

## Sammanställning av remissvar - hållplatshandboken

Remissinstans Myndigheter	Kommentar	Region Uppsalas svar
Trafikverket	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)" Kommentar: Trafikverket följer VGU:s riktlinjer, inte handboken för hållplatser.	Region Uppsala har korrigerat.
	Under rubriken Tillfälliga hållplatser sid 28. Kommentar gällande tillfällig hållplats: Trafikverket använder inte längre balkonger, dvs. tillfälliga plattformar. Eftersom de inte är trafiksäkra.	Region Uppsala har korrigerat.
	Under rubriken Städning av hållplatser sid 71. "Ansvarig väghållare har uppgift att städa på hållplatsen, Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för att städa i väderskyddet samt tvätt av väderskydd. Väghållaren ansvarar även för att tömma eventuella papperskorgar om inget har avtalats." Kommentar: Trafikverket sätter inte upp papperskorgar och driftar heller inte papperskorgar.	Region Uppsala har korrigerat.
Länsstyrelsen i Uppsala län	Länsstyrelsen instämmer i att ett välutvecklat kollektivtrafiksystem, med välfungerande kollektivtrafik och attraktiva hållplatser, bidrar till att öka attraktiviteten att resa kollektivt. Genom att bl.a. prioritera komfort och tillgänglighet för kollektivtrafiken i hela regionen kommer att leda till att andelen resande med kollektivtrafik har möjligheten att öka både på landsbygden och i tätorten. Ökad andel kollektivtrafiksresenärer bidrar i sin tur dels till att regionen kan nå flera av sina uppsatta mål i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018 – 2029, men även för att Sverige ska kunna nå klimatmålen 2030. I detta sammanhang vill Länsstyrelsen lyfta fram att det är viktigt att Kollektivtrafikförvaltningen planerar så att kollektivtrafiken finns på plats redan från planering av nya bostadsområden, så att infrastrukturen är på plats och kan trafikeras redan när de första boende flyttar in.	Region Uppsala instämmer.
Länsstyrelsen i Uppsala län	På landsbygden förekommer att man behöver korsa hårt trafikerade vägar. Här är det viktigt att ta hänsyn till att oskyddade trafikanter kan ta sig till och från	Region Uppsala instämmer.

	hållplatsen på ett säkert sätt från båda sidorna av vägen.	
<b>Länsstyrelsen i Uppsala län</b>	Länsstyrelsen ser därför positivt på att regionen avser att ta fram utformningsprinciper även för pendlarparkeringar och vill redan här uppmärksamma att pendlarparkeringar är viktiga för att kunna kombinera bil med ett kollektivt resande ute på landsbygden/utanför tätorterna och att pendlarparkeringar behöver även finnas vid strategiska noder. Det som kan vara intressant att lyfta fram i detta sammanhang är laddinfrastruktur genom att möjliggöra installation av laddstolpar på pendlarparkeringar.	Region Uppsala noterar och hänvisar till dokumentet beträffande pendlarparkeringar.
<b>Länsstyrelsen i Uppsala län</b>	Tabell 25 på sidan 77 kan uppfattas som att det är enbart de blå fälten som anses vara bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga i Uppsala län.	Region Uppsala ser över formgivningen av dokumentet.

<b>Remissinstans Kommuner</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Region Uppsalas svar</b>
<b>Enköpings kommun, tekniska nämnden</b>	Förvaltningen har granskat remissversionen av Hållplatshandboken och har inga synpunkter på innehållet. Hållplatshandboken upplevs som väl genomarbetad. Förvaltningen ser positivt på att en Hållplatshandbok tas fram då detta leder till en enhetlig utformning av hållplatser inom Uppsala län och en mer attraktiv kollektivtrafik. Hållplatshandboken bedöms även vara ett viktigt verktyg inom ramen för arbetet med Enköpings nya busslinjenät.	Region Uppsala tackar för kommentarerna.
<b>Tierps kommun</b>	Sida 7, Figurtext: Det är felnumrering vid figurbeskrivning, skall vara figur 2. Detta har bidragit till att samtliga figurer efter denna är felnumrerad.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>Tierps kommun</b>	Sida 7 samt sida 51 (motsvarigheter för varandra, sida 7 för Stad och sida 51 för Landsbygd): Stycket under figur för ansökan nämner att resandet är fokuspunkt för om ansökan har belägg eller ej. Vid workshopen i vintras lyfte flertalet kommuner behovet av att fler faktorer än antal resande behöver spela in vid ansökningar, detta även vid nya vindskydd. Ni nämner detta på sida 14 först, nämn gärna även här, exempelvis är lokaliseringen och vilken typ av resenärer är extra viktiga vid ansökan om upprustning av vindskydd, exempelvis vid öppna åkrar eller med många skolbarn alternativt äldre reser är behovet även för de enskilda resenärerna stort. Sedan krävs i denna handbok framtagna riktlinjer även för dessa kriterier. Tierps kommun önskar också se förtydliganden om mer exakta värden för varje kriterium som ger belägg för en ansökan. Detta för att ge en likvärdig bedömning men också tydliga direktiv u t till befolkningen.	Region Uppsala har korrigerat det förstnämnda. Vad gäller prioritering av de olika prioriteringsprinciperna kommer Region Uppsala situationsanpassa från fall till fall på grund av att det alltid finns olika förutsättningar.

<b>Tierps kommun</b>	Sida 8, Begreppslista: Bussterminal vs Busstation. Tredje mening, vid beskrivning av busstation, ändra gärna formuleringen enligt nedan eller på ert egna vis men med en förtydligande om att man särskiljer de båda uttrycken: Begreppet busstation används däremot för att hänvisa till en plats.... Hela beskrivningen kan behöva ses över för att tydliggöra att man särskiljer begreppen, blir annars svårt att uttyda den faktiska skillnaden.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>Tierps kommun</b>	Sida 10 Det är ur läsarperspektiv uppskattat om tabellrubriken inte kommer direkt under underrubriken. Lägga gärna till en text liknande: ”Nedan följer en tabell som redogör för hur gaturummet bör utformas för att optimera kollektivtrafiken.”	Region Uppsala har korrigerat.
<b>Tierps kommun</b>	Sida 14, rubrik 1.3.1: rubriksättningen ”Kategorisering” är lite intetsägande och svårkopplad till tillhörande textstycke, uppdatera gärna till något mer relevant som ger en tydlig hint om vad stycket innehåller för att i innehållsförteckningen lätt veta var man ska läsa.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>Tierps kommun</b>	Sida 14, Tabell 3: Jag har påpekat det tidigare, men lägg gärna till vid kategorin <50 att vid särskilda omständigheter kan annan utrustning krävas.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>Tierps kommun</b>	Sida 17 samt sida 51, rubrik Beläggning på köryta. Vid workshopen i vintras lyfte busschaufförerna behovet av att fastställa en standard för vilken beläggning som krävs på olika busshållplatser för att de ska hålla hög standard en längre tid. Tierps kommun önskar en tabell med värden för vilken beläggning och vilket underarbete (bärlager) som är lämpligt vid olika typer av busshållplatser för att maximera bärigheten.	Region Uppsala betonar behovet att utföra hållplatsanalyser på varje enskilt fall.
<b>Tierps kommun</b>	Sida 48, se samma kommentar som punkt 5.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>Heby kommun</b>	För hållplatser med få på- och avstigande i landsbygdsmiljö är det fortfarande viktigt att tillgängligheten ses över, men i många fall är det utformning eller hållplatstyp och inte dess standard som är det viktigaste. Det finns hållplatser längs prioriterade stråk med höga hastigheter där trafiksäkerheten kan höjas genom att hållplatserna exempelvis breddas så att ingen del av bussen befinner sig på körbanan när den stannat. Därför är det viktigt att oavsett om det är få resenärer vid hållplatsen att dessa ändå prioriteras då inte bara resenärernas utan även övriga trafikanters säkerhet påverkas.	Region Uppsala instämmer och betonar detta ytterligare i texten.
<b>Heby kommun</b>	Inom riktlinjerna har prioriterade bytespunkter för alla kommuner listats. För Heby kommun gäller det Heby torg, Heby station, Morgongåva station och Östervåla busstation. För att öka tillgängligheten och attraktiviteten för kollektivtrafiken anser Heby kommun att det bör finnas prioriterade bytespunkter i alla våra tätorter. Det	Region Uppsala hänvisar till Trafikförsörjningsprogrammet.

	innebär att hållplatser i Harbo, Tärnsjö och Vittinge också skall nämnas i denna lista.	
<b>Älvkarleby kommun</b>	Inga invändningar.	

<b>Remissinstans Övriga</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Region Uppsala svar</b>
<b>Region Västmanland</b>	Vi ser positivt på Hållplatshandboken och ser inget som skulle kunna utgöra konfliktpunkter mot våra ambitioner avseende kollektivtrafikens utveckling i Västmanland. Lycka till i det fortsatta arbetet!	Region Uppsala tackar för kommentarerna.
<b>SRF</b>	Innebär det som vi begärde, att pratorn hamnar någonstans i väderskyddet så att resenären lätt hittar den och kan trycka på den om de står inne i väderskyddet? Det framgår ingenstans var stolpen för realtidsinformation ska stå. I Stockholm sitter knappen för pratorn inne på väderskyddet närmast bussens front. Man ska inte behöva stå ute i regn/snö för att trycka igång pratorn.	Information om placering av stolpe finns i bilagan om tillgänglighet. Region Uppsala noterar.
	Realtidsskylten sitter högt upp vilket gör det svårt att se vad som står. Var står det krav angående höjd på skylten samt på textstorlek och ljuskontrast för att texten ska bli tydlig?	Information finns i bilagan om tillgänglighet.
<b>SRF</b>	Var finns krav på inre hållplatsutrop?	Hållplatshandboken innefattar inte krav på fordon.
<b>SRF</b>	Om det kommer flera bussar samtidigt till en hållplats är det inte rimligt att personer med synnedsättning ska kunna uppfatta hållplatsutropet från bakomvarande bussar och lyckas ta sig till rätt buss. Var ställs krav på att alla busschaufförer på något sätt ska säkerställa att alla som vill komma med bussen också gör det.?	I hållplatshandboken ställs inga sådana krav. Region Uppsala noterar.
<b>SRF</b>	Var finns krav på att nummer till kundtjänst anges väl synligt och med punktskrift på hållplatserna?	Nummer till Kundtjänst finns på informationstavlan.
<b>SRF</b>	Det står att hållplatser ska vara fria från hinder. Var står det att cykelställ ska vara så placerade att hinder i form av cyklar minimeras på ledstråken inklusive hinderfritt utrymme på minst 60 cm på vardera sidan om ledstråksplattorna? Vi tror att denna situation behöver förtydligas.	Region Uppsala noterar och hänvisar till respektive kommun som ansvarar för placering av cykelställ.
<b>SRF</b>	Var står att informationstavlan ska sitta så att man kan läsa den stående på nära håll och även sittande i rullstol?	Region Uppsala hänvisar till bilaga om Tillgänglighet.
<b>SRF</b>	Var står att väderskydd ska vara så belyst att det går att läsa på tidtabeller och på läppar och teckenspråk?	Region Uppsala hänvisar till bilaga om Tillgänglighet.
<b>SRF</b>	Var står att lutning på gångväg mellan plattform och närmaste gångbana ska inte överstiga 2%?	Region Uppsala hänvisar till bilaga om Tillgänglighet.
<b>SRF</b>	Exemplet på behov som olika resenärer har bygger på att resenären inte kan förvänta sig att kollektivtrafiken är fullt ut anpassad till personer med funktionsnedsättning enligt lagen och föreskrifterna, och därför behöver information om vad som ändå	Region Uppsala noterar.

	finns. Informationen borde istället vara ett sätt att överbygga brister tills nödvändiga åtgärder vidtagits.	
<b>SRF</b>	Varför används ordet ”normalt”? Det ska antingen vara vita plattor eller vit massa. Kanten uppfattas lättare om den är 700 mm bred och passar då bättre med varningsytan som behöver vara minst 700, helst 1000 mm bred. Jämför med typritningar för plattform på sidan 74.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>SRF</b>	Forskning visar att ledytor behöver var 60-70 cm breda för att rimligt lätt kunna identifieras och följas. Texten behöver därför ändras från 50 till 60 cm. De behöver också ha minst en taktilitet enligt Trafikverkets regelverk från 2015 Väg- och gatuutformning avsnitt 2.11.11, helst sinusplattor eftersom det är mest skonsamt för handlederna. Det saknas text om varifrån och vart ledstråket ska sträcka sig. Det är meningslöst med ledstråk som inte kopplas till närliggande startpunkter och användbara målpunkter. Ledstråk, naturligt eller konstgjort, behövs mellan närliggande gångbana och väderskydd, respektive plats som man kan hitta till från avstigningspunkt och till närliggande gångbana. Det saknas definition för visuellt ledstråk. Det behöver vara en ljuskontrast på minst 0,40 NCS.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>SRF</b>	Det saknas uppgift om ledstråkets bredd som även här behöver vara 60-70 cm brett. Varningsplattorna behöver bestå av svarta kupolplattor med skurna kupoler för att de ska kunna skiljas taktilt från ledyteplattorna.	Region Uppsala hänvisar till bilaga om Tillgänglighet.
<b>SRF</b>	Med måttet angivet utan decimal kan valytan göras 0,5x0,5 meter, som är en för liten yta att upptäcka. Det behöver stå cirka 1,0x1,0 meter. Valytan behöver kontrastera med minst 0,40 NCS mot ledytan och vara slät.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>SRF</b>	Texten räcker inte för att bussen ska kunna ställas intill kantsten med hela sin längd. Förslagsvis ska det stå: Rak kantsten längs hela plattformslängden och så placerad att buss kan ställa sig intill kanten med hela sin längd.	Region Uppsala förtydligar.
<b>SRF</b>	Vad menas med hinder? Papperskorgar, cykelställ, tidningsställ, hållplatsstolpe? Viss utrustning behövs men då placerad så att de inte står på eller vid ledstråken (minst 60 cm fritt på vardera sidan).	Hinder avser objekt/utrustning som inte placerats av Region Uppsala eller väghållare.
<b>SRF</b>	Varningsmarkeringen behöver ha kontrast mot bakgrunden och höjden minst 200 mm. Måttet 1100 mm är för lågt för stående vuxna personer. Gissningsvis ska det stå 1500 mm.	Region Uppsala noterar, detta är mått som faller inom ramen för vad som avses vara godtyckligt.
<b>SRF</b>	För att uppfylla föreskrifterna i ALM 2 måste bänkarna även ha ljuskontrast på armstöden och att armstöden når framför sittytan.	Region Uppsala noterar och utreder detta vidare.
<b>SRF</b>	Föremål som skjuter ut mer än 1500 mm på lägre höjd än 2100 mm ska kontrastmarkeras och vara taktilt markerat. Detta följer inte Boverkets föreskrifter ALM 2, 12 §, och behöver skrivas om.	Region Uppsala har korrigerat.

<b>SRF</b>	Normalsyn bör särskrivras till normal syn. Varför anges inte krav på storlek och kontrast på texten? Varför gäller det inte även analog information?	Region Uppsala noterar, detta ska eventuellt utredas.
<b>SRF</b>	Vad ska informeras om och varför inte både i upphöjd relief och i punktskrift? Det behöver finnas krav på att det ska vara taktilt läsbart. Var ska denna information sitta?	Region Uppsala har korrigerat.
<b>SRF</b>	Precisera att kontrasten ska vara på översta respektive nedersta trappstegen. Som det står nu kan kontrastmarkering komma att hamna på marken nedanför trappan.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>SRF</b>	Utformas ergonomiskt – vara greppvänliga. Förtydliga att det ska vara greppvänligt även förbi infästningar.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>SRF</b>	Det ska finnas taktilt ledstråk till närmaste gångbana. Ledstråket kan antingen vara naturligt, vilket oftast är lättare att följa, eller konstgjort av taktila plattor.	Region Uppsala noterar, detta ansvar ligger hos väghållaren
<b>SRF</b>	Den korrekta benämningen är parkering för rörelsehindrade (det är de som kan få parkeringstillstånd för sådana platser). ”Funktionshindrad” är man bara om miljön inte är utformad för alla. I övrigt så kan man ha en funktionsnedsättning.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>SRF</b>	Ordet ”saknas” bör bytas ut mot finns, eftersom det annars inte finns något behov av att placera den bakom väderskyddet etc. Texten om cyklisters hastighet är konstigt formulerad. Hastighet är inte något som cyklisterna får utan som de väljer utifrån förutsättningarna och inställningen till andra människor. Tyvärr är det väl endast dålig beläggning som med säkerhet kan sänka hastigheten på cyklisterna. Ojämn beläggning passar dock inte på busshållplatser. Inbromsning måste väl därför ske efter cyklistens eget beslut. Den tydligaste signalen till cyklisten borde vara att göra avbrott i ytan för cykelbanan genom busshållplatsområdet. Personer med synnedsättning har dock ingen chans att samspela med cyklisterna eller upptäcka genomgående cykelbanor intill bussen. Om inte cykelbanan kan dras bakom väderskydd bör därför cyklisterna hänvisas till körbanan förbi hållplatsen.	Region Uppsala noterar och förtydligar missförståndet.
<b>SRF</b>	Slutligen kommenteras dock även figurerna 26 och 71, Perspektivskiss på hållplatsen, figurerna 27 och 72, Planskiss på hållplatsen, respektive skyltexemplen på sidan 78–79. Hållplatsfigurerna innehåller en mängd felaktigheter. Bland annat motsäger de vad som står i handbokens texter, t.ex. placering av sittbänk. Exempelfigurerna över skyltar visar på texter som är för små även för personer med normal syn om de är av samma storlek som de som idag är uppsatta runt om i Uppsala.	Figurerna ska korrigeras vid formgivning.
<b>Bostadsrättsför eningen Ekeby hus</b>	Avståndet 400 meter mellan hållplatser innebär att avståndet till en hållplats ofta blir alldeles för långt för pensionärer med eller utan rullator. Man bör i detta	Detta finns med i prioriteringsprinciperna. Region Uppsala har detta i

	<p>sammanhang ta hänsyn till boendetyper i omgivningen och beakta när det till exempel finns äldreboenden med berättigade önskemål om kortare avstånd till hållplatsen.</p>	<p>beaktande i planeringen av hållplatser.</p>
<p><b>Bostadsrättsföreningen Ekeby hus</b></p>	<p>Beträffande hållplatsens utrustning anges som minimum stolpe med skylt och bänk. De nya skyltarna har fått mycket mindre text och placeras högt upp vilket gör det svårsläst för många pensionärer.</p>	<p>Region Uppsala är medvetna om detta problem och ser över lösningar.</p>
<p><b>Bostadsrättsföreningen Ekeby hus</b></p>	<p>Väderskydd i glas föreslås finnas vid hållplatser i tätort om antalet påstigande är mer än 50 personer per dygn men i vissa fall även om antalet är färre. Vidare redovisas de avstånd som krävs för att de nuvarande, lite större inglasade väderskydd ska kunna sättas upp. För pensionärer är det viktigt med bänk och tak vid samtliga hållplatser. Därför föreslår vi att på alla de ställen där utrymmet är för knappt för det större väderskyddet, man vid dessa hållplatser använder den modell som till exempel finns på väderkvarnsgatan.</p>	<p>Detta vore ytterst önskvärt men detta är fysiskt omöjligt i vissa fall, vi ser dock alltid efter vilka möjligheter som finns. Bänk ska finnas på alla hållplatser och är något Region Uppsala strävar efter.</p>
<p><b>Astma- och allergiföreningen i Uppsala</b></p>	<p>Kollektivtrafikförvaltningen har utfört ett omfattande arbete med Hållplatshandboken.</p> <p>Astma- och Allergiföreningarna i Uppsala län har följande synpunkter på Hållplatshandboken:</p> <p>När det gäller placering och utformning av hållplatserna är följande viktigt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Hållplatsen bör i så stor utsträckning som möjligt ha en hållplatskur/vindfång</li> <li>· Det ska finnas belysning i hållplatskuren och på vägen till och från hållplatsen</li> <li>· Gångväg och trottoar till hållplatsen ska snöröjas och sandas</li> <li>· Viktigt med armstöd på soffor, där sådana finns.</li> <li>· Det ska vara rökförbud på hållplatsen och i kurar och vindfång.</li> <li>· Det ska finnas papperskorg i närheten</li> </ul>	<p>Region Uppsala instämmer med samtliga punkter som alltas upp i handboken.</p>

Remissinstans Trafikföretag	Kommentar	Region Uppsalas svar
<p><b>Gamla Uppsala Buss</b></p>	<p>Fortfarande bara en riktlinje inte ett styrande dokument.</p>	<p>Region Uppsala noterar, uppdraget är att ta fram riktlinjer för utformningen av hållplatser.</p>
<p><b>Gamla Uppsala Buss</b></p>	<p>Att placera en hållplats före och efter korsning. Det står att det ska vara mins 5 meter från övergångsstället till bussens bakre del, hållplats ska inte heller placeras närmare än 10 meter före ett övergångsställe eller korsning. Är dessa mått lämpliga med tanke på hur mycket en buss skymmer sikten för gående och andra trafikanter. (sid 10)</p>	<p>Region Uppsala hänvisar till VGU.</p>
<p><b>Gamla Uppsala Buss</b></p>	<p>Tre och fyrvägs korsning, Om mittrefug anläggs bör den vara max 12 cm hög och fri från stolpar. (sid 11)</p>	<p>Region Uppsala har korrigerat.</p>

<b>Gamla Uppsala Buss</b>	Mått för platalängd minst 7 m? Det finns bussar med axelavstånd på 7,2m, inget som vi kör men det kanske kan ökas till 7,5m så att det finns en marginal för framtiden. (sid 13)	Region Uppsala noterar, ej aktuellt.
<b>Gamla Uppsala Buss</b>	Det måste finnas någon form av belysning på alla hållplatser både påstignings och avstignings hållplatser. För att skapa trygghet för resenärerna och att synliggöra dom i trafiken. Det borde också vara belyst till och från närmst gångväg eller trottoar för att öka trygghetskänslan för resenärerna. (sid 14) Detta gäller även landsbygdstrafiken.	Region Uppsala instämmer. Väghållaren ansvarar för belysning.
<b>Gamla Uppsala Buss</b>	Det borde stå minsta längd 20 meter (per läge) (sid 35) Längden kan tydliggöras bättre.	Region Uppsala har korrigerat.
<b>Gamla Uppsala Buss</b>	Siktlängder in mot hållplatser (sid 60) Detta ska gälla för all kollektivtrafik. (finns bara med i delen landsbygd?)	Region Uppsala har korrigerat.
<b>Gamla Uppsala Buss</b>	Bussar (sid 72) Fel spårvidd för Boggibuss och Dubbeldäckare. (ska vara samma som normal & led buss)	Region Uppsala har korrigerat.