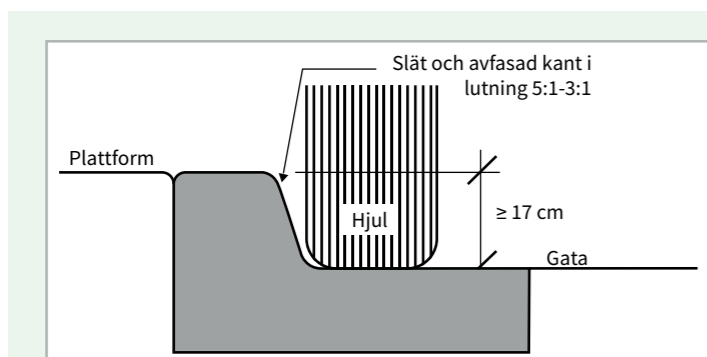
\*Minst 20 meter per läge



Figur 26. Normal utformning av plattform utan genomgående kantstöd.



Figur 27. Normal utformning av plattform med genomgående kantstöd.



Figur 28. Utformning av kantstöd.

Plattformen ska vara minst 17 cm högre än körbanan, det möjliggör att överhänget på en vanlig buss kan komma in över plattformen utan att skadas. Bussar med nigning kommer ner till ungefär 22 cm över mark. För de hållplatstyper som medför att bussen alltid angör hållplatsen utan att bussens överhäng går in över själva plattformen kan plattformen ibland göras något högre än 17 cm om bussarnas dörröppningskonstruktion medger detta, dock högst 22 cm. Vid 22 cm plattformshöjd blir det ingen eller liten skillnad mellan plattformen och bussens golv vid nigning. Brantare lutning än 1:20 bör undvikas i anslutning till plattform.

Plattformen ska ha ett kantstöd mot gatan som möjliggör att bussen kan stanna med alla dörrar nära intill plattformen utan att kaross och däck skadas. Kantstöd och anslutande köryta bör därför vara av prefabricerad betong och utformas enligt figur 28 ovan.

Om granitkantsten används vid plattform ska kantstenen vara slät och avfasad. Den ökade risken för ojämna sättningar kan innebära att en lägre plattform än 17 cm måste väljas.

Plattformens kant närmast kantstödet ska utföras med en vit kantremsa ungefär 70 cm bred och med kontrasterande ljushet, till exempel två rader med vita plattor vilka ofta är 35 x 35 cm. Plattformens och väderskyddets viktiga delar ska utformas så att man får stor kontrastverkan för att människor med nedsatt syn ska få hjälp att orientera sig på hållplatsen. Det ska finnas taktila ledstråk i kontrasterande ljushet mot omgivningen vilka hjälper blinda och synsvaga att hitta hållplatsens väderskydd och bussens instegsdörr. Bussarna ska stanna intill det taktila stråket och inte vid stolpen för att underlätta för synskadade att ta sig på bussen.

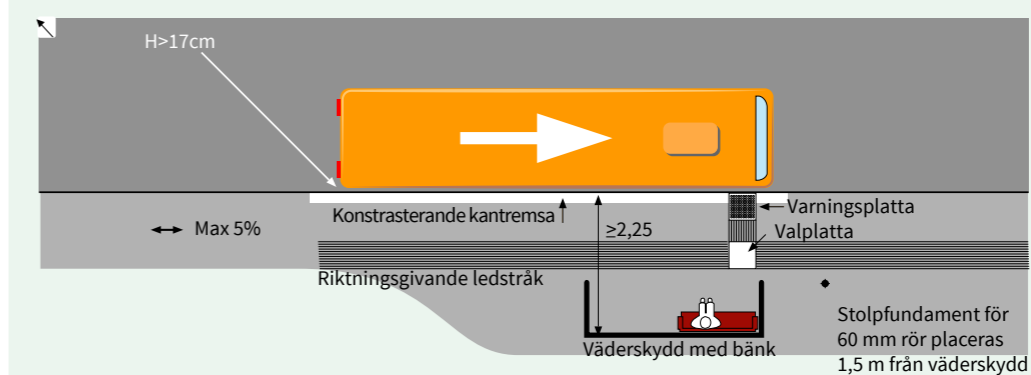
Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator.

Bussar kommer i ökad utsträckning att vara försedda med ramp för att kunna ta ombord rullstolar. I utfällt läge erfordras för rampen cirka en meter från bussen. En rullstol behöver ett utrymme på plattformen av cirka 1,0 x 1,4 meter, och manövreringsutrymme för rullstol kräver därutöver ungefär 1,5 x 1,5 meter. För att någorlunda bekvämt kunna manövrera en rullstol krävs en plattformsbredd om 3,5 meter vid påstigningsdörr och vid främre avstigningsdörr. Plattformsbredd mindre än 2,25 meter ger normalt inte möjlighet att ta ombord rullstol och ska därför undvikas.

För maskinell snöröjning mellan väderskydd och kantsten eller räcke krävs normalt 2,25 meter bredd.

Plattformens längd avgörs av vilken busstyp hållplatsen dimensioneras för och om fler än en buss ska kunna nyttja hållplatsen samtidigt. Vid mycket litet utnyttjande i till exempel glesbygd kan plattformens längd begränsas. Det ska dock alltid vara möjligt för bussresenärer att gå på och av via plattform, se bilaga för typritning av plattform. Antal bussar och rådande förhållanden avgör hur plattformen utformas. Följande fyra typer av plattformar finns att välja beroende på antalet påstigande på hållplatsen.

#### Plattform för busshållplats typ 1

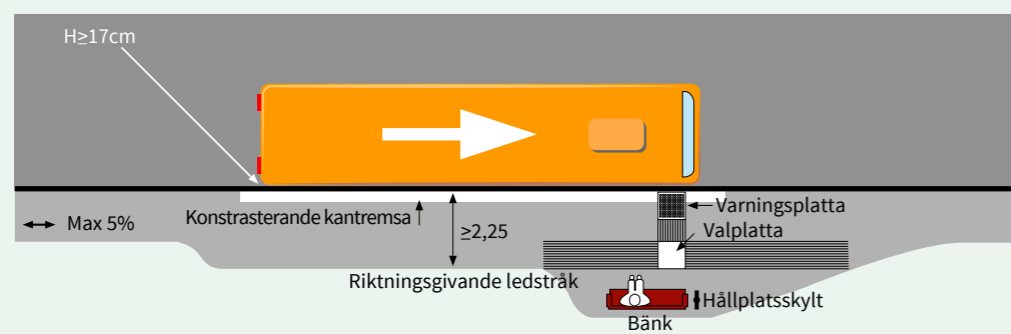


Figur 29. En skiss på plattform typ 1. TRV 2015:086.

- Ska användas på hållplatser med över 50 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd  $\geq 3,5$  meter och  $\geq 2,8$  meter hinderfritt mått från plattformskant.
- Plattformshöjd  $\geq 17$ .
- Kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35-70 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk utmed hela plattformslängden, 35-70 cm brett.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 35-70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.
- De standardväderskydd i glas som används i stad och tätort är 4,37 meter breda och 1,57 m djupa (se bilaga standardväderskydd glas).



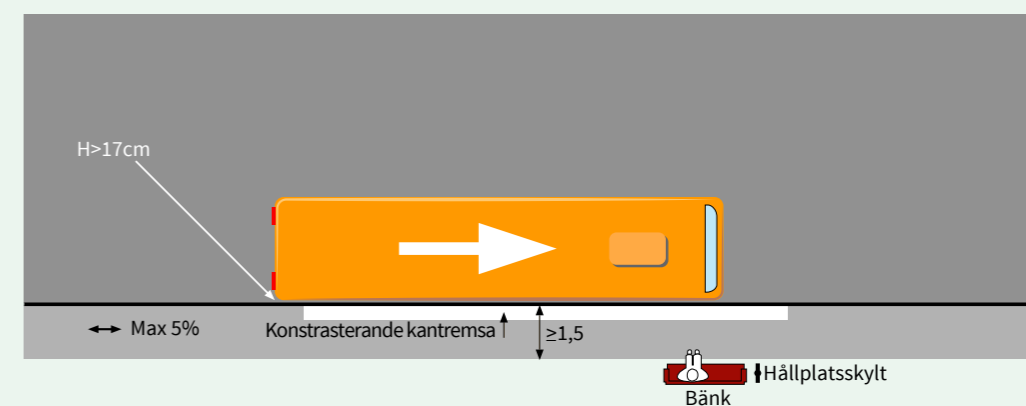
### Plattform typ 2



Figur 30. En skiss på plattform typ 2. TRV 2015:086.

- Ska användas på hållplatser med mindre än 50 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd ska vara  $\geq 2,25$  meter, på prioriterat vägnät ska plattformsbredden vara  $\geq 2,8$  meter för att möjliggöra ombord- och avstigning med hjälp av bussens ramp.
- Plattformshöjd  $\geq 17$  cm.
- Konstrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35-70 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 35-70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hård yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.

### Plattform typ 3



Figur 31. En skiss på plattform typ 3. TRV 2015:086.

- Ska användas på hållplatser med mindre än 50 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd  $\geq 1,5$  meter.
- Plattformshöjd  $\geq 17$  cm.
- Konstrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35-70 cm bred.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplatsen.

Det finns även plattform typ 4 men den används endast på landsbygd.



### 1.3 Tillgänglighet

En hållplats ska vara tillgänglig för alla, varje resenär ska kunna nå viktiga målpunkter såsom bostad, arbete, studier och fritidsaktiviteter. Olika resenärer har olika behov, exempelvis personer med funktionsnedsättning och äldre

har ofta behov av information om specifika förhållanden som är kopplade till den egna funktionsförmågan. I följande avsnitt redogörs för vad vi på Trafik och samhälle menar med en fullt tillgänglig hållplats.

Plattform
Minst 2,25 meter bred.
Smalaste passagen minst 1,5 meter.
Vändmått 2 meter cirkel.
Längd 20 meter (per läge).
Kantsten som är minst 170 och högst 220 mm högre än körbana.
Vit kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 350–700 mm bred.
Taktilt och visuellt ledstråk mellan väderskyddets främre vägg (då väderskydd finns) eller bänk sett i bussens färdriktning och platsen för påstigning. Den platsen ska utgöras av svarta varningsplattor 700x700 mm.
Eventuella riktningssändringar på ledstråket ska markeras med valyta på cirka 1,0x1,0 meter.
Lutning maximalt 2 % både sidled och längsled (1:50).
Jämn beläggning.
Rak kantsten så att bussen kan angöra hållplatsen.
Fri från hinder, samtlig utrustning ska placeras så att de inte kommer i konflikt med ledstråk.
Åtskild från cykelbana och körbana.



#### Väderskydd

Möjligheten att skydda sig mot exempelvis regn och blåst på en hållplats värderas högt och cirka 50 (stad) och 30 (tätort) eller fler påstignande per vardagsmedeldygn motiverar kostnaden för ett väderskydd i stad och tätort. Av andra skäl kan väderskydd vara aktuellt även vid lägre resandetal. Om väderskydd redan finns på en hållplats så ska det, oavsett hur många resande, stå kvar. I stad och tätort används glasväderskydd som standard, se

bilaga för exempel på väderskydd som UL använder på sid 93-94. För att effektivisera både investerings- och underhållskostnader rekommenderar Trafik och samhälle standardmodeller för väderskydd i länet, ritningar på de standardväderskydd vi använder finns som bilaga. De ska vara uppbyggda på ett sådant sätt att de kan anpassas till hållplatser med varierande resandemängd och storlekar.

#### Väderskydd (om det finns)

Väderskyddet ska vara placerat så att minst 1,5 meter finns mellan väderskydd och kantsten.

Glasytor ska vara varningsmarkerade med en remsa på 1000 mm höjd (ögonhöjd för sittande).

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

Ytbehovet per person kan antas vara mellan 0,5 till 0,8 kvadratmeter vid bedömning av väderskyddsdimensioner.

### Sittbänk

Bänk ska finnas på alla hållplatser och den ska placeras i linje med påstigningsdörren på bussen. Om väderskydd finns så ska bänken placeras i det borte hörnet sett i bussens färdriktning. Bussen ska stanna med påstigningsdörren mitt för den sittplats som då finns närmast det nämnda hörnet. Sitter man på

den nämnda platsen behöver man därför bara gå rakt fram för att komma till bussens påstigningsdörr. Det är lättast för bussföraren att se om det finns någon i väderskyddet om man sitter på den nämnda platsen. Dessa riktlinjer gäller för nyetableringar av väderskydd och bänkar.

#### Sittbänk

Ska ha en sitthöjd på 450–500 mm.

Ska ha ryggstöd.

Ska ha 3 stycken armstöd placerade 700 mm ovan mark.

Vid sidan om sittbänken ska det finnas plats för rullstol.

### Belysning

Hållplats ska normalt ha belysning som bidrar till att hållplatsen och väntande bussresenärer syns bra på långt håll och att resenärer kan ta del av den information som finns i anslutning till hållplatsen. Bra belysning är viktigt för att

människor ska känna sig trygga och den är också viktig för hållplatsens estetik och trevnad. I glasväderskydden finns belysning om det finns möjlighet att koppla till befintlig gatubelysning är det upp till väghållaren.

#### Belysning

Ljusstyrkan ska vara större än 10 lux.

Ska ha sådan kvalitet att tidtabeller och annan information lätt kan läsas, och så att personer kan uppfatta teckenspråk och läsa på läppar.

Får inte vara bländande.

#### Skyltar/Information

Det ska finnas nödvändiga informationsskyltar uppsatta så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga lättare kan använda hållplatsen.

Digital information ska vara läsbar på 10–15 meter för en person med normal syn.

Topptavlans underkant ska sitta cirka 2,5 meter över mark och vara riktad mot trafiken.

Om tidtabellskasett finns ska dess underkant sitta 1,2 meter över mark och i linje med gatan.

Hållplatsstolpe ska placeras 1,5 meter efter väderskyddet i bussens riktning om väderskydd finns, annars vid påstigningsplats.

Informationen bör kompletteras med bokstäver i upphöjd relief och/eller punktskrift.

Tydliga och välkända symboler.

Akustisk information i form av prator på hållplatsen som läser upp realtidsinformation ska placeras på stolpe där realtidsinformationen finns.

Skyltning ska vara väl belyst.

Information om hållplatsens namn och läge samt destination.

Det ska finnas information om var resenären vänder sig för upplysning och störningsinformation.

#### Papperskorg (om det finns)

Papperskorgen ska placeras innan väderskyddet i bussens riktning, i bakkant med väderskyddet och cirka 1,5 – 2 meter ifrån för att försvåra klättring på väderskydd.

De ska tömmas regelbundet.

Ska inte försvåra framkomligheten för rullstol eller barnvagn samt av- och påstigande resenärer.

### Bilparkering och bilangöring

Samverkan mellan privatbil, taxi och busstrafiken förbättras genom att det finns parkerings- och angöringsmöjligheter i anslutning till hållplatser och stationer där det finns behov. För hållplatser och stationer med regional busstrafik ökar behovet och värdet av samverkan med biltrafik. Parkeringen ska bestå av ett antal p-platser för rörelsehindrade. Användning av pendlarparkering kan öka med hjälp av satsningar på kundmiljö, utrustning och funktionella lösningar. När det finns behov av taxiresor ska en taxiplats förläggas och skyltas upp nära hållplatserna.

### Cykelparkering och cykeltrafik förbi hållplatsen

Samverkan mellan cykeltrafik och busstrafik förbättras genom att det finns cykelvägar samt parkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatser. Cykeltrafiken stöder kollektivtrafiken genom att utvidga täckningsområdet för kollektivtrafikens hållplatser. Vid behov ska cykelparkering finnas i anslutning till busshållplatsen. Behovet av parkering ska bedömas för varje hållplats och är normalt störst vid skolskjutshållplatser och där pendeltrafik förekommer.

När cykelbana saknas på gata med 60/40 km/h ska den om möjligt dras bakom väderskyddet. I de fall cykelbana måste dras mellan väderskyddet och bussen ska åtgärder vidtas som främjar ett gott samspel mellan bussresenärer och cyklister. Åtgärder ska vara av sådant slag att cyklisterna uppmärksammas på bussresenärerna samt att det bidrar till att cyklisterna får en lägre hastighet. En konkret åtgärd kan vara att smalna av cykelbanan i höjd med hållplatsen. Cykelbanans avsmalning ska utföras så att avstigande resenärer får mer plats. En annan konkret åtgärd kan vara att göra gångbanan i ett material som associerar gående, i första hand ljusgrå plattor, och cykelbanan i ett material som associerar till cyklande, i första hand rödbrun asfalt.

På gata med 40 km/h finns eller eftersträvas låg fart och ett gott samspel mellan bilist och cyklist. Normalt färdas därför cyklisterna i körbanan. Det innebär att när buss står vid hållplats måste cyklisterna antingen vänta bakom stillastående buss eller passera utanför. Där gång- och cykelförbindelse korsar 40-gata kan timlashållplats med vägkudde eller platågupp vara en effektiv åtgärd för att hastighetssäkra där behovet är särskilt stort.

### Cykelparkering

Antalet cykelplatser ska dimensioneras utifrån platsen.

Får inte hindra framkomligheten för resenärer vid hållplatsen.

Möjlighet att kunna låsa fast cykeln ska finnas.

Bör placeras i anslutning till befintlig belysning.

### Gestaltning

Estetik och grönska bidrar till att hållplatser är både funktionella och attraktiva miljöer. Av säkerhetsskäl är det viktigt att undvika att skapa potentiella dolda områden med växter, därför är låga buskar och träd att föredra. Vaghållaren ansvarar för skötsel av växter och buskage.

### Reklam och reklamtavlor

Reklam kan förekomma på vissa hållplatser. Dessa väderskydd är avtalade mellan kommunen och företaget, således ansvarar företaget för drift och underhåll av dessa väderskydd. Reklamplatser ska inte hindra trafikfunktioner vid hållplatsen och ska inte sättas upp på väderskyddet så att det hindrar bussföraren att se väntande resenärer.

### Övrigt

Hållplatser ska vara fria från starkt doftande växter.

Växter och buskage vid hållplatsen ska underhållas så att de inte försämrar insynen till hållplatsen.

Hållplatser ska vara fria från hinder.

Askkoppar får inte sättas upp inom hållplatsområdet.

Vid reglerhållplatser ska det finnas förartolett.

Om det finns behov så ska det finnas lutningsbräda.

Om tidningslåda finns får denna inte placeras så att den hindrar framkomligheten på hållplatsen.

För hela tabellen med egenskaper en fullt tillgänglig hållplats ska inneha se bilaga på sidan 95.

För **drift och underhåll** se kapitel 4.



## 2. Landsbygd

Landsbygd är områden med mindre än 200 invånare.

### 2.1 Lokalisering

Var en hållplats lokaliseras bestäms utifrån bussresenärernas behov och möjligheterna att skapa goda gång- och cykelförbindelser till och från hållplatsen. Vid lokaliseringen av en hållplats ska hänsyn tas till rådande trafikmiljö i området. Hållplatser ute på landsbygden är vanligtvis lokaliserade intill stora statliga vägar där hastigheten är hög och därför kan utformningen på dessa skilja sig från hållplatser i stad och tätort. Var hållplatsen lokaliseras ska ske i samråd mellan väghållare och Trafik och samhälle.

Avståndet mellan hållplatser är en viktig aspekt i kollektivtrafikplaneringen, som en allmän regel är kollektivtrafikresenärer inte villiga att gå mer än ett visst avstånd till en hållplats. Avståndet mellan hållplatser ska

i regel inte överstiga 2 000 meter på landsbygd. Det är däremot vanligt att hållplatserna ligger längre ifrån varandra och detta beror oftast på att det inte finns boende eller verksamheter mellan hållplatslägena. I planeringen kring avståndet mellan hållplatser bör hänsyn tas till avståndet till närmaste bebyggelse. En annan aspekt som också ska tas i beaktande är den upplevda resan som påverkas av antalet hållplatser på en sträcka.

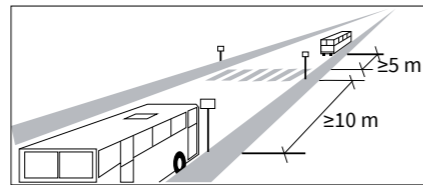
### 2.2 Placering

Utgångspunkten för placering av hållplats ska vara god trafiksäkerhet för alla trafikanter och bussresenärernas behov av attraktiva lägen med korta och trafiksäkra gång- och cykelanslutningar. Figuren nedan visar placering på sträcka längs tvåfältsvägar.

a) Så att konflikter mellan gående och fordonstrafik så långt som möjligt undviks. Vanligen förekommande omstigning mellan busslinjer bör så långt som möjligt kunna ske utan att körbana korsas.

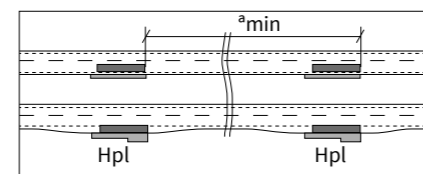
b) normalt efter övergångsställe

Busshållplats ska inte placeras mindre än 10 m före övergångsställe.

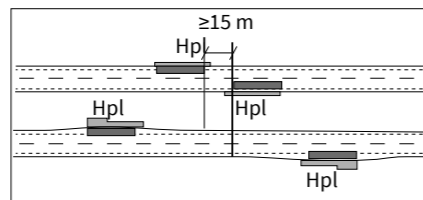


c) På minst det inbördes avstånd som anges i tabeller:

VR	<sup>a</sup> min (m)
70	300
90	500
110	700

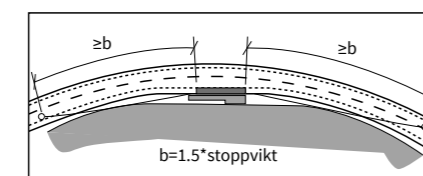


d) Med minst 15 m förskjutning vid hållplatspar på väg utan mittremsa eller utan lång mittrefug. Den vänstra placeras först.



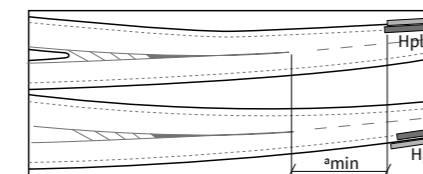
e) Så att god visuell ledning erhålls. Hållplats ska ej placeras i kurva med liten radie.

f) Så att buss i kurva är väl synlig inom 15\* stoppsikt på ömse sidor om hållplatsen. Sikt ska kontrolleras från 2,0 m från körytekant för ögonhöjd 1,1 m.



g) Vid refug eller spärrmarkering placeras vägrenshållplats på minst de avstånd som anges i figuren och tabeller.

VR	<sup>a</sup> min(m)
50	40
70	60
90	80
110	100



h) Så att svårare motlut (>= 3%) undviks.

**Figur 32.** Placering av hållplats i landsbygds-miljö. Källa: VV 2004:80.

## 2.2.1 Gaturummet

### Planskild gångpassage

Hållplats vid planskild gångpassage placeras helst före gångtunnel/cykelport eller bro så att föraren kan se trafikanter på väg mot hållplatsen och trafikanter möter ankommande buss. Vid mötesfri väg bör gångtunnel/cykelport finnas för att säkerställa trafiksäkerheten.

### 2+1 väg

Hållplatser intill 2+1 vägar bör förses med ett accelerationsfält i syfte att säkerställa framkomligheten. Det är vanligt förekommande att bussen tvingas vänta in övrig trafik när den ska köra ifrån hållplatsen, och detta kan påverka körtiderna negativt.

### Vid korsning längs tvåfältsvägar

Hållplats i anslutning till korsning bör placeras efter korsning när bussen ankommer på primärväg. Ankommer bussen på sekundärväg bör hållplatsen placeras på sekundärvägen före eller efter korsning. De principer som gäller för placering av hållplats på sträcka gäller också vid korsning. Minsta godtagbara avstånd mellan hållplats och korsning bestäms med hänsyn till:

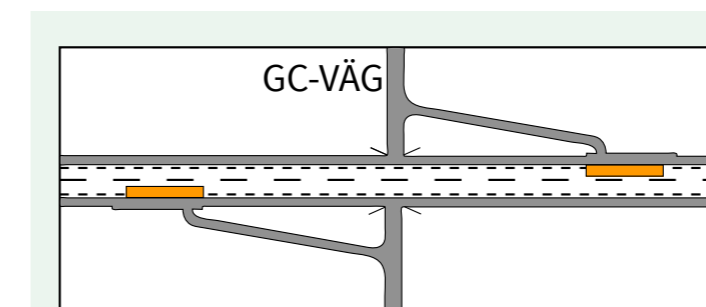
- Siktsträckor för korsande trafik
- Anpassningssträckor för vävande trafik
- Retardationssträckor för avsvängande trafik
- Körsträckor för körfältsbyte samt passage av stillastående buss
- Manövrering med typfordon Bb (boggibuss) vid hållplats och korsning
- Korsningens orienterbarhet och visuella ledning
- Gällande krav på vägvisning

Hållplats ska ej placeras närmare korsning än:

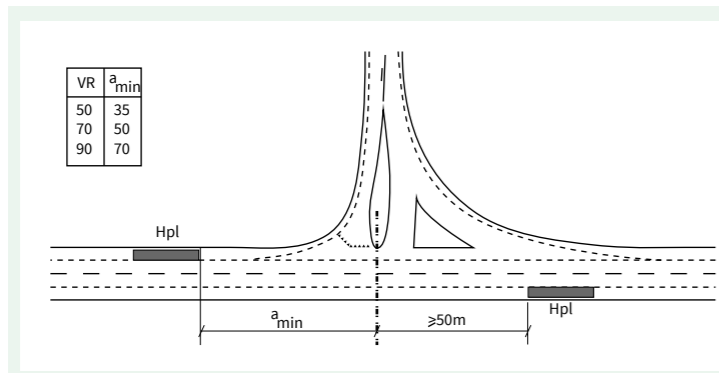
- Enligt figur 34 och 35 för primärväg efter korsning
- Enligt figur 36 - 42 för primärväg före korsning
- Enligt figur 43 - 46 för sekundärväg efter korsning
- Enligt figur 47 - 49 för sekundärväg före korsning

I figurerna visas korsningar med tre tillfarter, vid korsning med fyra tillfarter gäller inte visad placering vid korsningsfri sida.

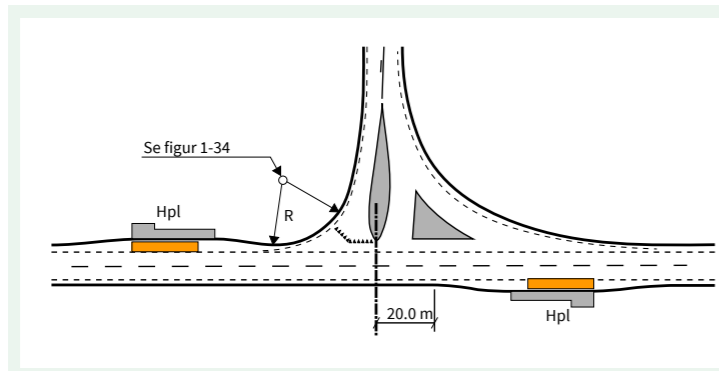
**Observera: Korsningstyp A** är en korsning som saknar trafiköar och har normalt ett körfält i varje tillfart (se figur 36). **Korsningstyp B** är en korsning som är kanaliserad med trafikö, normalt, med refug (se figur 34). På landsbygd endast på sekundärväg i syfte att öka synbarheten och att styra trafikströmmarna. Korsningstyp B har normalt ett körfält i varje riktning. **Korsningstyp C** har vänstersvängskörfält på primärvägen kanaliserat med trafikö för att minska riskerna för påkörning bakifrån och för att öka framkomligheten på primärvägen (se figur 41). Refug kan förekomma för att underlätta för gående att korsa. **Korsningstyp D** refererar till en cirkulationsplats och **korsningstyp E** refererar till en signalreglerad korsning.



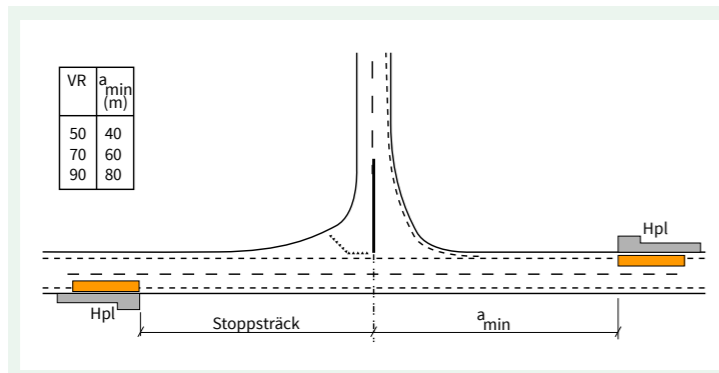
**Figur 33.** Placering av hållplats vid planskild gångpassage. Källa: TRV 2012:180.



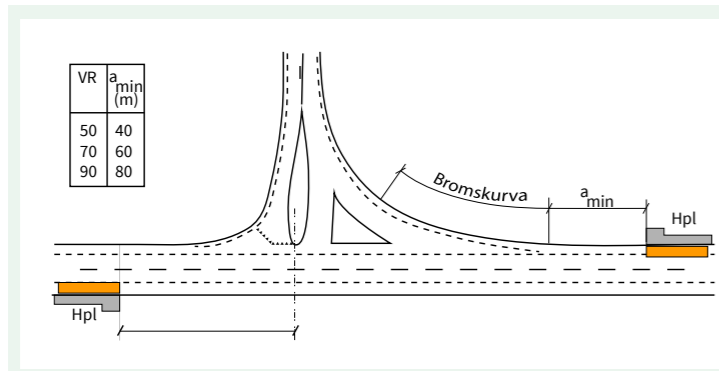
**Figur 34.** Vägrenshållplats på primärväg efter korsningstyp A och B. Källa: TRV 2012:179.



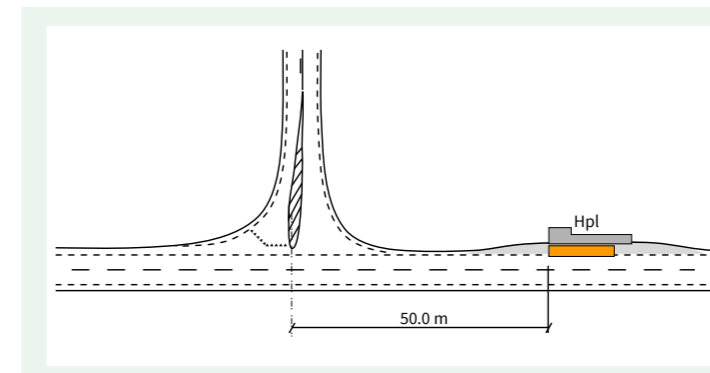
**Figur 35.** Fickhållplats på primärväg efter korsningstyp A, B och C, med eller utan högersvängkörfält. Källa: TRV 2012:179.



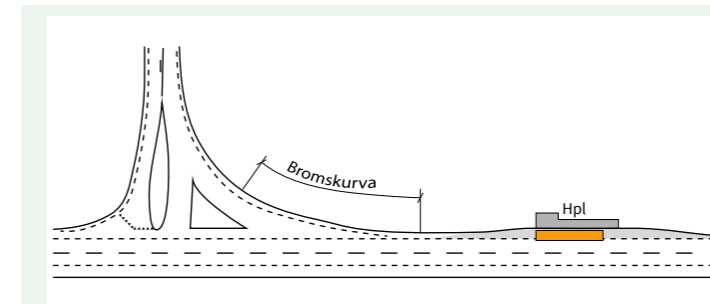
**Figur 36.** Körbanelshållplats på primärväg före korsningstyp A och B. Källa: TRV 2012:179.



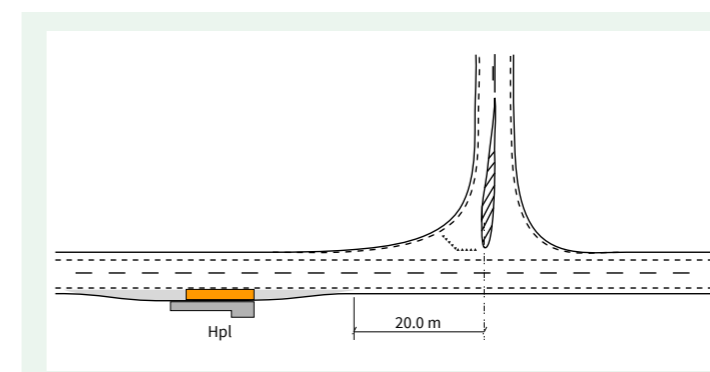
**Figur 37.** Vägrenshållplats på primärväg före korsningstyp B med högersvängkörfält. Källa: TRV 2012:179.



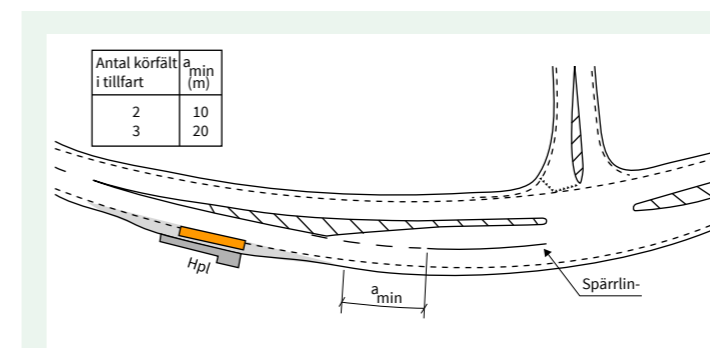
**Figur 38.** Fickhållplats på primärväg före korsningstyp A, B och C. Källa: TRV 2012:179.



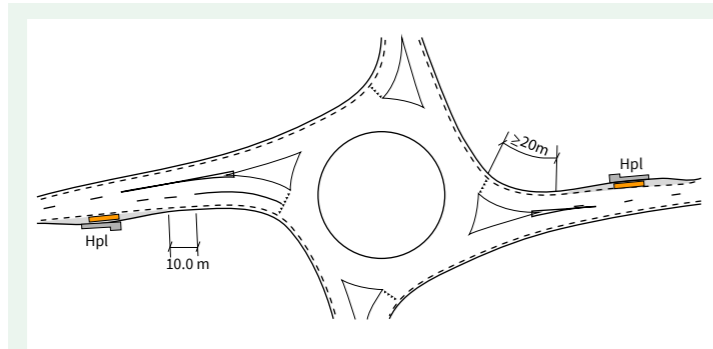
**Figur 39.** Fickhållplats på primärväg före korsning med högersvängkörfält. Källa: TRV 2012:179.



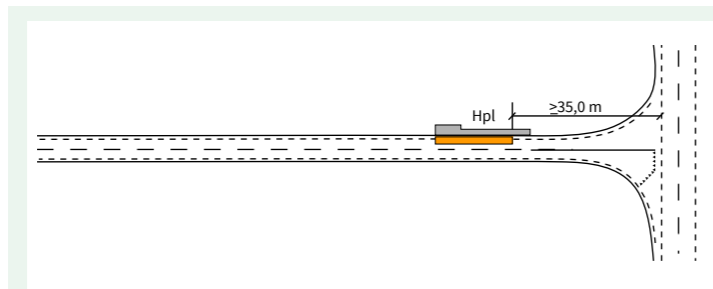
**Figur 40.** Fickhållplats på primärväg på den korsningsfria sidan före trevägskäl med korsningstyp A och B. Källa: TRV 2012:179.



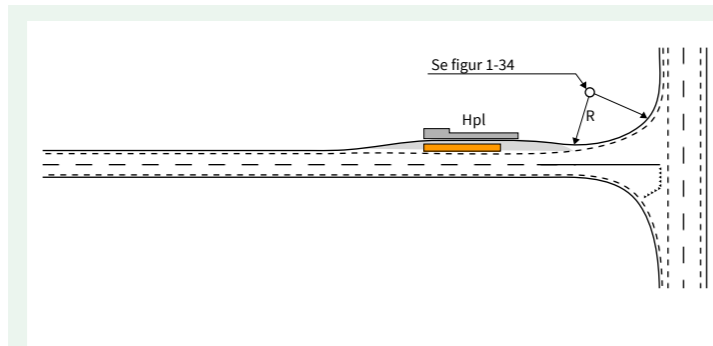
**Figur 41.** Fickhållplats på primärväg på den korsningsfria sidan före trevägskäl med korsningstyp C. Placeringen gäller även vänstersvängande buss. Källa: TRV 2012:179.



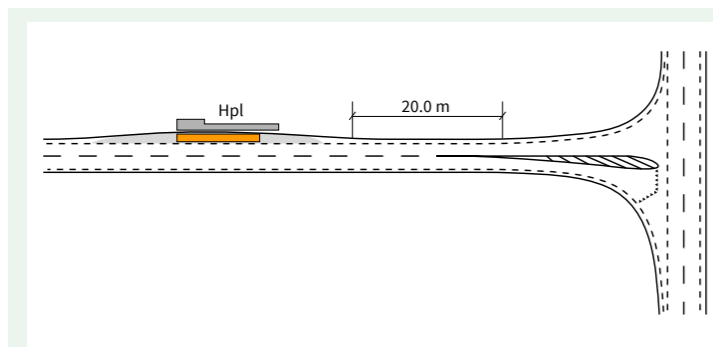
**Figur 42.** Fickhållplats på primärväg före korsningstyp D. Källa: TRV 2012:179.



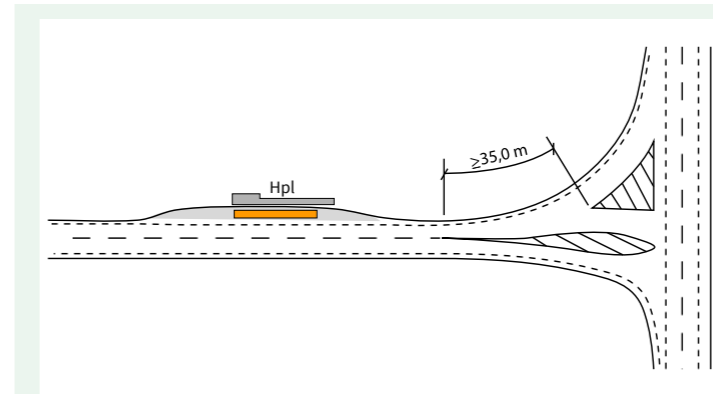
**Figur 43.** Körbanehållplats på sekundärväg efter korsningstyp A. Källa: TRV 2012:179.



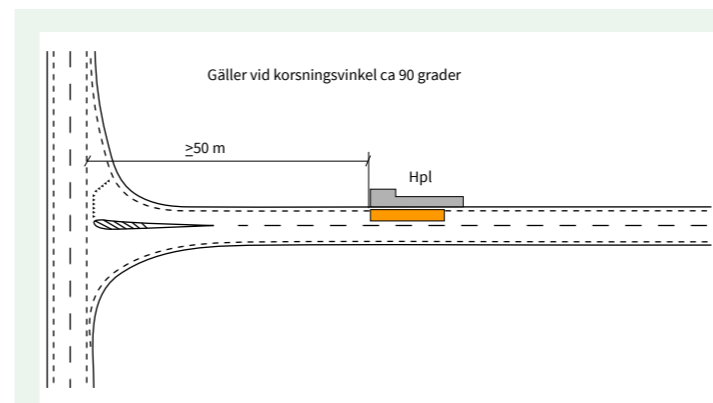
**Figur 44.** Fickhållplats på sekundärväg efter korsningstyp A. Källa: TRV 2012:179.



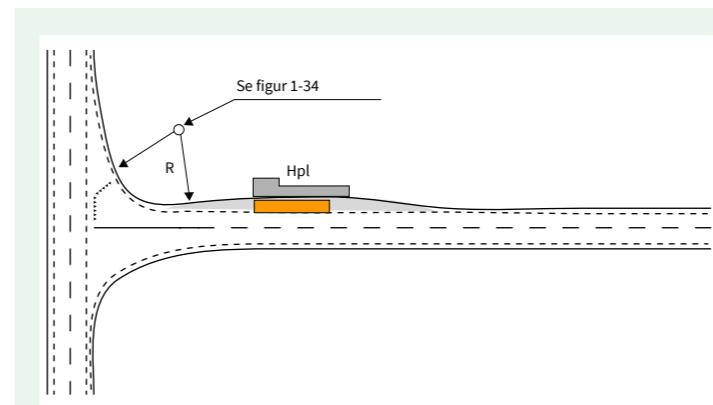
**Figur 45.** Fickhållplats på sekundärväg efter korsningstyp B och C. Källa: TRV 2012:179.



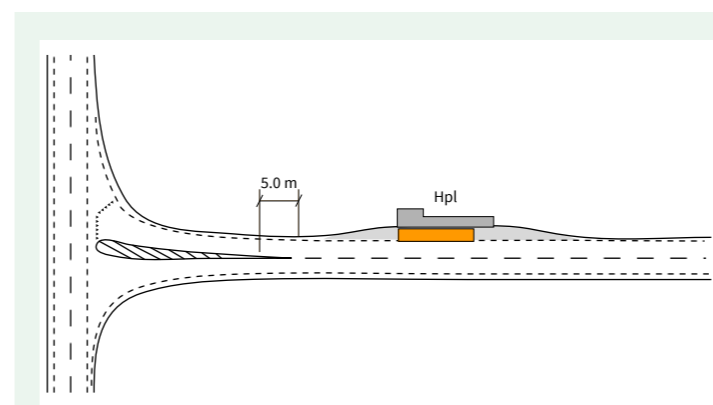
**Figur 46.** Fickhållplats på sekundärväg efter högersvängkörfält. Källa: TRV 2012:179.



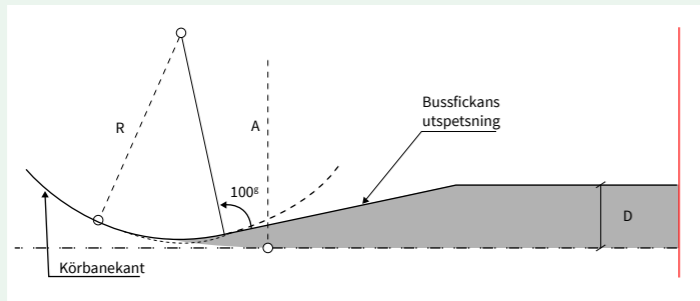
**Figur 47.** Körbanehållplats på sekundärväg före korsningstyp B och C. Källa: TRV 2012:179.



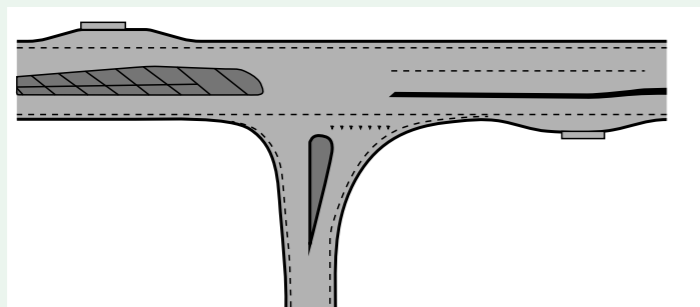
**Figur 48.** Fickhållplats på sekundärväg före korsningstyp A. Källa: TRV 2012:179.



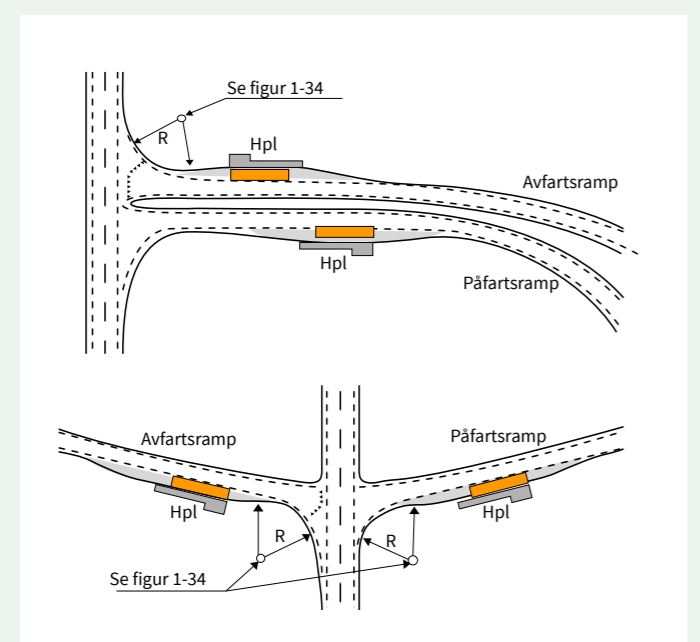
**Figur 49.** Fickhållplats på sekundärväg före korsningstyp B och C. Källa: TRV 2012:179.



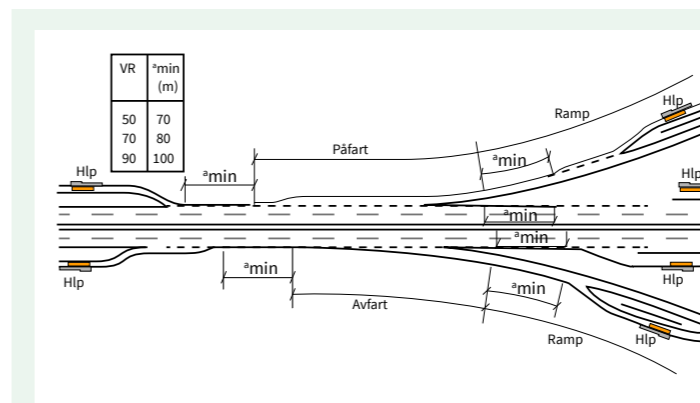
**Figur 50.** Principutformning av bussfickas anslutning till korsningskurva. Källa: TRV 2012:179.



**Figur 51.** Fickhållplats på mötesfri landsväg. Källa: TRV 2012:179.



**Figur 52.** Fickhållplats på ramp. Källa: TRV 2012:180.



**Figur 53.** Minsta avstånd mellan avfart/påfart och alternativa placeringar av avskild hållplats. Källa: TRV 2012:179.

### Placering av fickhållplats vid planskild trafikplats och ramper

För placering av hållplats i planskild trafikplats gäller samma principer som på sträcka. Hållplats vid planskild trafikplats eller på ramp ska utföras som fickhållplats eller avskild hållplats. Hållplats ska placeras så att dess in- och utfart inte kan förväxlas med trafikplatsens av- och påfarter eller rampavgreningar. Kontrollera att trafikplatsens överskådlighet och funktion ej onödigt försämrats samt att vägvisning kan göras enligt gällande regler. Det är viktigt att konfliktpunkter mellan buss på väg till eller från hållplats och ramptrafiken förs tydliga och med tillräcklig sikt samt att bussarna har tillräckliga retardations- och accelerationssträckor. Fickhållplats på ramp ska placeras nära rampens anslutning till sekundärvägen.

### Beläggning på köryta

Det finns flera skäl att belägga bussens anlösningsplats med betong eller annan hårdare och avvikande beläggning. Den hårdare ytan gör att körspår och sättningar undviks vilket förhindrar vattensamlingar och underlättar användning av högt kantstöd. Den avvikande beläggningen visar dessutom tydligt vilken yta som är avsedd för bussuppställning. Dagvattenbrunnar och liknande ska undvikas att placeras i körytan på hållplatsområdet.



## 2.2.2 Hållplatstyper

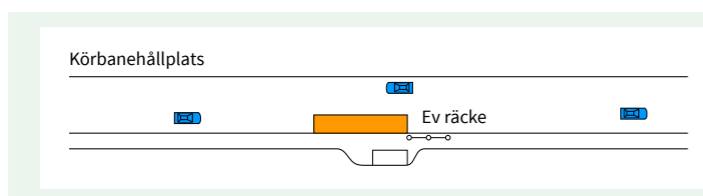
De vanligaste hållplatstyperna är timglashållplats, enkel stopphållplats, klackhållplats, glugghållplats, körbanehållplats, vägrenshållplats, fickhållplats och avskild hållplats. Nedan följer en beskrivning av dessa enligt VGU.

### Körbanehållplats

Körbanehållplats förekommer i tätort och längs tvåfältsvägar 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.

### Rekommendationer

Körbanehållplats kan endast användas i tätort och längs tvåfältsvägar på landsbygd där buss-trafiken, biltrafiken och cykeltrafiken är av liten eller måttlig omfattning. Även på landsbygd bör hållplatstypen vara försedd med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och för bekväm av- och påstigning. Långa stopptider kan motivera fickhållplats.



**Figur 54.** Körbanehållplats och dess utformning. SLL: SL-S-419795.

**Tabell 17.** Fördelar och nackdelar med körbanehållplats.

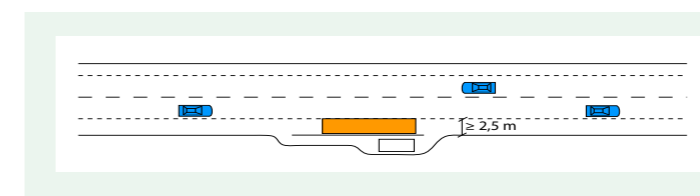
Fördelar	Nackdelar
Enkelt utförande och låg kostnad för anläggning och drift.	Vid bara ett körfält i vardera riktningen blockeras detta helt eller delvis.
Lätt att flytta.	Då gående korsar gatan i anslutning till stillastående buss kan detta innebära fara för gående.
Ofta god komfort för resenärer då dessa inte utsätts för större sidoförskjutning.	Viss trafikfara i samband med omkörning av stillastående buss.
Ofta god framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	
Bussen kan ofta lätt angöra med alla dörrar nära intill kantstenen förutsatt att det är fritt från parkerade bilar.	

### Vägrenshållplats

Vägrenshållplats är en vanlig hållplatstyp längs befintliga 13-metersvägar på landsbygd. För att bussen ska kunna stanna utan att blockera vägen för andra fordon bör vägrensbredden vara minst 2,5 meter. Hållplatsen bör utformas med plattform.

### Rekommendationer

Vägrenshållplats kan användas främst på relativt lågtrafikerade tvåfältsvägar med liten busstrafik. Hållplatstypen bör alltid vara försedd med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och för bekväm på- och avstigning. Vid lågt nyttjande av hållplats på landsbygd kan kortare plattform anläggas. Långa stopptider kan motivera fickhållplats.



**Figur 55.** Vägrenshållplats och dess utformning. SLL: SL-S-419795.

**Tabell 18.** Fördelar och nackdelar med vägrenshållplats.

Fördelar	Nackdelar
Låg kostnad för anläggning och drift.	Då gående korsar gatan i anslutning till stillastående buss kan detta innebära fara för gående.
God komfort för resenärer då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Viss trafikfara i samband med omkörning av stillastående buss (gäller främst vid smal vägren).
Bussen kan lätt angöra med alla dörrar nära intill kantstödet.	

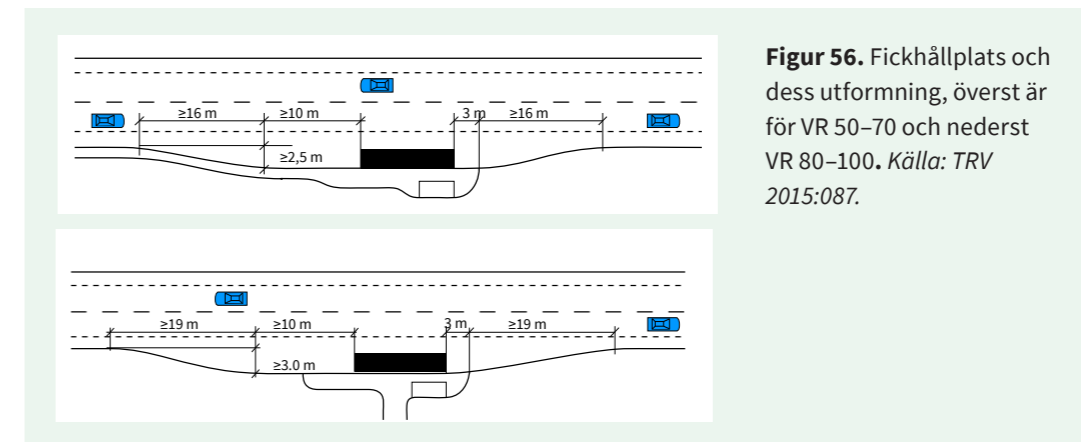


### Fickhållplats

Fickhållplats ligger skild från vägen eller gatan och är vanlig på landsbygd. Fickans bredd väljs med hänsyn till gatubredd/vägbredd och andra lokala förhållanden. Vid annan bredd än tre meter påverkas även in- och utfartssträckornas längd och bussen kan få svårt att angöra hållplatsen. Smal vägren motiverar längre infartssträcka. I landsbygdsmiljö kan infartssträckan förlängas för att få en mjukare körning, se tabell 17 för rekommenderade in- och utkörningssträckor.

### Rekommendationer

Fickhållplats används på tvåfältsvägar på landsbygd. Vid fickhållplats på mötesfri landsväg ska möjlighet för gående finnas att korsa vägen i två steg via spärrområde. Vid ombyggnad till mötesfri landsväg med 90 km/h ska accelerationsfält övervägas vid utfart från fickhållplats till ett körfält. När mer än 10 bussar per dygn stannar vid hållplatsen ska accelerationsfält alltid anläggas. Vid 2–10 bussar per dygn ska accelerationsfält anläggas vid en dimensionerande trafik (ÅDT-DIM) av  $\geq 8\,000$  fordon per dygn. Vid endast en stannande buss per dygn ska accelerationsfält anläggas vid  $\geq 10\,000$  fordon per dygn. Accelerationsfält ska i princip utföras som för avskild hållplats. Ovanstående gäller vid ombyggnad till mötesfri landsväg och utfart från fickhållplats till ett körfält. Vid nybyggnation är kraven högre.



**Figur 56.** Fickhållplats och dess utformning, överst är för VR 50–70 och nederst VR 80–100. Källa: TRV 2015:087.

**Tabell 19.** In- och utkörningssträckor vid fickhållplats.

Fickans djup (m)	Infartssträcka (m)	Utfartssträcka (m)
3	16	10
2,75	14,5	9
2,5	13	8
2	10,5	6,5
1,6	9	5,5
1,5	8	5

**Tabell 20.** Fördelar och nackdelar med en fickhållplats.

Fördelar	Nackdelar
Då bussen står vid hållplats blockeras inte annan trafik.	Obekvämt körsätt för att komma till plattform. Den dubbla sidoförskjutningen är särskilt obehaglig för passagerare som rest sig för att gå av.
Relativt god säkerhet och komfort för väntande bussresenärer i landsbygdsmiljö.	Kräver stort utrymme och en placering långt ifrån korsning.
	Vid utfart med boggibuss kan bussens bakdel svepa in över plattformen.

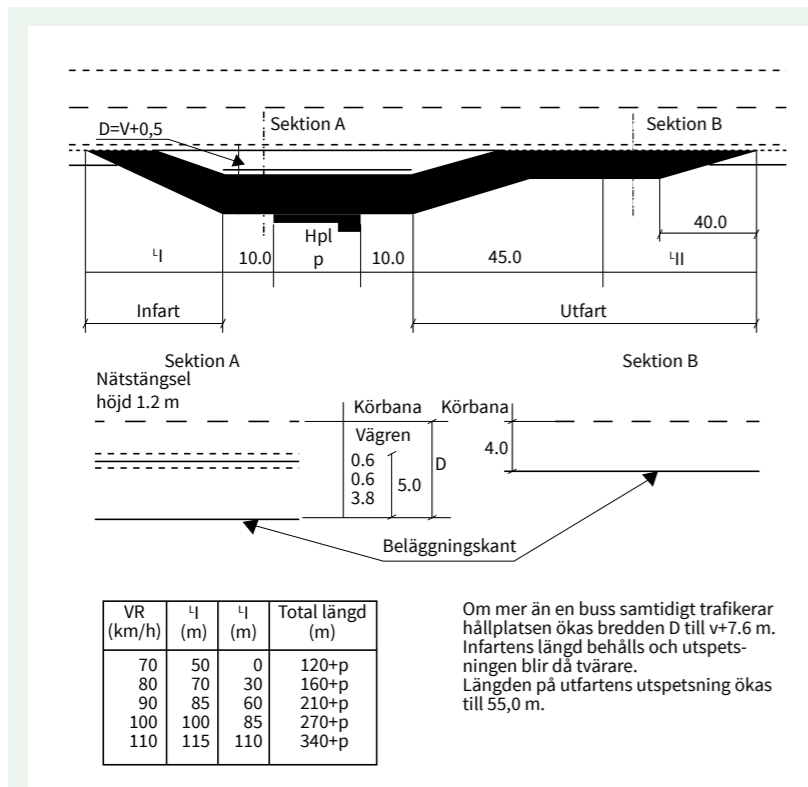
### Avskild hållplats

Avskild hållplats är avskärmd från vägbanan med staket, refug, grönremsa eller nivåskillnad. Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.

### Rekommendationer

Avskild hållplats ska alltid väljas på motorväg och mötesfri motortrafikled och kräver då planskild gång- och cykelförbindelse.

Avskild hållplats kan med fördel också användas på mötesfri landsväg och på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning. Det krävs att planskild gång- och cykelväg i anslutning till avskild busshållplats utformas med stor omsorg. Gång- och cykelvägen, särskilt själva korsningen, ska vara attraktiv. Det ska inte vara lockande att gena över körbanan. Ofta erfordras att man kompletterar med staket.



**Figur 57.** Avskild hållplats och dess utformning. Källa: TRV 2012:180.

Om mer än en buss samtidigt trafikerar hållplatsen ökas bredden D till v+7,6 m. Infartens längd behålls och utspetsningen blir då tvärare. Längden på utfartens utspetsning ökas till 55,0 m.

**Tabell 21.** Fördelar och nackdelar med avskild hållplats.

Fördelar	Nackdelar
God säkerhet och komfort för väntande passagerare.	Planskild gång- och cykelförbindelse ger lätt till långa gångavstånd för bussresenärer, med risk för att dessa genar på ett trafikfarligt sätt.
Ger skälig säkerhet och komfort också för barn i skolåldern.	Ofta mycket hög kostnad.
Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.	Stor sidoförskjutning i hög hastighet medför risk för bussresenärer som rest sig för att gå av.

### Sned fickhållplats

Sned fickhållplats kan i första hand vara ett alternativ till fickhållplats. De huvudsakliga fördelarna är att angöring sker lätt vilket möjliggör kantstöd högre än 17 cm. Vidare att gående, som på ett olämpligt sätt korsar gatan/vägen framför bussen, lättare upptäcks av den passerande trafiken. Enkelsidig förskjutning gör att obehaget för passagerare som rest sig för att stiga av begränsas.

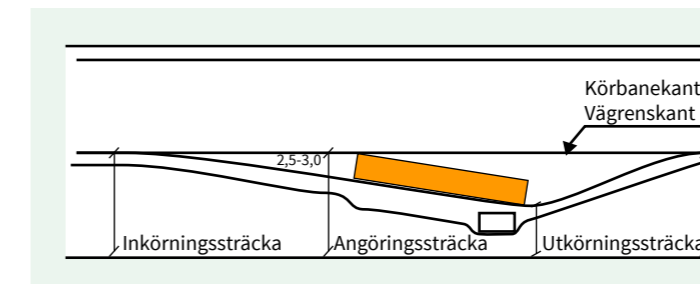
Till nackdelarna hör att hållplatsdjupet blir stort och att det krävs större uppmärksamhet av bussföraren vid utkörning. Hållplatstypen är relativt lite prövad.

### Liten fickhållplats

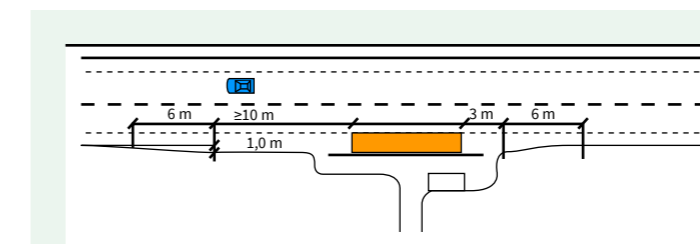
Vägrenshållplats eller körbanehållplats i landsbygdsmiljö medför att stillastående buss på ett oönskat sätt försämrar framkomligheten för motorfordon, cyklar m.fl. För att öka framkomligheten för övrig trafik och förbättra trafiksäkerheten kan i vissa fall liten fickhållplats väljas. Då förbättras också förhållandena för väntande bussresenärer.

### Alternativ utformning av avskild hållplats

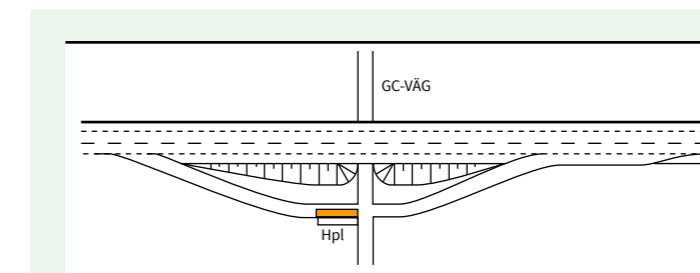
Vid planskild gång- och cykelväg kan hållplatsen förläggas i anslutning till gång- och cykelvägen. Risken för trafikfarlig passage av vägen reduceras väsentligt eller elimineras helt.



**Figur 58.** Utformning av sned fickhållplats. Källa: VV 2004:80.



**Figur 59.** Utformning för liten fickhållplats. Källa: VV 2004:80.



**Figur 60.** Alternativ utformning av avskild hållplats. Källa: VV 2004:80.

### Tillfällig hållplats

När det gäller tillfälliga hållplatser är god information och tydlighet en nödvändighet. Resenärerna ska i god tid få veta när och var hållplatsen kommer att flyttas och vägvisningen från den ordinarie till den tillfälliga hållplatsen måste vara genomtänkt. Viktigt att tänka på är trafiksäkerheten då det kan uppstå nya konfliktpunkter mellan resenärer till den tillfälliga hållplatsen och övrig trafik. Beroende på hur länge den tillfälliga hållplatsen ska gälla så ställs olika krav på den permanenta infrastrukturen, vid en kortare period kan kraven minskas, det räcker i många fall med en hållplatsstolpe och bra information. Ska hållplatsen gälla för en längre period och om det är många påstigande så är kraven på utrustningen större. Detta ska utredas från fall till fall, däremot ställs alltid samma krav på säkerheten.

### Rekommenderad hållplatstyp i landsbygdsmiljö

På landsbygd, och särskilt på vägar av hög klass, ställs höga krav på motorfordonens trafiksäkerhet och framkomlighet och på att dessa ska vara tämligen ostörda av att bussar kör in till eller ut från busshållplatser.

- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska avskild hållplats användas, och det ska finnas planskildhet för gående och cyklister till och från hållplats.
- På mötesfri landsväg (räckesförsedd eller bred mittremsa) ska normalt fickhållplats användas, dock kan även avskild hållplats användas i vissa fall.

Hållplatstyp på tvåfältsvägar är beroende av biltrafikflöde och antal stannande bussar, men också av referenshastighet, sikt, gång- och cykeltrafik, vägrensbredd, hållplatsplacering m.m.

### Vändslingor för buss

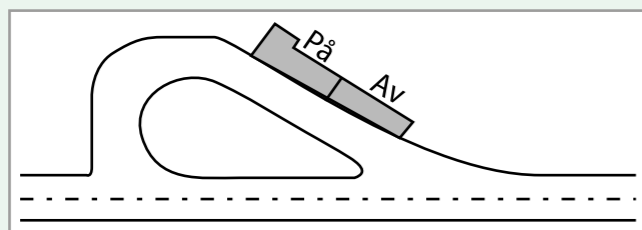
Vid till exempel ändhållplatser behöver bussen ha möjlighet att vända. Vändplatser ska i regel ligga till höger om gatan/vägen i den ankommande bussens körriktning. Detta för att, av trafiksäkerhetsskäl, undvika vänstersväng från gatan. Vid reglerhållplatser kan busschauffören behöva en paus och resenärerna måste då visa hänsyn och vänta med att stiga på bussen.

Vändplats i vänsterläge kan vara motiverat av utrymmesskäl eller om en övervägande del av bebyggelsen, eller till exempel en skola, ligger på den sidan. Färre resenärer måste då korsas gatan. Det kan också vara lämpligt att placera påstigningshållplatsen på andra sidan gatan, se figur 64.

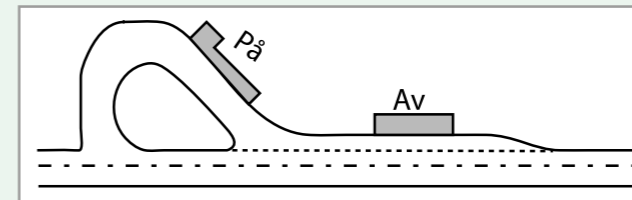
När vissa busslinjer passerar vändplatsen så ska hållplatsen läggas före slingan, se figur 65. Slingan i figur 66 är dimensionerad för körspårsvinkel 10 meter. För vändslinga i vänsterläge ökas längden med fem meter.

### Siktlängder in mot hållplatser

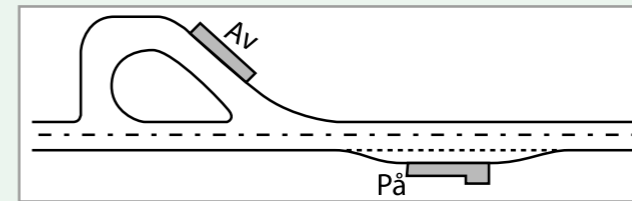
Generellt ska busstrafikerade gator utformas så att bussföraren har så god sikt att föraren vid körning i referenshastighet kan stanna eller väja för hinder utan att resenärerna skadas eller utsätts för obehag. Tabell 21 nedan ger god standard för siktsträckor in mot hållplatser. Dessa mått bygger på körning i referenshastighet, att bussförarens ögonhöjd är 2,05, att bussretardation vid inbromsning är 1,5 m/s<sup>2</sup> och att förarens reaktionstid är 2,0 sekunder under normal bussdrift.



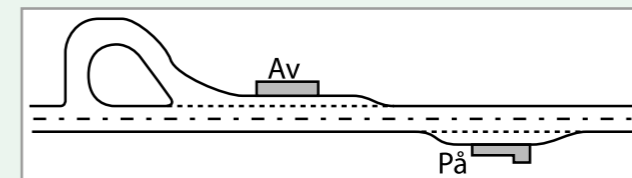
**Figur 61.** Utformning av vändslinga med enkel hållplats. Källa: TRV 2015:087.



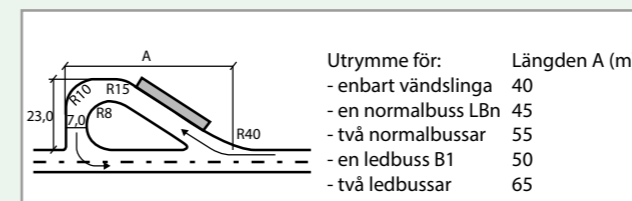
**Figur 62.** Utformning av vändslinga med dubbel hållplats. Källa: TRV 2015:087.



**Figur 63.** Utformning av vändslinga med av- och påstigningsplats på ömse sidor om vägen. Källa: TRV 2015:087.



**Figur 64.** Utformning då vissa linjer passerar vändslinga för buss. Källa: TRV 2015:087.



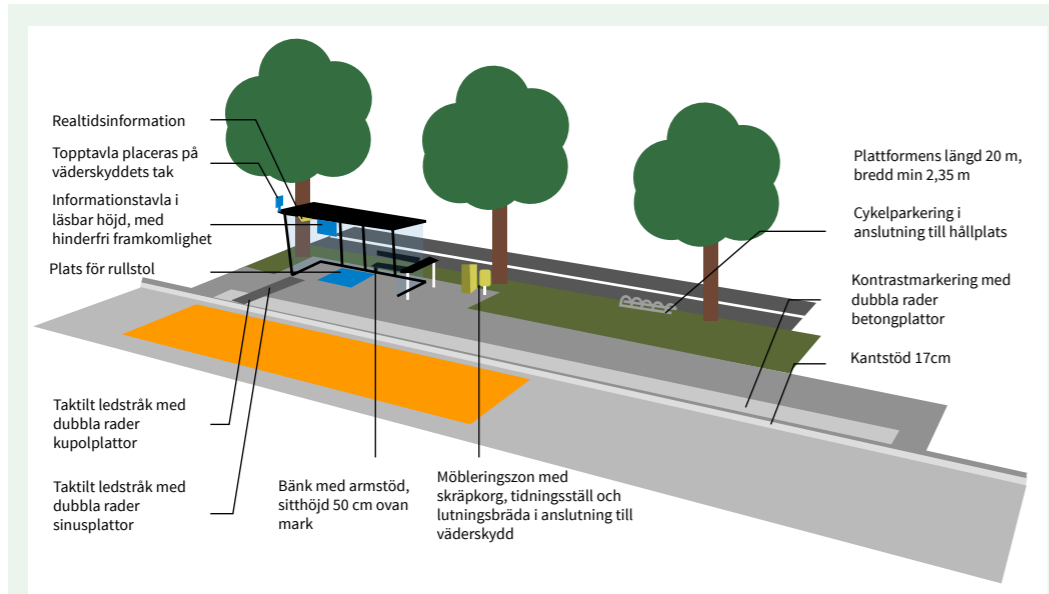
**Figur 65.** Måttställning av vändslinga för buss. Källa: TRV 2015:087.

**Tabell 22.** Minsta siktlängd för bussförare in mot hållplatser. Källa: TRV 2012:179.

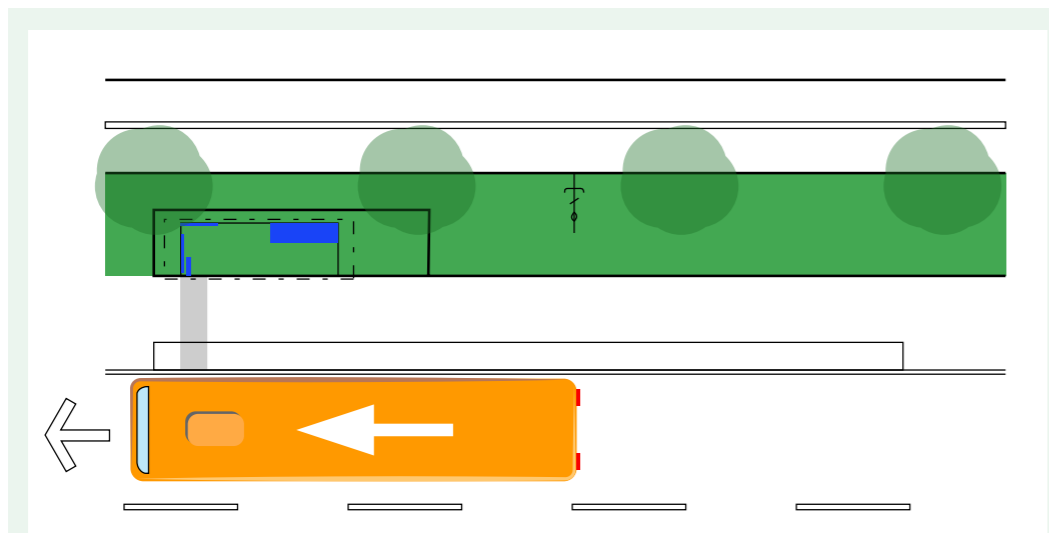
Referenshastighet (Km/h)	Siktlängd, framåtsikt (m)
30	40
40	60
60	120
80	200
90	245

### 2.2.3 Utformning av hållplats

Utformningen och byggandet av plattformen ansvarar den berörda väghållaren för.



Figur 66. Perspektivskiss på hållplatsen.



Figur 67. Planskiss på hållplatsen.

### 2.2.4 Plattform

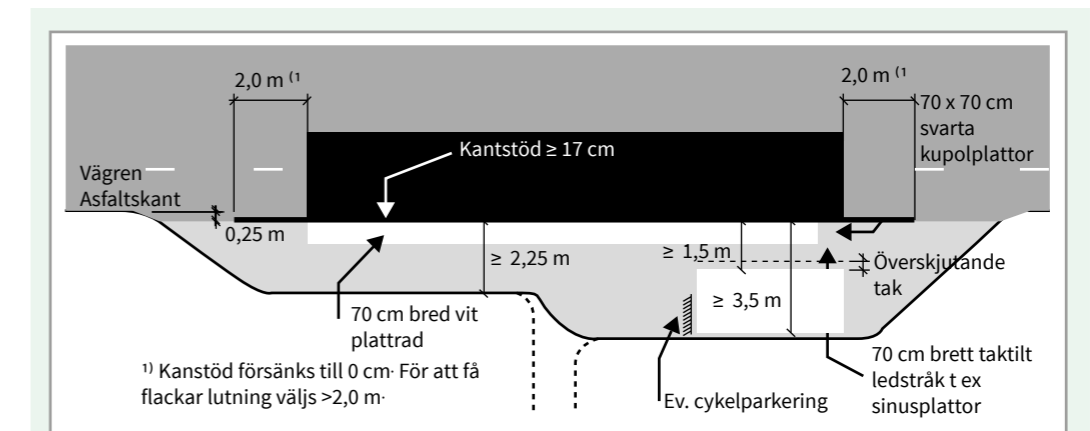
Plattformen ska ha en plan, hård och jämn yta, samt tillräcklig storlek med hänsyn till det antal bussar och resenärer som använder hållplatsen. Plattformen ska ha en bredd på minst 1,5 meter så att det är möjligt att ta sig fram med rullstol, rollator eller barnvagn.

Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator. Följande råd om plattformens utformning kommer från VGU.

Tabell 23. Tillgänglighetsanpassning av plattform.

Hårdgjord yta	Betong
Kantsten	≥ 17 cm, slät och avfasad
Taktila stråk	50–70 cm brett
Vit kantmarkering	Längd beror på plattformslängden* Vita plattor eller vit massa 35–70 cm brett

\*Minst 20 meter per läge.



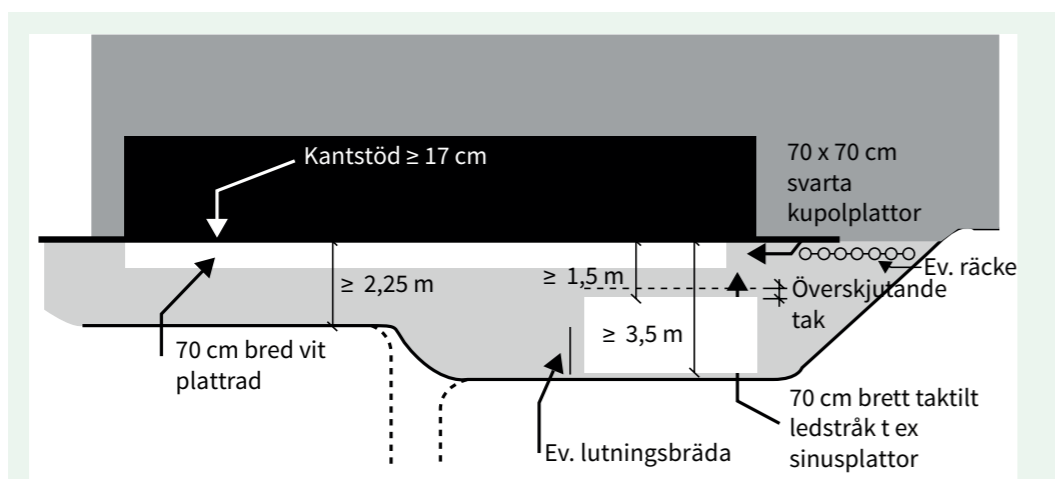
Figur 68. Normal utformning av plattform utan genomgående kantstöd.

Plattformen ska vara minst 17 cm högre än körbanan, det möjliggör att överhänget på en vanlig buss kan komma in över plattformen utan att skadas. Bussar med nigning kommer ner till ungefär 22 cm över mark. För de hållplatstyper som medför att bussen alltid angör hållplatsen utan att bussens överhäng går in över själva plattformen kan plattformen ibland göras något högre än 17 cm om bussarnas dörröppningskonstruktion medger detta, dock högst 22 cm. Vid 22 cm plattformshöjd blir det ingen eller liten skillnad mellan plattformen och bussens golv vid nigning. Brantare lutning än 1:20 bör undvikas i anslutning till plattform.

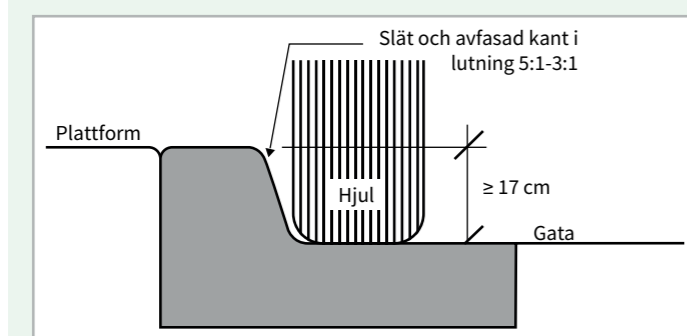
Plattformen ska ha ett kantstöd mot gatan som möjliggör att bussen kan stanna med alla dörrar nära intill plattformen utan att kaross och däck skadas. Kantstöd och anslutande köryta bör därför vara av prefabricerad betong och utformas enligt figur 70 nedan.

Om granitkantsten används vid plattform ska kantstenen vara slät och avfasad. Den ökade risken för ojämna sättningar kan innebära att en lägre plattform än 17 cm måste väljas. Plattformens kant närmast kantstödet ska utföras med en vit kantremsa ungefär 70 cm bred och med kontrasterande ljushet, till exempel två rader med vita plattor vilka ofta är 35 x 35 cm.

Plattformens och väderskyddets viktiga delar ska utformas så att man får stor kontrastverkan för att människor med nedsatt syn ska få hjälp att orientera sig på hållplatsen. Det ska finnas taktila ledstråk i kontrasterande ljushet mot omgivningen vilka hjälper blinda och synsvaga att hitta hållplatsens väderskydd och bussens instegsdörr. Bussarna ska stanna intill det taktila stråken och inte vid stolpen för att underlätta för synskadade att ta sig på bussen.



Figur 69. Normal utformning av plattform med genomgående kantstöd.



Figur 70. Utformning av kantstöd.

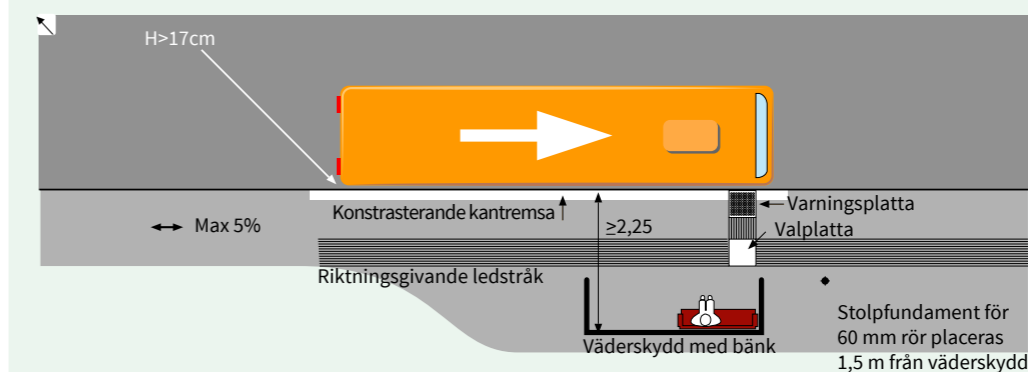
Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator.

Bussar kommer i ökad utsträckning att vara försedda med ramp för att kunna ta ombord rullstolar. I utfällt läge erfordras för rampen cirka en meter från bussen. En rullstol behöver ett utrymme på plattformen av cirka 1,0 x 1,4 meter, och manövreringsutrymme för rullstol kräver därutöver ungefär 1,5 x 1,5 meter. För att någorlunda bekvämt kunna manövrera en rullstol krävs en plattformsbredd om 3,5 meter vid påstigningsdörr och vid främre avstigningsdörr. Plattformsbredd mindre än 2,25 meter ger normalt inte möjlighet att ta ombord rullstol och ska därför undvikas.

För maskinell snöröjning mellan väderskydd och kantsten eller räcke krävs normalt 2,25 meter bredd.

Plattformens längd avgörs av vilken busstyp hållplatsen dimensioneras för och om fler än en buss ska kunna nyttja hållplatsen samtidigt. Vid mycket litet utnyttjande i till exempel glesbygd kan plattformens längd begränsas. Det ska dock alltid vara möjligt för bussresenärer att gå på och av via plattform, se bilaga för typritning av plattform. Antal bussar och rådande förhållanden avgör hur plattformen utformas. Följande fyra typer av plattformar finns att välja beroende på antalet påstigande på hållplatsen.

#### Plattform för busshållplats typ 1

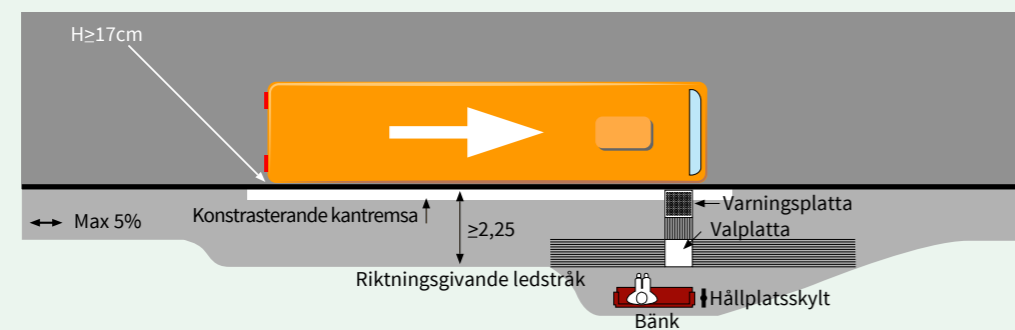


Figur 71. En skiss på plattform typ 1. TRV 2015:086.

- Ska användas på hållplatser med fler än 10 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd  $\geq 3,5$  meter och  $\geq 2,8$  meter hinderfritt mått från plattformskant.
- Plattformshöjd  $\geq 17$ .
- Kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35–70 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 35–70 cm brett.
- Taktilt och visuellt ledstråk utmed hela plattformslängden, 35–70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.
- De standardväderskydd i trä som används på landsbygd är 3,4 meter breda och 1,87 meter djupa (se bilaga standardväderskydd trä).



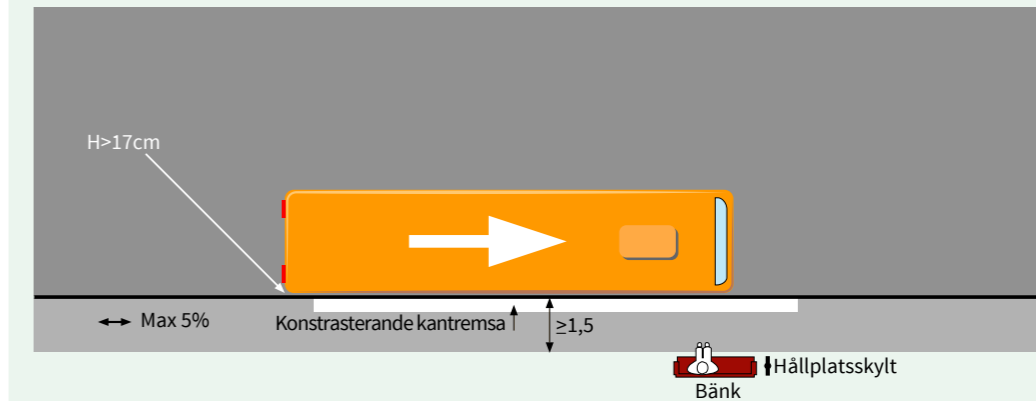
### Plattform typ 2



Figur 72. En skiss på plattform typ 2. TRV 2015:086.

- Ska användas på hållplatser med mindre än 10 påstigande per dygn, eller där väderskydd inte ryms.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd ska vara  $\geq 2,25$  meter, på prioriterat vägnät ska plattformsbredden vara  $\geq 2,8$  meter för att möjliggöra ombord- och avstigning med hjälp av bussens ramp.
- Plattformshöjd  $\geq 17$  cm.
- Konstrasterande kantrensa, vita plattor eller vit massa, 35–70 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 35–70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hård yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.

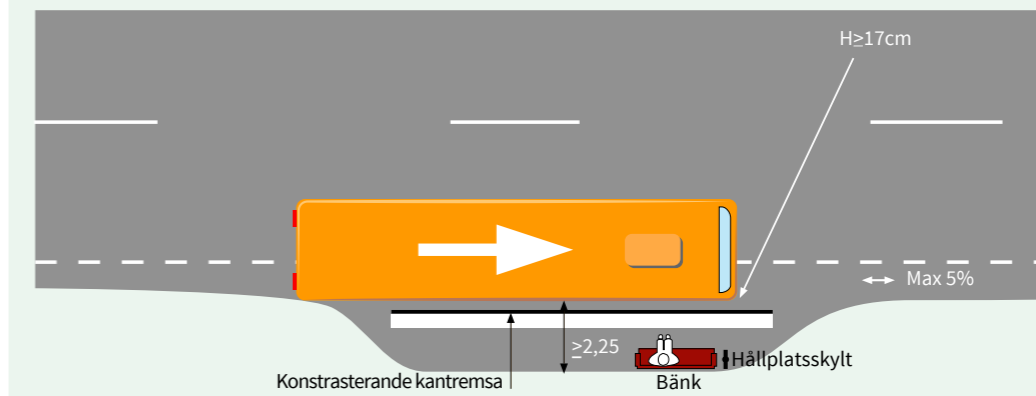
### Plattform typ 3



Figur 73. En skiss på plattform typ 3. TRV 2015:086.

- Ska användas på hållplatser med mindre än 10 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd  $\geq 1,5$  meter.
- Plattformshöjd  $\geq 17$  cm.
- Konstrasterande kantrensa, vita plattor eller vit massa, 35–70 cm bred.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplatsen.

### Plattform typ 4



Figur 74. En skiss på plattform typ 4. TRV 2015:086.

- Ska användas vid hållplatser med mindre än 10 påstigande per dygn där inte möjlighet finns för plattform med full längd.
- Plattformsbredd  $\geq 1,5$  meter.
- Plattformshöjd  $\geq 17$  cm
- Konstrasterande kantrensa, vita plattor eller vit massa, 35–70 cm bred.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplatsen.

## 2.3 Tillgänglighet

En hållplats ska vara tillgänglig för alla, varje resenär ska kunna nå viktiga målpunkter såsom bostad, arbete, studier och fritidsaktiviteter. Olika resenärer har olika behov, exempelvis personer med funktionsnedsättning och äldre

har ofta behov av information om specifika förhållanden som är kopplade till den egna funktionsförmågan. I följande avsnitt redogörs för vad vi på Trafik och samhälle menar med en fullt tillgänglig hållplats.

### Plattform

Minst 2,25 meter bred.

Smalaste passagen minst 1,5 meter.

Vändmått 2 meter cirkel.

Längd 20 meter (per läge).

Kantsten som är minst 170 och högst 220 mm högre än körbana.

Vit kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 350–700 mm bred.

Taktilt och visuellt ledstråk mellan väderskyddets främre vägg (då väderskydd finns) eller bänk sett i bussens färdriktning och platsen för påstigning. Den platsen ska utgöras av svarta varningsplattor 700x700 mm.

Eventuella riktningssändringar på ledstråket ska markeras med valyta på cirka 1,0x1,0 meter.

Lutning maximalt 2 % både sidled och längsled (1:50).

Jämn beläggning.

Rak kantsten så att bussen kan angöra hållplatsen.

Fri från hinder, samtlig utrustning ska placeras så att de inte kommer i konflikt med ledstråk.

Åtskild från cykelbana och körbana.



### Väderskydd

Möjligheten att skydda sig mot exempelvis regn och blåst på en hållplats värderas högt och cirka 10 eller fler påstignande per vardagsmedeldygn motiverar kostnaden för ett väderskydd på landsbygd. Av andra skäl kan väderskydd vara aktuellt även vid lägre resandetal. Om väderskydd redan finns på en hållplats så ska det, oavsett hur många resande, stå kvar. På landsbygd används träväderskydd som standard, se bilaga för

exempel på väderskydd som UL använder. För att effektivisera både investerings- och underhållskostnader rekommenderar Trafik och samhälle standardmodeller för väderskydd i länet, ritningar på de standardväderskydd vi använder finns som bilaga på sid 93-94. De ska vara uppbyggda på ett sådant sätt att de kan anpassas till hållplatser med varierande resandemängd och storlekar.

### Väderskydd (om det finns)

Vara placerat så att minst 1,5 meter finns mellan väderskydd och kantsten.

Glasytor ska vara varningsmarkerade med en remsa på 1 000 mm höjd (ögonhöjd för sittande).

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

Ytbehovet per person kan antas vara mellan 0,5 till 0,8 kvadratmeter vid bedömning av väderskyddsdimensioner.



### Sittbänk

Bänk ska finnas på alla hållplatser och den ska placeras i linje med påstigningsdörren på bussen. Om väderskydd finns så ska bänken placeras i det borte hörnet sett i bussens färdriktning. Bussen ska stanna med påstigningsdörren mitt för den sittplats som då finns närmast det nämnda hörnet. Sitter man på

den nämnda platsen behöver man därför bara gå rakt fram för att komma till bussens påstigningsdörr. Det är lättast för bussföraren att se om det finns någon i väderskyddet om man sitter på den nämnda platsen. Dessa riktlinjer gäller för nyetableringar av väderskydd och bänkar.

Sittbänk
Ska ha ryggstöd.
Ska ha en sitthöjd på 450–500 mm.
Ska ha 3 stycken armstöd placerade 700 mm ovan mark.
Vid sidan om sittbänken ska det finnas plats för rullstol.

### Belysning

På landsbygd finns ingen möjlighet till belysning i träväderskydden. Vid statligt vägområde finns det idag inte förutsättningar för att koppla el till väderskydden. Vid kommunalt vägområde

finns möjligheten att koppla till befintlig gatuel och detta sker i samråd med berörd kommun. Vad gäller gatubelysning är det upp till väg-hållaren.

Belysning
Ljusstyrkan ska vara större än 10 lux.
Ska ha sådan kvalitet att tidtabeller och annan information lätt kan läsas, och så att personer kan uppfatta teckenspråk och läsa på läppar.
Får inte vara bländande.

### Skyltar/Information

Digital information ska vara läsbar på 10–15 meter för en person med normal syn.

Det ska finnas nödvändiga informationsskyltar uppsatta så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga lättare kan använda hållplatsen.

Topptavlans underkant ska sitta cirka 2,5 meter över mark och vara riktad mot trafiken.

Om tidtabellskasett finns ska dess underkant sitta 1,2 meter över mark och i linje med gatan.

Hållplatsstolpe ska placeras 1,5 meter efter väderskyddet i bussens riktning om väderskydd finns, annars vid påstigningsplats.

Informationen bör kompletteras med bokstäver i upphöjd relief och/eller punktskrift.

Tydliga och välkända symboler.

Akustisk information i form av prator på hållplatsen som läser upp realtidsinformation ska placeras på stolpe där realtidsinformationen finns.

Skyltning ska vara väl belyst.

Information om hållplatsens namn och läge samt destination.

Det ska finnas information om var resenären vänder sig för upplysning och störningsinformation.

### Papperskorg (om det finns)

Papperskorgen ska placeras innan väderskyddet i bussens riktning, i bakkant med väderskyddet och cirka 1,5 – 2 meter ifrån för att försvåra klättring på väderskydd.

De ska tömmas regelbundet.

Ska inte försvåra framkomligheten för rullstol eller barnvagn samt av- och påstigande resenärer.

### Bilparkering och bilangöring

Samverkan mellan privatbil, taxi och buss-  
trafiken förbättras genom att det finns  
parkerings- och angöringsmöjligheter i  
anslutning till hållplatser och stationer där  
det finns behov. För hållplatser och stationer  
med regional busstrafik ökar behovet och  
värdet av samverkan med biltrafik. Parkeringen  
ska bestå av ett antal p-platser för rörelse-  
hindrade. Användning av pendlarparkering  
kan öka med hjälp av satsningar på kundmiljö,  
utrustning och funktionella lösningar. När  
det finns behov av taxiresor ska en taxiplats  
förläggas och skyltas upp nära hållplatserna.

### Cykelparkering och cykeltrafik förbi hållplatsen

Samverkan mellan cykeltrafik och busstrafik  
förbättras genom att det finns cykelvägar samt  
parkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatser.  
Cykeltrafiken stöder kollektivtrafiken genom att  
utvidga täckningsområdet för kollektivtrafikens  
hållplatser. Där det är möjligt ska cykelparkering  
finnas i anslutning till busshållplatsen. Behovet  
av parkering ska bedömas för varje hållplats och  
är normalt störst vid skolskjutshållplatser och  
där pendeltrafik förekommer.

När cykelbana saknas på gata med 60/40 km/h  
ska den om möjligt dras bakom väderskyddet.  
I de fall cykelbana måste dras mellan väder-  
skyddet och bussen ska åtgärder vidtas som  
främjar ett gott samspel mellan bussresenärer  
och cyklister. Åtgärderna ska vara av sådant  
slag att cyklisterna uppmärksammas på  
bussresenärerna samt att det bidrar till att  
cyklisterna får en lägre hastighet. En konkret  
åtgärd kan vara att smalna av cykelbanan i  
höjd med hållplatsen. Cykelbanans avsmal-  
ning ska utföras så att avstigande resenärer  
får mer plats. En annan konkret åtgärd kan  
vara att göra gångbanan i ett material som as-  
socierar gående, i första hand ljusgrå plattor,  
och cykelbanan i ett material som associerar  
till cyklande, i första hand rödbrun asfalt.

På gata med 40 km/h finns eller eftersträvas  
låg fart och ett gott samspel mellan bilist och  
cyklist. Normalt färdas därför cyklisterna i  
körbanan. Det innebär att när buss står vid  
hållplats måste cyklisterna antingen vänta bak-  
om stillastående buss eller passera utanför. Där  
gång- och cykelförbindelse korsar 40-gata kan  
timlashållplats med vägkudde eller platågupp  
vara en effektiv åtgärd för att hastighets säkra  
där behovet är särskilt stort.

### Cykelparkering

Antalet cykelplatser ska dimensioneras utifrån platsen.

Får inte hindra framkomligheten för resenärer vid hållplatsen.

Möjlighet att kunna låsa fast cykeln ska finnas.

Bör placeras i anslutning till befintlig belysning.

### Gestaltning

Estetik och grönska bidrar till att hållplatser är  
både funktionella och attraktiva miljöer. Av sä-  
kerhetsskäl är det viktigt att undvika att skapa  
potentiella dolda områden med växter, därför  
är låga buskar och träd att föredra. Vaghållaren  
ansvarar för skötsel av växter och buskage.

### Reklam och reklamtavlor

Reklam kan förekomma på vissa hållplatser.  
Dessa väderskydd är avtalade mellan kommu-  
nen och företaget, således ansvarar företaget  
för drift och underhåll av dessa väderskydd.  
Reklamplatser ska inte hindra trafikfunktioner  
vid hållplatsen och ska inte sättas upp på  
väderskyddet så att det hindrar bussföraren  
att se väntande resenärer.

### Övrigt

Växter och buskage vid hållplatsen ska underhållas så att de inte försämrar  
insynen till hållplatsen.

Hållplatser ska vara fria från starkt doftande växter.

Hållplatser ska vara fria från hinder.

Askkoppar får inte sättas upp inom hållplatsområdet.

Vid reglerhållplatser ska det finnas förartolett.

Om det finns behov så ska det finnas lutningbräda.

Om tidningslåda finns får denna inte placeras så att den hindrar  
framkomligheten på hållplatsen.

För hela tabellen med egenskaper en fullt tillgänglig hållplats ska inneha se bilaga på sid 95.

För **drift och underhåll** se kapitel 4.



## 3. Bussterminal

Vid planering av större hållplatser, såsom bussterminaler, är det viktigt att se till helheten eftersom det är flera fordon och trafikslag som ska samspela på samma yta. Val av utformning baseras på rådande omständigheter (till exempel tågpassning), antalet trafikerade linjer, antalet resenärer och omkringliggande infrastruktur.

### Köryta

En grundläggande förutsättning för en fungerande terminal är att körytorna är tillräckligt dimensionerad för in- och utfarter, svängradier, svepytor, vändning, omkörningsytor och hållplatslägen inklusive uppställningsplatser.

### In- och utfart

För att skapa en flexibel och robust terminal behöver det finnas flera möjligheter för bussar att ta sig in och ut från terminalen. In- och utfartsvägar till terminalen behöver därför

kunna möjliggöras från alla körriktningar. Det förekommer också att bussar havererar eller andra trafikincidenter uppstår, och skulle det hända i en in- och/eller utfart så får det stora negativa konsekvenser för busstrafikeringen och resenärerna. In- och utfarter ska därför dimensioneras med omkörningsmöjlighet så att det kan ske utan störning för bussar i motsatt körriktning. Därför ska separerade in- och utfarter dimensioneras så att två bussar kan köra i bredd och kombinerade in- och utfart dimensioneras så att tre bussar kan köra i bredd.

### Vändmöjlighet

En grundläggande förutsättning i en terminal är att busslinjer som har sin ändhållplats i terminalen ska kunna vända smidigt och på kort tid, vilket betyder att vändfunktionen behöver finnas nära avstigningsplatsen. Vändmöjlighet ska alltid finnas i terminalen för att undvika störningar från annan trafik. För vändning som bidrar till längre körsträckor blir konsekvensen en lägre turtäthet, som i sin tur ger en sämre kollektivtrafikförsörjning. Längre körsträckor bidrar också till högre driftkostnader, ökade bullernivåer och ökad bränsleförbrukning.

### Antal hållplatslägen

En busslinje kan ha terminalen som starthållplats, ändhållplats eller vara ett stopp längs med linjen. Generellt behövs fler hållplatslägen ju fler busslinjer som trafikerar en terminal, viktigt är också att ta höjd för framtida utveckling.

### På- och avstigningsplats

Hållplatslägen som trafikerar av en eller flera busslinjer med kombinerad av- och påstigning

dar kort tidsreglering i hållplatsläget kan förekomma. Kombinerad på- och avstigningsplats används för genomgående linjer.

### Avstigningsplats

Hållplatsläge för endast avstigning som trafikerar av en eller flera busslinjer. En förutsättning är att aktuell busslinje har en påstigningsplats. Avstigningsplats ska placeras nära entré till spårtrafik om sådan finns, för att skapa effektiva byten mellan kollektivtrafikslagen. Om terminalen inte är en bytespunkt kan det vara aktuellt att placera avstigningsplats nära målpunkter, så som ett centrum.

### Påstigningsplats

Hållplatsläge för endast påstigning som trafikerar av en eller flera busslinjer. En förutsättning för separata påstigningsplatser är att aktuella busslinjer också har en avstigningsplats. En påstigningsplats kan också utgöra första stoppet för påstigande resenärer och är då en startplats om busslinjen är vändande.



## 4. Drift och underhåll

Trafik och samhälle ansvarar för att inventera samtliga hållplatser i Uppsala län. Denna inventering genomförs kontinuerligt under året i syfte att se till att all utrustning är i gott skick. Vid av renovering utför Trafik och samhälle arbetet.

### **Vid sabotage**

Vid exempelvis klotter eller annan typ av sabotage ansvarar Trafik och samhälle för att åtgärda detta så snabbt som möjligt. Om ett väderskydd exempelvis har blivit påkört är det viktigt att detta åtgärdas snabbt då det kan handla om glas eller annat material som kan utsätta folk för fara, det kan även handla om att det är trafikfarligt. Väderskyddet ska ersättas. Ansvarig väghållare ansvarar för att avlägsna exempelvis glaskross från platsen.

### **Städning av hållplats**

Ansvarig väghållare har uppgift att städa på hållplatsen, Trafik och samhälle ansvarar för att städa i väderskyddet samt tvätt av väderskydd.

Väghållaren ansvarar även för att tömma eventuella papperskorgar om inget annat har avtalats. Undantaget är Trafikverket som inte sätter upp eller tömmer papperskorgar.

### **Övrigt underhåll**

Väghållaren ansvarar för snöröjning och sandning av hållplats.

### **Vid olycka**

Alla typer av olyckor ska polisanmälas. Om olycka sker på hållplatsen, att någon gör sig illa på utrustningen, så är det Trafik och samhälle tillsammans med väghållare som är ansvariga. Om en trafikolycka sker och en bilist kör in i väderskyddet så är bilisten själv ansvarig.

# Bilagor

## Bussar

Vid utformning och byggnation av busstrafikens infrastruktur är det viktigt att definiera bussfordon som representerar en sammanställning av kritiska dimensioner från de bussfordon som för närvarande är i drift i länet. Hänsyn behöver också tas för eventuella nya typer av fordon som kan komma att tas i drift. Kontakt ska alltid tas

med Trafik och samhälle för uppgift om vilken typ av buss som är lämplig i det aktuella fallet. Nedan uppräknade busstyper är de mest vanliga i busstrafiken i Uppsala län och det är dessa gatorna ska dimensioneras för så att framkomligheten för busstrafiken säkerställs.

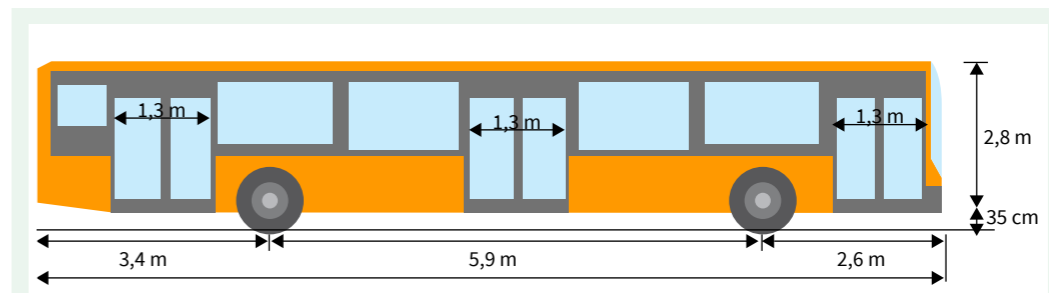
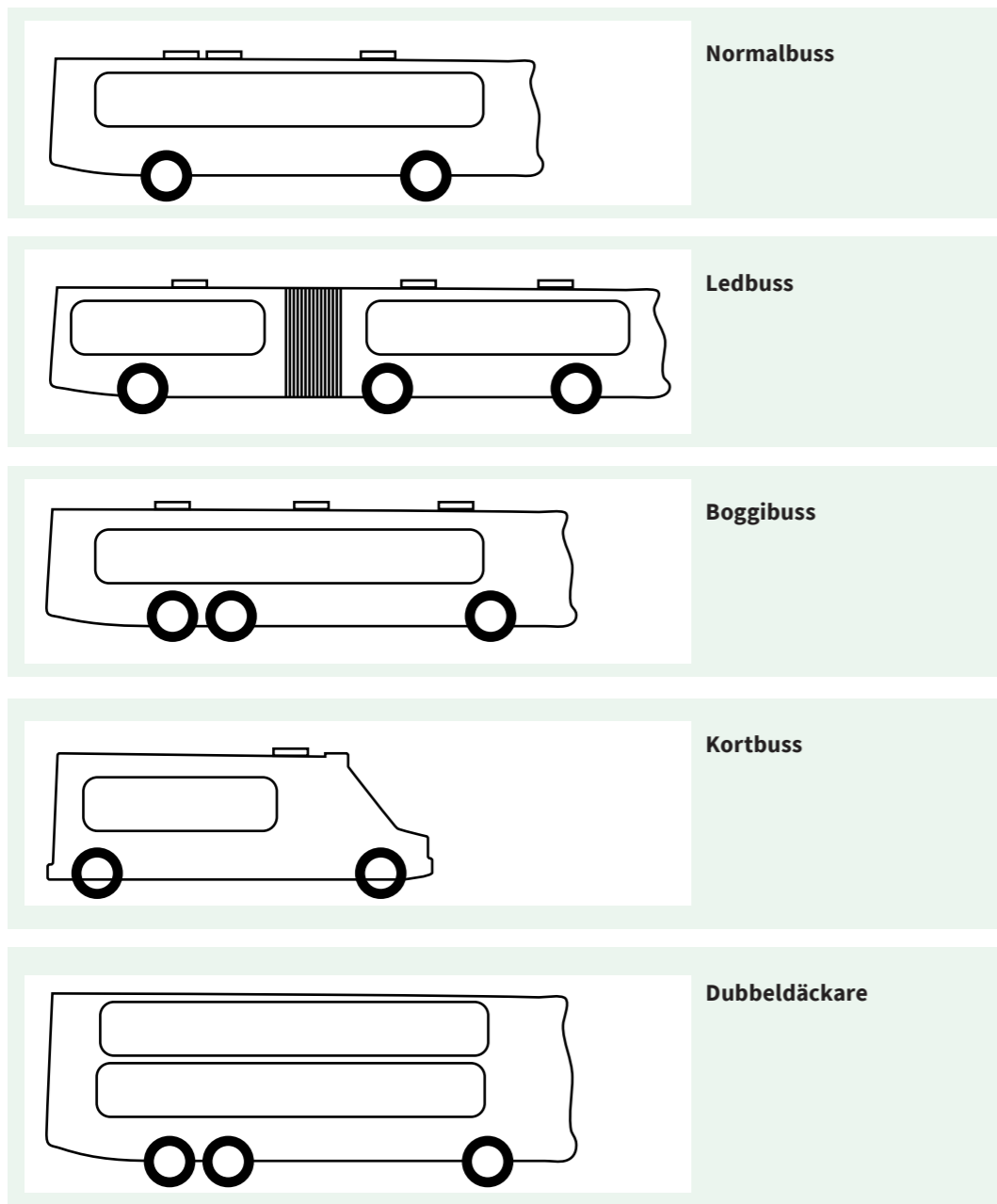
**Tabell 24.** Förteckning över de vanligaste busstyperna.

	Normal-buss	Ledbuss	Boggi-buss	Dubbel-däckare	Dubbel-led-buss	Kortbuss*
Höjd [m]	3,4	3,4	3,4	4,3	3,3	2,6–3,3
Bredd [m] + back-speglar	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5
Längd [m]	12,0	18,0–18,75	13,7–14,5	14,7	24,0	8,0–10,5
Minsta yttre vändradie [m]	12,0	12,0–12,2	13,5	13,5	-	9,5–10,0
Axelavstånd [m]	5,9	5,11 & 6,77 (18m buss) 5,88 & 6,77 (18,75m buss)	6,4+1,5 (13,7m buss) 7+1,4 (14,5m buss)	7,0	6,6 & 6,71 & 6,71 m	4,4–6,0
Spårvidd [m]	1,8 fram & 1,2 bak	1,8 fram & 1,2 bak	2,1 fram & 1,3 bak	2,1 fram & 1,3 bak	1,8 fram & 1,2 bak	
Axeltryck [ton]	7,25 fram & 13 bak	7,25 fram, 11,5 mitt & 13 bak	6,7 fram, boggi-tryck 13,4–14,2 bak	19,0	-	

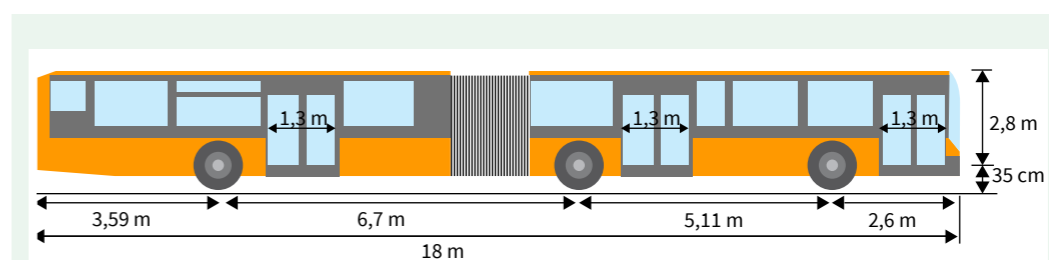
\* Kortbuss finns i olika modeller och storlekar varför de angivna måtten endast utgör riktvärden.

Minsta vändradie utgör ett tekniskt mått för respektive buss möjligheter att vända men utgör inte något mått på behov av

utrymme för vändslinga (detta redovisas under avsnitt om vändslingor).



Figur 75. Redovisar ungefärliga mått på dörrarnas placering, vilka kan variera i placering och antal.

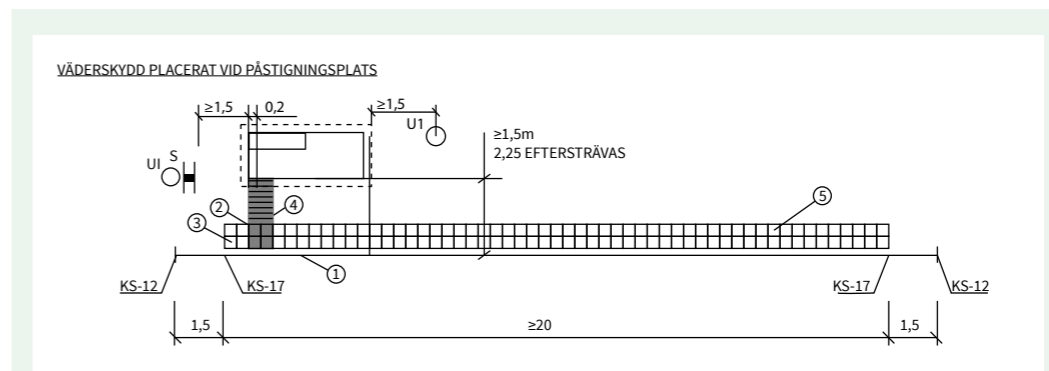


Figur 76. Avstånd mellan dörrar på normal- och ledbuss, alternativ med en eller två framdörrar.

**Typritningar för plattform**

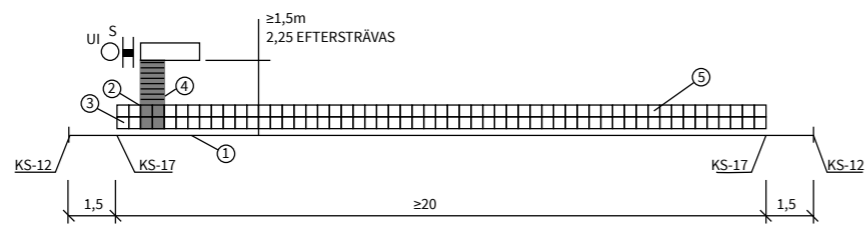
Följande typritningar har tagits fram av Uppsala kommun i samråd med Trafik och samhälle (180504). Plattformens längslutning anpassas efter gatan. Tvärlutning på 1-2 % eftersträvas. Papperskorg (U1) och bänk

enligt riktlinjer för Uppsala stadsmiljö. Eventuell cykelbana leds bakom plattformen. Ledstråk med konstgjorda ledytor ska ha en ljushetskontrast 0,4 NCS mot omgivande beläggning.



Figur 77. Typritning över hållplats med väderskydd.

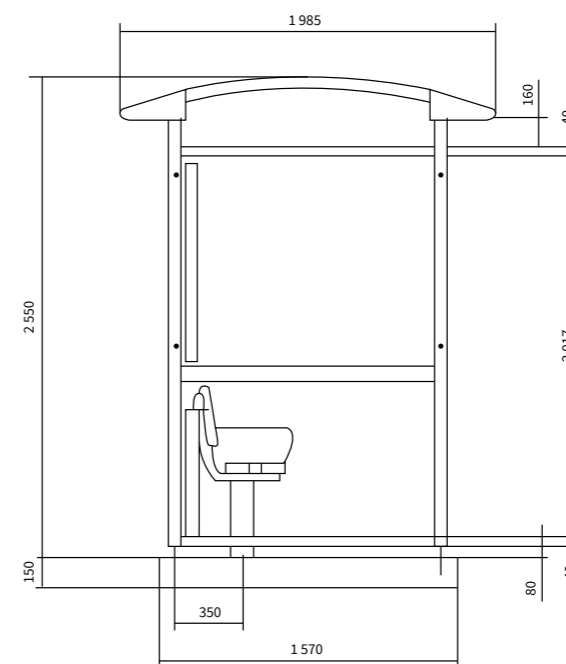
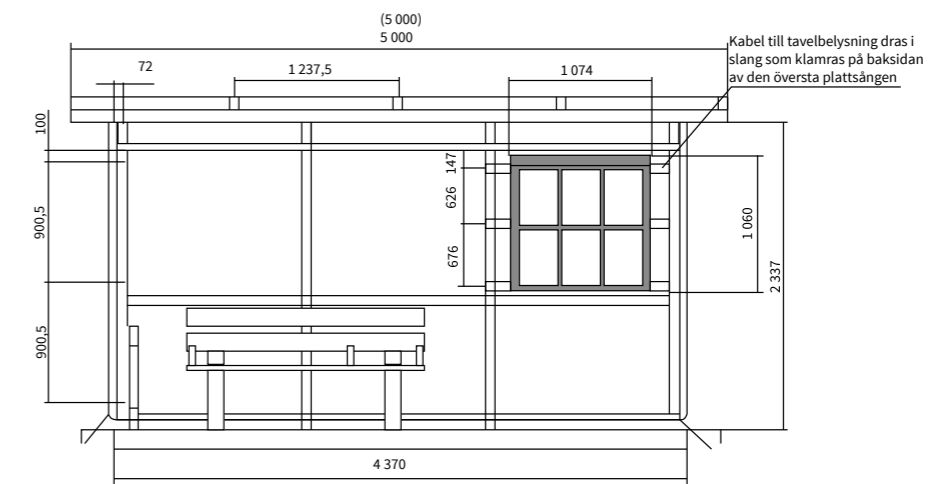
UTAN VÄDERSKYDD



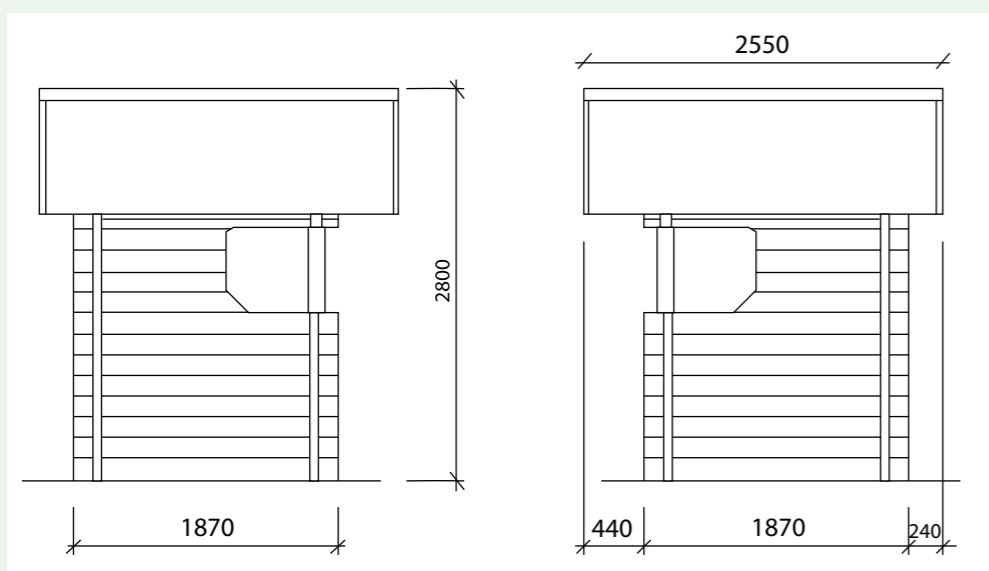
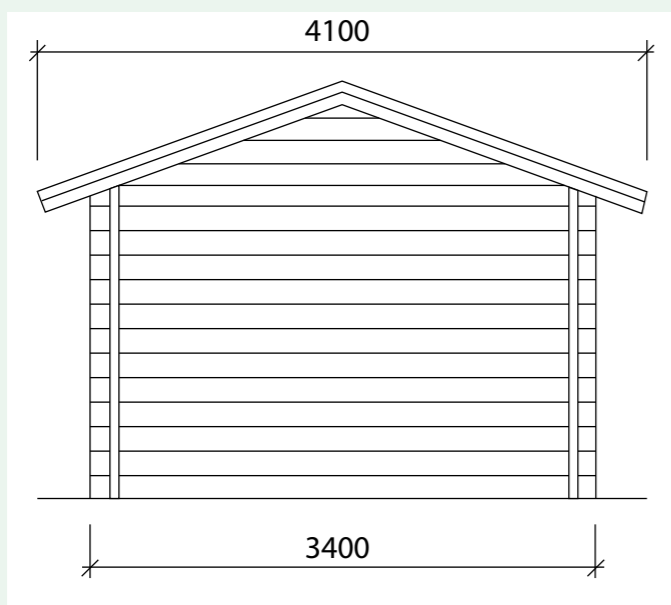
Figur 78 . Typritning över hållplats med bänk.

- U1 – papperskorg
- S – fundament för hållplatsstolpe
- B – bänk
- 1 – hållplatskantstöd
- 2 – betongplattor, kupol svarta, fyra stycken
- 3 – betongplattor, släta vita, två rader
- 4 – betongplattor, sinus kulör, se anvisning
- 5 – betongplattor, släta vita, två rader

Standardväderskydd - glas



### Standardväderskydd - trä



### Tillgänglighet

Följande tabell innehåller alla kriterier en fullt tillgänglig hållplats ska uppfylla.

Post	Egenskap
<b>Plattform</b>	Minst 2,25 meter bred.
	Smalaste passagen minst 1,5 meter.
	Vändmått 2 meter cirkel.
	Längd 20 meter (per läge).
	Kantsten som är minst 170 och högst 220 mm högre än körbana.
	Vit kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 350–700 mm bred.
	Taktilt och visuellt ledstråk mellan väderskyddets främre vägg (då väderskydd finns) eller bänk sett i bussens färdriktning och platsen för påstigning. Den platsen ska utgöras av svarta varningsplattor 700x700 mm.
	Eventuella riktningsändringar på ledstråket ska markeras med valyta på cirka 1,0x1,0 meter.
	Lutning maximalt 2 % både sidled och längsled (1:50).
	Jämn beläggning.
	Rak kantsten så att bussen kan angöra hållplatsen.
	Fri från hinder, samtlig utrustning ska placeras så att de inte kommer i konflikt med ledstråk.
	Åtskild från cykelbana och körbana.



Post	Egenskap
<b>Väderskydd</b> (om det finns)	Glasytor ska vara varningsmarkerade med en remsa på 1 000 mm höjd (ögonhöjd för sittande).
	Vara placerat så att minst 1,5 meter finns mellan väderskydd och kantsten.
	Väderskyddet ska placeras och utformas på ett sådant sätt att det är enkelt för bussföraren att se om det finns väntande resenärer i väderskyddet.
	Ytbehovet per person kan antas vara mellan 0,5 till 0,8 kvadratmeter vid bedömning av väderskyddsdimensioner.

<b>Sittbänk</b>	Ska ha ryggstöd.
	Ska ha en sitthöjd på 450–500 mm.
	Ska ha 3 stycken armstöd placerade 700 mm ovan mark.
	Vid sidan om sittbänken ska det finnas plats för rullstol.

<b>Fasta hinder</b>	Föremål som skjuter ut mer än 150 mm på lägre höjd än 2 200 mm ska kontrastmarkeras och vara taktilt markerat.
---------------------	--

<b>Belysning</b>	Ska ha sådan kvalitet att tidtabeller och annan information lätt kan läsas, och så att personer kan uppfatta teckenspråk och läsa på läppar.
	Ljusstyrkan ska vara större än 10 lux.
	Får inte vara bländande.

Post	Egenskap
<b>Skyltar/ information</b>	Det ska finnas nödvändiga informationsskyltar uppsatta så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga lättare kan använda hållplatsen.
	Digital information ska vara läsbar på 10–15 meter för en person med normal syn.
	Topptavlans underkant ska sitta cirka 2,5 meter över mark och vara riktad mot trafiken.
	Om tidtabellskasett finns ska dess underkant sitta 1,2 meter över mark och i linje med gatan.
	Hållplatsstolpe ska placeras 1,5 meter efter väderskyddet i bussens riktning om väderskydd finns, annars vid påstigningsplats.
	Informationen bör kompletteras med bokstäver i upphöjd relief och/eller punktskrift.
	Tydliga och välkända symboler.
	Akustisk information i form av prator på hållplatsen som läser upp realtidsinformation ska placeras på stolpe där realtidsinformationen finns.
	Skyltning ska vara väl belyst.
	Information om hållplatsens namn och läge samt destination.
	Det ska finnas information om var resenären vänder sig för upplysning och störningsinformation.

Post	Egenskap
<b>Ramp</b> (om det finns)	Lutning på maximalt 5 % (1:20).
	Minst 1,5 meter bred.
	Utjäma nivåskillnader till 0-nivå.
	Inte överstiga 10 meter i längd.
	Nivåskillnad ska inte överbygga 0,5 meter utan vilplan.
	Ha ett minst 40 mm högt avåkningskydd om det finns höjdskillnader mot omgivningen.
	Jämn och halkfri yta.

<b>Trapp</b> (om det finns)	Rak med fler än två trappsteg.
	Samma trappstegshöjd för alla trappsteg, cirka 150 mm.
	Trappstegsdjup på minst 300 mm.
	Inga utskjutande trappnosar.
	Vilplan ska finnas om det är fler än 11–15 trappsteg eller lyfthöjd på 5 meter.
	Kontrastmarkering minst 0,4 enligt NCS (national color system) i början och slutet av varje trapplopp.
Trappsteg ska vara jämna och halkfria.	

Post	Egenskap
<b>Ledstänger</b> (om trapp eller ramp finns)	Ska finnas på båda sidor om ramp eller trapp.
	Fortsätta 300 mm förbi första och sista trappsteg.
	Kontrastmarkerat gentemot omgivande ytor, minst 0,4 enligt NCS.
	Placerade på höjden 700 och 900 mm.
	Fortsätta längs vilplanet utan avbrott.
	Utformas ergonomiskt – vara greppvänliga, även förbi infästningen.

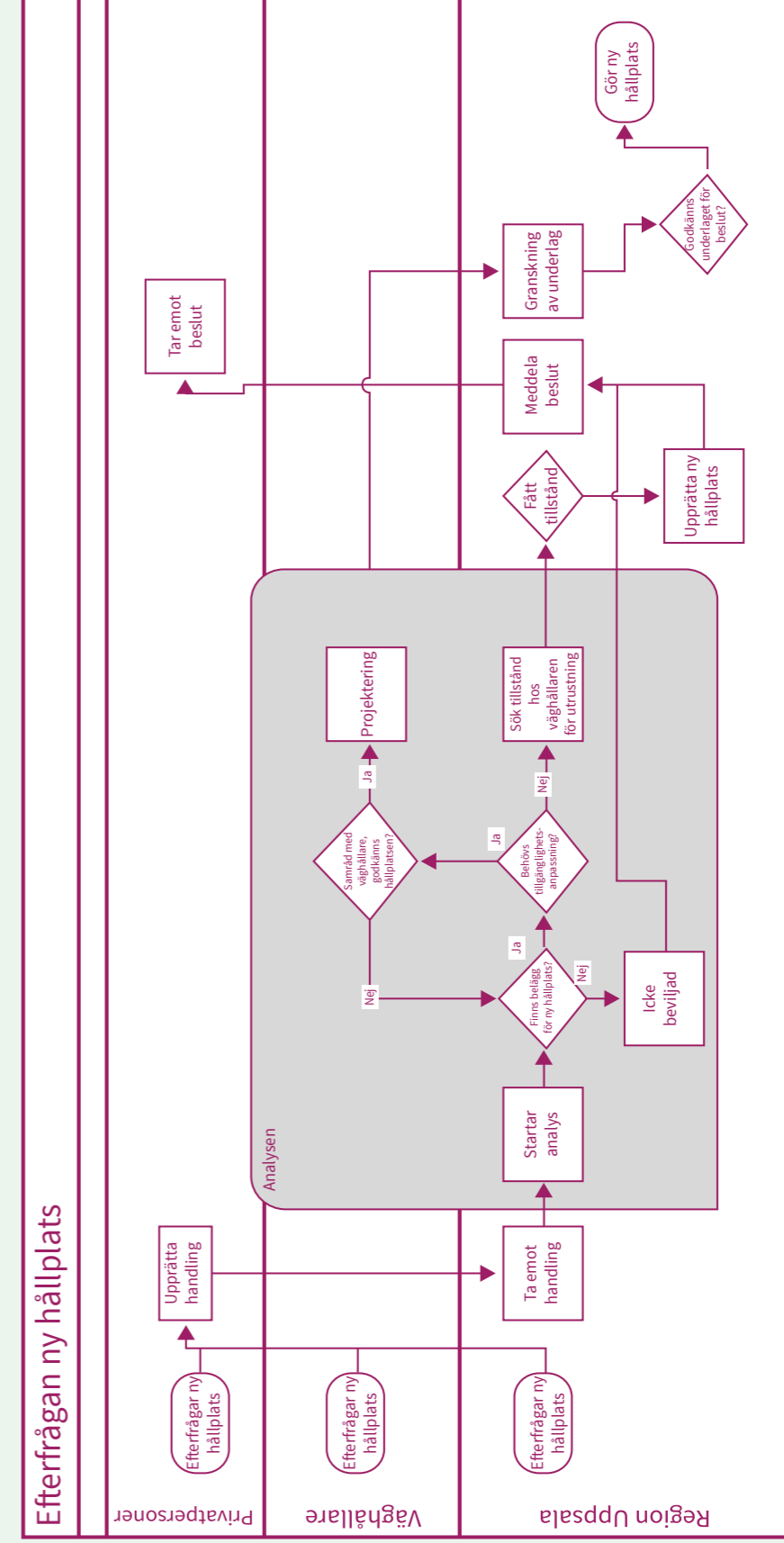
<b>Papperskorg</b> (om det finns)	Papperskorgen ska placeras innan väderskyddet i bussens riktning, i bakkant med väderskyddet och cirka 1,5 – 2 meter ifrån för att försvåra klättring på väderskydd.
	De ska tömmas regelbundet.
	Ska inte försvåra framkomligheten för rullstol eller barnvagn samt av- och påstigande resenärer.

<b>Övrigt</b>	Hållplatser ska vara fria från starkt doftande växter.
	Växter och buskage vid hållplatsen ska underhållas så att de inte försämrar insynen till hållplatsen.
	Hållplatser ska vara fria från hinder.
	Askkoppar får inte sättas upp inom hållplatsområdet.
	Vid reglerhållplatser ska det finnas förartoalett.
	Om det finns behov så ska det finnas lutningbräda.
Om tidningslåda finns får denna inte placeras så att den hindrar framkomligheten på hållplatsen.	

Post	Egenskap
<b>Gångbana</b>	Det ska finnas taktilt ledstråk till närmaste gångbana.

<b>Cykel-parkering</b>	Får inte hindra framkomligheten vid hållplatsen.
	Ska ha tillräckligt många platser.
	Ska förses med tak och ha möjlighet att låsa fast cyklar.
	Placeras i anslutning till befintlig belysning.

## Processkarta efterfrågan ny hållplats



# Riktlinjer för väderskydd på ideell basis

## Bakgrund

Tillsammans med ansvarig väghållare och/eller annan intressent etablerar och bygger Trafik och samhälle hållplatser runt om i Uppsala län. Ansvarsfördelningen mellan dessa har sedan år 2012 varit som sådan att väghållaren ansvarar för utformningen av hållplatsen, det vill säga väghållaren bygger hållplatsen, och Trafik och samhälle ansvarar för utrustning samt drift och underhåll av utrustningen på hållplatsen. I dagsläget ansvarar Trafik och samhälle för att förse hållplatser med utrustning, såsom väderskydd, enligt avtalet om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län. Tidigare erhöll kommunerna detta ansvar, 2012 övergick detta ansvar till Trafik och samhälle. I samband med detta utvecklades de riktlinjer för utformningen av hållplatser, Hållplats-handboken från 2013. Enligt dessa riktlinjer finns det prioriteringsprinciper och kriterier som fungerar som utgångspunkt för hur man utrustar hållplatser, såsom resandeunderlag. Utöver dessa kriterier har Trafik och samhälle en budget att förhålla sig till, därmed kommer inte alla hållplatser förse med utrustning i den takt som förvaltningen önskar. Varje år får förvaltningen in ett antal förfrågningar från privatpersoner eller föreningar att etablera väderskydd på eget initiativ. Hittills har förvaltningen tackat nej till de förfrågningar och erbjudanden som kommit in. I den bedömningen har förvaltningen vägt in ambitionen att ha likformade och standardiserade väderskydd och osäkerheterna kring ansvarsförhållandena.

Under våren 2018 har förslag om att tillåta övriga intressenter att etablera egna väderskydd på ideell basis, detta förutsätter att den som önskar att upprätta ett eget väderskydd följer de riktlinjer och processer som i dagsläget Trafik och samhälle arbetar utefter.

Ett ideellt väderskydd innebär i detta sammanhang att ett väderskydd etablerats av en ideell förening eller privatperson. Sedermera innebär detta att dessa ansvarar för kostnaden, installationen, samt drift och underhåll av det upprättade väderskyddet. Ansökan om väderskydd sökes hos Trafik och samhälle.

## Syfte

Syftet med detta dokument är att beskriva de riktlinjer som finns när ideella föreningar eller privatpersoner vill upprätta egna väderskydd på ideell basis. Syftet är sedermera att förse eventuella intressenter med tydliga och lättförankrade riktlinjer i processen att upprätta väderskydd på ideell basis.

## 1. Ansökan om väderskydd

Som första steg för att etablera ett eget väderskydd på ideell basis är att ansöka om att upprätta ett väderskydd hos Trafik och samhälle (se [region uppsala.se](http://region uppsala.se) för blankett ”Ansökan om väderskydd på ideell basis”). Detta görs i syfte att säkra att de riktlinjer som finns för utformningen av hållplatser följs och att lagar och regler efterföljs, och även för att denna ansökan kommer att fungera som intyg när man sedan ska söka tillstånd hos den väghållare det gäller.

I ansökan ska det framgå vilken typ av väderskydd man ansöker om. I stadsmiljö finns det krav på glasväderskydd medans i landsbygden ska det enbart etableras väderskydd i trä. I blanketten som ska fyllas i ges alternativ på vilken väderskydd man ansöker om.

Placeringen av väderskyddet ska godkännas av Trafik och samhälle, i syfte att säkerställa trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten.

Vid beviljad ansökan skickar Trafik och samhälle ett avtal (om reglering av ansvarsfördelning) som ska skrivas på och skickas tillbaka till Trafik och samhälle som i sin tur skickar tillbaka en kopia på avtalet till intressenten. Detta avtal ska sedan användas som underlag för att därefter ansöka om tillstånd hos ansvarig väghållare.

Vid fall där en ansökan inte beviljas kan detta bero på att Trafik och samhälle redan planerar för ett väderskydd på den hållplatsen, krav på tillgänglighetsanpassning, riskerar trafiksäkerheten, hållplatsen planeras att dras in etc.

## 1.1 Krav på tillgänglighetsanpassning av en hållplats

Beroende på placeringen av väderskyddet kan krav ställas på att en hållplats ska tillgänglighetsanpassas innan man utrustar en befintlig hållplats med väderskydd. Tillgänglighetsanpassning innebär att hållplatsen anpassas för personer med funktionshinder. Detta innebär i sin tur att hållplatsen utrustas med kantsten, taktila stråk och plattor. Utformningen av hållplatsen finns att hitta i Hållplatshandboken (2013). Trafik och samhälle bedömer om en hållplats ska tillgänglighetsanpassas eller inte. Vid vissa fall kan undantag ansökas, detta bedöms även av Trafik och samhälle.

## 2. Ansökan om tillstånd från ansvarig väghållare

För att kunna etablera ett väderskydd måste tillstånd erhållas hos ansvarig väghållare. Detta sker i samråd med antingen kommunen, Trafikverket eller annan aktör. Gäller det en hållplats vid en statlig väg ska detta sökas hos Trafikverket. Gäller det däremot en kommunal väg ska tillstånd sökas hos den kommun där hållplatsen ligger. Det förekommer att en hållplats är placerad längs en enskild väg, i det fall ska tillstånd sökas hos den privatperson eller vägförening det gäller.

## 2.1 Samråd och bygglov

Medgivande av utrustning ska ske i samråd med väghållaren, i syfte att bland annat se att detta samkör med befintliga detaljplaner. I vissa fall

kräver kommunen bygglov, det som ska framgå i ansökan om bygglov ansvarar kommunen för samt den ansökande. Kopia på samtliga beviljade tillstånd och ansökningar ska skickas till Trafik och samhälle.

För ansökan, se [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

## 2.2 Ansökan om gräv tillstånd hos väghållaren

Man behöver tillstånd för att gräva i kommunens eller Trafikverkets mark. Beställaren av grävarbetet ska skicka in en ansökan till ansvarig väghållare, detta senast fyra veckor före grävstart. Gå in på [ledningskollen.se](http://ledningskollen.se) för att få veta vilka ledningsägare som man ska ange i ansökan om gräv tillstånd. Ansökan skickas in tillsammans med en kartsnitt där det tydligt ska framgå vilket område det ska arbetas i.

## 2.3 Ansökan om Trafikanordningsplan hos väghållaren

En trafikanordningsplan, TA-plan, innehåller information om ett vägarbete och hur det ska märkas ut. Innan man kan ansöka om TA-plan ska ledningsägaren ansöka om tillstånd att förlägga en ledning eller arbeta på en redan dragen ledning inom vägområdet (se ovan). Ledningstillståndet ska bifogas tillsammans med ansökan om TA-plan. Väghållaren tar en avgift för markupplåtelsen och en avgift för godkännande av TA-plan.

## 3. Inköp av väderskydd

Väderskyddet anskaffas av den ansökande. Trafik och samhälle har krav på standarden av väderskyddet enligt Hållplatshandboken som skall efterföljas. Enligt riktlinjer ska det i stad/tätort enbart upprättas glasväderskydd, medans i landsbygd väderskydd i trä. I avtalet anges alternativ på väderskydd där den sökande fyller i vilket väderskydd man ansöker om (se bilaga för väderskyddsmodeller på sidan 93, 94). Vid de fall där den sökande önskar att upprätta ett väderskydd som konstruerats på eget initiativ ska skisser och mått skickas med i ansökan till Trafik och samhälle och sedan även till ansvarig väghållare.

#### **4. Etablering av väderskydd**

Trafik och samhälle uppmanar att man anlitar en entreprenad vid etableringen av väderskyddet. Om en entreprenad anlitas är det dennes uppgift att ansöka samtliga tillstånd förutom bygglovet.

#### **5. Drift och underhåll**

Drift och underhåll av väderskyddet erhålls av den som ansöker om ett ideellt väderskydd, detta innebär att Trafik och samhälle avsäger sig allt ansvar vad gäller driften och underhållet av väderskyddet. Vid ansökan om väderskydd medger den ansökande att ta fullt ansvar av väderskyddet, detta ansvar sträcker sig under en period om minst 10 år. I detta ansvar ingår tvätt, klottersanering, ta bort otillåten affischering, utföra reparationer vid behov, tömning av papperskorg etc. Skicket på väderskyddet ska inte tillföra risk för personsador eller övriga skador (detta bedöms av Trafik och samhälle). Det är inte tillåtet att sätta upp reklam på väderskyddet.

Trafik och samhälle kommer att kontinuerligt utföra besiktningar av väderskyddet och kommer vid de fall det skulle vara något fel eller anmärkning att ta kontakt med den person som har angetts som kontaktperson i ansökan om väderskyddet. Kontaktpersonen ansvarar för att åtgärda detta inom 10 arbetsdagar. Vid akuta fall eller risk för fara ska detta åtgärdas omedelbart.

Om Trafik och samhälle bedömer att väderskyddet inte sköts enligt avtalet så kommer Trafik och samhälle att åtgärda detta och fakturera kontaktpersonen för arbetet och material.

#### **6. Avtal om att upprätta väderskydd med Trafik och samhälle**

När samtliga tillstånd och bygglov erhållits skrivs ett avtal mellan den sökande och Trafik och samhälle, därefter kan det nya väderskyddet upprättas.

## **Har du frågor om Hållplatshandboken?**

Kontakta [gabriella.canas@region uppsala.se](mailto:gabriella.canas@region uppsala.se)