Styrelsen	**2021-12-17**
Handling nr	**13.1**
Handläggare	**Fredrik Högbom**
Daterad	**2021-11-24**
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Remiss flexibla hållplatser

Yttrande över motion om flexibla hållplatser – RS 2021-03326

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna redovisat remissvar samt ge VD i uppdrag att översända svaret.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Göteborg 17 december 2021
Dnr: VTM 1-1349-21

Till
Regionstyrelsen
regionstyrelsen@vgregion.se
RS 2021-03326

Yttrande över RS 2021-03326 – Motion angående flexibla busshållplatser

Förslag till beslut

Västtrafik föreslår regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige avslag på motionen mot bakgrund av att:

- Västtrafik idag inte ser någon möjlighet att genomföra försök eller införa flexibla hållplatser då trafiksäkerheten måste sättas i första hand.

Sammanfattning

Säkerheten för resenär och förarens ansvar i att göra en trafiksäkerhetsbedömning för varje nytt avsteg utifrån ordinarie hållplatsläge är kopplat till en ökad risk. Infrastrukturen på och runt om vägbanan kan skapa förutsättningar att på ett säkert sätt göra ett flexibelt stopp, men kan lika gärna vara motsatsen. Det läggs ett ökat ansvar på den enskilde föraren utifrån trafiksäkerhetsaspekt, samt en ökad risk för konflikter vid eventuella bedömningar av möjlighet till flexibelt stopp mellan förare och resenär, som innebär en negativ påverkan på arbetsmiljön för förarpersonalen.

Hållplatsområden och utformning riktlinjer och krav

I projekteringsarbetet med att anlägga en hållplats, finns ett antal riktlinjer och krav som ska vara uppfyllda, t ex tillgänglighet, trafiksäkerhetskrav, då vikten av att förhindra olyckor i samband med hållplatsområden är stor. Tyvärr sker olyckor ändå kopplat till hållplatser trots dessa åtgärder, därav kommer olycksrisken öka om avstigning sker utanför planerade och anlagda hållplatsområden.

Framkomlighet; Västtrafik ställer genom sin ”Hållplatshandbok” (bilaga 1) rekommendationer på hur väg och hållplatser ska utformas för att kunna trafikeras trafiksäkert och vara tillgängliga även väghållare[1] har krav på detsamma. Vidare så är det viktigt att den omgivande trafikmiljön är anpassad för angöring av

[1] Trafikverket och kommuner

fordon samt att en säker gångpassage till och från hållplatsområdet säkerställs för resenärer.

Tillgänglighet; Hållplatser är idag inom tätort utformade för att personer med funktionshinder, t ex synskadade och personer i rullstol, ska kunna utnyttja kollektivtrafiken i samma utsträckning som övriga. Här kan man inte göra åtskillnad, utan det ska gälla samtliga resenärer.

Kollektivtrafiken är till för alla, så även funktionshindrade som i stor utsträckning inte kan tillgodoses att använda sig av flexibla stopp då nödvändig infrastruktur saknas.

Övrigt

Trafikplanering; Antalet stopp på en linje inte är känt i förväg med tanke på körtider och trafikinformation.

Föraransvar; Frågan har lyfts med personalorganisationer och det har då framkommit att ett införande medför ett ökat säkerhetsansvar för bussförare eftersom dessa då kommer att behöva ta ett större ansvar för att resenärer kan stiga av på ett trafiksäkert sätt.

Omvärldsbevakning

Sedan flera år har det startats upp försök med flexibla hållplatser och med olika lösningar och det pågår försök runt om i landet, då kopplat till nattrafik.

Utvärdering Region Stockholm Trafikförvaltning, Försök med Flexibla hållplatser[2]. Utdrag av text:

Sammanfattning

Trafikförvaltningen har fått i uppdrag av trafiknämnden att utreda förutsättningarna för samt genomföra ett pilotförsök med flexibla nattstopp i SL-trafiken. Flexibla nattstopp innebär att resenärer erbjuds möjligheten att stiga av på andra platser än vid de ordinarie hållplatserna längs en busslinje i syfte att höja tryggheten. Resenärer ska kunna stiga av närmare sitt slutliga resmål, t ex bostaden, och då undvika att behöva gå en längre sträcka från den ordinarie hållplatsen på kvällen eller natten.

Största utmaningen med flexibla nattstopp är de trafiksäkerhetsaspekter som måste hanteras när en buss stannar där det inte finns en anlagd hållplats.

Ett försök genomfördes med linje 504Y i maj 2019. En kundvärd fanns ombord och resenärerna informerades om möjligheten att stiga av vid andra platser än de ordinarie hållplatserna. Ingen resenär valde att stiga av mellan hållplatser.

[2] TJÄNSTEUTLÅTANDE 2019-10-28 Ärende SL 2014-2664

Trafikförvaltningens slutsats är att försöket behöver utvidgas och flyttas till ett mer glesbefolkat område för att göra en bedömning om flexibla nattstopp kan ger våra resenärer en tryggare resa.

Övervägande och motivering

Efter dialog med Arriva som inhämtat information från de förare samt kundvärdar som deltog i försöket har det framkommit att inga resenärer har utnyttjat möjligheten att stiga av på andra platser än de anvisade hållplatserna. Alla resenärer blev informerade om att möjligheten att stiga av utanför ordinarie hållplatser fanns och hur detta skulle gå till. Den responsen kundvärdena fick var att resenärer ifrågasatte behovet av flexibla nattstopp i just detta område.

Landsbyggstrafik

I landsbyggstrafik idag sker det ”flexibla stopp” oftast då på grund av att avstånden är längre, föraren stannar till vid avfartsvägen där den avstigande har sin bostad. På många linjer sker det idag på rutin ibland förarna, då på mindre trafikerade vägar som en extra service och i vissa fall ökad säkerhet för resenärerna. Den stora skillnaden i dessa fall är att hållplatsstandarden består av en stolpe och en hållplatstavla utmed vägkanten som inte uppfyller trafiksäkerhetskraven. Där väghållare har ett stort ansvar i att fortsatt inventera och åtgärda för att skapa säkerhet och trygghet för alla resenärer.

//

Hållplatshandboken

västtrafik

Beställare: Lars-Erik Pedersén, Västtrafik AB, Infra

Konsult: Atkins Sverige AB

Uppdrag: Uppdragsnummer - 2011284

Sökväg: www.vt-pool.com

Andra uppdaterade upplagan, tryckt våren 2018.

Foton i rapporten är tagna av Atkins om inget annat anges.

Förord

Västtrafiks hållplatshandbok syftar till att vara ett stöd till de som arbetar med att utforma hållplatser inom Västtrafiks verksamhetsområde, Västra Götalands län.

Hållplatshandboken beskriver, förutom utformning och utrustning på hållplatser, även avtal och olika aktörers roll inom kollektivtrafiken.

I framtagandet av Västtrafiks Hållplatshandbok har bl.a.: Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland, Västtrafiks årsredovisning 2016, Västtrafiks handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken, Västtrafiks utrustningshandbok, Trafikkontoret i Göteborgs ”Policy för utformning och utrustning av hållplatser” och Trafikkontorets beslutshandling TN 131218 "Trafik för alla" använts som källmaterial.

Dokumentet finns också i en digital version på www.vt-pool.com, där även eventuella uppdateringar samt kompletterande material kommer att läggas ut.

Med Hållplatshandboken är förhoppningen att de som arbetar med hållplatsutformning får ett bra stöd och riktlinjer.

Lars-Erik Pedersén

Innehållsförteckning

Förord	
Västtrafiks strategiska styrning och kundlöfte	5
Ansvarsfördelning	6
Hållplatsfakta	6
Olika aktörer inom kollektivtrafiken	7
Resenärens krav	8
Klassificering	10
Hållplatsspecifikation	11
Standardbeskrivning av olika hållplatstyper	12
Material, utrustning och information	14
Väg till och från hållplats	17
Drift och underhåll	18
Ordlista	19
Referenser	20
Lagar och förordningar	21

Västtrafiks strategiska styrning och kundlöfte

Mission

Vi förenklar vardagen för de många människorna, genom att erbjuda kollektiva resor till arbete, studier och fritid. Därigenom är vi en ledande aktör i att utveckla det goda livet i Västra Götaland.

Vision

Det naturliga valet när man reser. Våra kunder väljer oss för att de vill, inte för att de måste.

Organisation och affärsidé

Västtrafiks fokus är på utförarrollen, det vill säga leveransen av kollektivtrafik. Organisatoriskt är bolaget inriktat mot ett process- och kundorienterat arbetssätt.

Västtrafiks affärsidé är att i nära samarbete med företagets partners utveckla, marknadsföra och leverera attraktiva och hållbara kollektiv-trafikresor och tjänster till de många människorna i Västra Götaland.

Styrande mål

Västtrafiks övergripande mål innebär att andelen hållbart resande ökar i hela Västra Götaland, och att kollektivtrafikresandet fördubblas, för en attraktiv och konkurrenskraftig region.

1. Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland – nåbarhet för alla, servicenivå och restid.
2. Attraktiv kollektivtrafik – fokus på resenärernas upplevelse, befintliga och potentiella.
3. Alla resenärsgrupper beaktas – de sju diskrimineringsgrunderna beaktas, fokus på trygghet och tillgänglighetsanpassning.
4. Minskad miljöpåverkan – fokus på fossilfri kollektivtrafik, minskade utsläpp och minskat buller.

Verksamhetsstrategi i korthet

Vår verksamhetsstrategi består av åtta olika delar, vilka utgör basen för hur vi skall driva och utveckla vår verksamhet och agera i vår vardag för att uppnå våra mål.

- Samarbete genom partnerskap
- Utveckling i framkant
- Relationsskapande marknadsföring
- Stabil och pålitlig leverans
- Attraktivitet genom kundfokus
- Hållbarhet ekologiskt, socialt och ekonomiskt
- Vårt erbjudande som en helhetslösning
- Människorna är drivkraften

Målbild för kundupplevelsen

Västtrafiks målbild är att kunderna i framtiden säger: Västtrafik är det första jag kommer att tänka på när jag vill resa tryggt, enkelt och smart. De kan verkligen service. De har ett bra utbud, de är väldigt kunniga och det märks att de är stolta över sitt jobb. Det känns tryggt att Västtrafik finns. De tar ansvar både för min resa, för miljön och för ett hållbart samhälle. Jag är imponerad!

Kundlöfte

Vårt kundlöfte utgår ifrån våra kunder och deras grundläggande behov av trygghet, uppmärksamhet och kunskap. Behov som gäller för alla, alltid.

- **Du skall alltid känna dig trygg hos oss.**
  Vi tar ansvar. För ett hållbart samhälle, för din resa och din säkerhet. Vi ser till att du kommer dit du skall och vi agerar snabbt om något blir fel.
- **Du skall alltid känna att vi hjälper dig.**
  Vi är lätta att hitta och vi är uppmärksamma på dina behov. Vi söker ögonkontakt och vi hälsar.
- **Du skall alltid känna att du har den kunskap du behöver.**
  Vi gör det enkelt att göra rätt. Vi är pålästa. Vi hjälper dig gärna och vi gör det med glädje.

Ansvarsfördelning

Ägarförhållande

Västtrafik AB ägs till 100% av Västra Götalandsregionen från och med 1 januari 2012. Bolaget bildades 1998-08-21. Bolaget förvärvade då aktierna i länstrafikbolagen Göteborgsregionens Lokaltrafik AB, Göteborgs och Bohus Läns Trafik AB, Älvsborgstrafiken AB samt Skaraborgs Läns Trafik AB från de dåvarande ägarna. Samtidigt övertogs stadstrafiken i Göteborg från Göteborgs stad. Under 2006 genomfördes en fusion till ett bolag. Fram till 2011-12-31 ägdes bolaget av Västra Götalandsregionen tillsammans med de 49 kommunerna i regionen.

Uppdrag

Västtrafik driver kollektivtrafik inom Västra Götalandsregionen. Västtrafik är en utförarorganisation och Kollektivtrafiknämnden är beställarorganisation

Utgångspunkten för utvecklingen av kollektivtrafiken inom Västra Götalandsregionen är Trafikförsörjningsprogrammet, som beslutas av Regionfullmäktige. Där återfinns Västtrafiks mål över en fyraårsperiod samt på längre sikt. Kollektivtrafiknämnden ger, med programmet som bas, Västtrafik ett årligt uppdrag.

Västtrafik har avtal med Hallandstrafiken AB att operativt sköta kollektivtrafiken i Kungsbacka kommun. Västtrafik har även enskilda avtal med 42 kommuner om att tillgodose deras invånare med färdtjänst. Verksamheten finansieras huvudsakligen av biljettintäkter, driftsbidrag från Västra Götalandsregionen, ersättning från berörda kommuner och statliga bidrag.

Hållplatsfakta

Genom Västtrafik får invånarna i Västra Götaland tillgång till ca 2 900 fordon i form av bussar, bilar, tåg, spårvagnar, båtar och specialfordon. De kan utnyttja 20 500 hållplatslägen på 9 700 hållplatser från Strömstad i nordväst till Tranemo i sydost varav ca 100 är knutpunkter/terminaler och ca 70 är resecentrum/stationer.

Västtrafik kör sammanlagt ca 47 500 mil under ett ”normaldygn”, en sträcka motsvarande ungefär 12 varv runt jorden. All hållplatsdata finns i en databas (Urban). Alla hållplatser är koordinatsatta och all information om utrustning och material finns tillgänglig.

Exempel på andra faktauppgifter:

Av de 20 500 hållplatslägen som trafikeras av Västtrafik

- är ca 5 200 st försedda med väderskydd.
- är ca 1 200 st försedda med realtidsskylt.
- är ca 1 400 st försedda med sittbänkar.
- finns ca 9 000 st parkeringsplatser för bilpendlare.
- finns ca 7 500 st parkeringsplatser för cyklar.

Olika aktörer inom kollektivtrafiken

Det förekommer många olika aktörer med skilda funktioner och uppgifter inom kollektivtrafiken. Ett bra samspel mellan de olika aktörerna krävs för att kollektivtrafiken skall fungera väl. Samarbetet mellan kommuner, väghållare och Västtrafik måste fungera väl både vid byggandet och underhållet av hållplatser.

Kommuner

Kommunerna är ofta markägare och väghållarmyndighet inom tätorter. De är också bygglovsmyndighet och skall godkänna utformning och placering av väderskydd och eventuellt andra förekommande bygglovspliktiga anordningar i de fall det krävs bygglov.

Från 1 juli 2017 krävs inte bygglov för fristående väderskydd utan reklam-vitrin som är mindre än 15 kvm och lägre än 3 m. Bygglov krävs dock om det placeras i direkt anslutning till ett annat väderskydd. Om det placeras strandnära eller i kulturkänsligt område kan också tillstånd krävas.

Det är alltid önskvärt att Västtrafik och kommunen för en dialog när det gäller nya hållplatser och förändringar av hållplatser.

Västtrafik

Västtrafiks uppgift är att inom angivna ekonomiska ramar och med i övrigt angivna trafikpolitiska mål på bästa sätt anpassa kollektivtrafiken i Västra Götalands Län efter de resbehov som finns.

Västtrafik föreslår placering och utformning av hållplatser för vidare samråd med kommunerna och väghållaren. Västtrafik genomför även egna investeringar i regionala terminaler och anläggningar.

Västtrafik skall verka för att den lokala och regionala trafiken är tillgänglig även för funktionshindrade.

Trafikverket

Trafikverket har ett samlat ansvar för ett miljöanpassat vägtransportsystem som ställer höga krav på trafiksäkerhet med hänsyn tagen till tillgänglighet och regional balans. Trafikverket skall verka för att även funktionshindrade har god tillgänglighet till kollektivtrafiken. Även ansvaret för att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks inom hela vägtransportsystemet ligger hos Trafikverket.

Trafikverket skall vara samlande och pådrivande, stimulera och driva på utvecklingen och träffa överenskommelser med andra aktörer inom området.

Stenpiren resecentrum.

Trafikverket är väghållarmyndighet och har ansvar för europavägar, riksvägar och länsvägar. Detta innebär att Trafikverket kan vara väghållarmyndighet för vissa större vägar genom kommunernas tätorter.

Trafikverket skall också medverka vid utformning av hållplatser inom sitt väghållningsområde och ansvarar för projektering och byggandet av desamma. Trafikverket ger även tillstånd för nya hållplatsers placering och utrustning.

Trafikverket äger och underhåller alla spårområden och plattformar längs järnvägarna.

Jernhusen

Jernhusen äger, förvaltar och utvecklar Sveriges fastighetsbestånd av stationer, tågverkstäder och godsmagasin längs järnvägen.

Trafikutövare

Trafikutövare är den entreprenör som kör på uppdrag av Västtrafik. Med undantag för pendeltågen, vissa regionaltåg och vissa båtar, äger Västtrafik inte några fordon och därför löper allt på entreprenad. Göteborgs spårvagnar ägs av Göteborgs Stad.

Resenärens krav

Delmål 3: Alla resenärsgrupper beaktas

Kollektivtrafken är ett viktigt
medel för jämlikhet och delaktighet i
samhället, som bidrar till social hållbarhet.
Målet är att kollektivtrafiken utformas
så att den inte upplevs diskriminerade, utan
stöder en inkluderande samhällsutveckling.

För att underlätta resandet för personer
med funktionsnedsättning är det av stor vikt att
alla aktörer har ett hela-resan-perspektiv
där både mjuka och fysiska åtgärder beaktas.

(Ur *Regionalt trafikförsörjningsprogram
för Västra Götaland*, 2016.)

Målet har fokus på att anpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Samtidigt innebär dessa anpassningar att kollektivtrafiken blir funktionellt mer tillgänglig och användbar för alla resenärsgrupper. Kollektivtrafikens utformning bör även göras utifrån ett helhetsperspektiv där alla människors möjligheter att delta i samhället bör beaktas. Det måste finnas en medvetenhet för att motverka diskriminering och verka för att alla skall få likvärdigt utbud och service oberoende av faktorer som funktionshinder, kön, ålder, etnicitet och sexuell läggning.

Den kollektiva resan är beroende av samspel mellan en mängd faktorer och detaljer som handlar om individen, tillgängliga resmöjligheter och hinder som kan finnas för att genomföra resan. För att underlätta resandet för personer med funktionsnedsättning är det av stor vikt att alla aktörer har ett "hela-resan-perspektiv" där både mjuka och fysiska åtgärder beaktas. Det är ett grundläggande krav att det skall vara enkelt och tryggt att resa med kollektivtrafiken, vilket samtidigt ökar kollektiv-trafikens attraktivitet för alla resenärer. Fysiska åtgärder samt audiovisuella hållplatsutrop, bra rese-planerare och låggolvfordon underlättar resandet för alla resenärsgrupper.

Västra Götalandsregionen utgår från att även de kommersiella aktörerna anpassar och utvecklar kollektivtrafiken i enlighet med branschgemensamma överenskommelser avseende kollektivtrafikfordonens anpassning till de med funktionshinder. Läs mer i Svensk Kollektivtrafiks dokument ”*Buss 2010 – branschgemensamma funktions-krav på bussar*”.

a) Förbättra samverkan mellan olika aktörer

Ansvaret för god kvalitet i det kollektiva resandet vilar på olika aktörer och lagar. Därför krävs ett samarbete och ett tydliggörande av ansvar mellan väghållarna (kommunerna och Trafikverket), Västtrafik, trafikföretagen och Västra Götalandsregionen. För att vidareutveckla ett prioriterat kollektivtrafiknät (enligt punkt b, se nedan), är en vidareutveckling av samverkansformerna den enskilt största och viktigaste åtgärden.

Färdtjänst kan vara ett viktigt komplement för den som inte har möjlighet att använda sig av den allmänna kollektivtrafiken. För att finna det bästa resealternativet är det viktigt med samverkan med kommunerna.

Det finns idag etablerade samarbetsforum mellan Västra Götalandsregionen och brukarorganisationer, där även Trafikverket och kommunalförbunden medverkar. Dessa är viktiga att vårda och utveckla.

b) Utveckla ett prioriterat kollektivtrafiknät i samverkan med väghållarna

Utveckla ett kollektivtrafiknät som är anpassat för personer som har ett funktionshinder. Alla fordon, strategiska knutpunkter samt hållplatser med fler än 100 påstigande skall vara tillgänglighetsanpassade. Det skall vara tydligt för alla vilka fysiska åtgärder som har gjorts för att möjliggöra resandet och detta skall synas i reseplaneraren. Genom dessa åtgärder kommer det att finnas ett tillgänglighetsanpassat nät av hållplatser där de största resandeströmmarna finns och det kommer att vara möjligt för alla att resa i alla de viktigaste stråken i Västra Götalandsregionen.

År 2016 bedöms ca 800 hållplatser ingå i detta nät. För vissa områden kan det krävas en anslutningsresa till hållplats. Då alla fordon är anpassade kan en stor del av resenärerna som har ett funktionshinder resa med den ordinarie kollektivtrafiken.

c) Gör det enklare att resa

Utveckla tjänster som underlättar hela resan och som tar större hänsyn till personer med särskilda svårigheter och olika typer av funktionshinder. Med tjänster avses till exempel biljettköp, information innan och under resan samt möjlighet till ledsagning.

d) Öka tryggheten i resandet

För en funktionshindrad person kan tryggheten vara helt avgörande för resan. Hela resan består av många olika delmoment och det är viktigt att alla delar fungerar, exempelvis vid påstigande och byte. Resenären behöver känna sig trygg i att det som utlovats faktiskt fungerar.

Lika viktigt är bemötandet där förarna har en nyckelroll. Särskild hänsyn måste tas till säkerhetsaspekterna av resandet i och utanför fordonet.

e) Öka jämlikhet, jämställdhet, integration samt underlätta barns resande

Jämlikhet omfattar alla människors rättigheter och möjligheter. Utgångspunkten är att kollektivtrafiken skall vara tillgänglig och användbar för alla människor och tillgodose olika gruppers resebehov.

Jämställdhet handlar om att alla människors resebehov, oberoende av kön, skall tillgodoses av kollektivtrafiken. Västtrafiks resenärer utgörs idag av 57% kvinnor och 43% män. Västtrafik har arbetat med att öka tryggheten och säkerheten ombord på fordonen samt vid hållplatserna, ett arbete som bör fortsätta i framtiden. Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att klara en mer jämställd regionförstoring.

Integration handlar om att alla invånare skall kunna försörja sig och delta i samhällslivet. Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att överbrygga den fysiska segregationen och skapa resmöjligheter till utbildning och arbete. Kunskapsnivån bör öka vad gäller integrationsaspekter med kollektivtrafiken.

Barnperspektivet: Kollektivtrafiken skall i ökad utsträckning underlätta barns resande och måste därför bättre anpassas till barnens behov. Barn skall kunna resa tryggt och säkert.

f) Inför kvalitetsuppföljning

Viktiga processer för tillgänglighet och användbarhet behöver säkerställas genom kvalitetssystem, säkring och uppföljning, särskilt när det gäller fordonens anpassning, ledsagning samt förarnas kunskap om funktionsnedsattas särskilda behov.

Samverkan med andra aktörer är en förutsättning för att nå delmål 3, genom bl.a. att väghållarna och markägarna prioriterar anpassningen av hållplatser och att även de kommersiella aktörerna anpassar sig till branschgemensamma överenskommelser.

Nossebro busstation.

Sjukhuset Skövde.

Klassificering

Utrustningshandboken behandlar hållplatser på landsbygd, hållplatser i tätorter samt pendeltågstationer. Hållplatser på landsbygd och i tätorter delas in i tre olika klasser beroende på antalet resenärer.

Uppgifterna om antal påstigande per läge erhålls ifrån Västtrafik. Utifrån huvudgrupp och klass sätts standarden på hållplatsen och med det den valbara utrustningen för varje klass.

Klass A	Fler än 100 påstigande/dygn.
Klass B	20-99 påstigande/dygn
Klass C	Färre än 20 påstigande/dygn

Närhet till skola/förskola/servicehem ställer högre krav på hållplatsens trafiksäkerhet. Vid skolor, där trängseln vid busshållplatserna kan vara stor och flera bussar vara inne samtidigt, bör varje buss ha sitt bestämda hållplatsläge och väntytorna bör avgränsas med skyddsräcke mot körytorna för att minska risken för att någon stiger eller ramlar ut framför en buss.

Om hållplatsen används av barn kan ett väderskydd vara nödvändigt trots ett litet antal resande. Om det inte finns något väderskydd på rätt sida av vägen, är det inte ovanligt att barnen ställer sig i väderskyddet på motsatt sida eller vid närliggande portar, träd, byggnader eller liknande. Farliga situationer kan därmed uppstå när bussen kommer och barnen till exempel springer över gatan.

Andra hållplatser där väderskydd bör övervägas är där turtätheten är låg och avstånden för resenären är långa.

Om ett läge har en högre klass än ett eller flera andra lägen vid hållplatsen kan den högre klassen i vissa fall styra utrustningsnivån. Detta för att uppnå miljöer med hög estetisk nivå.

Standard för respektive hållplatsklass skall inte ses som absolut. Detta innebär att standardbeskrivningen inte nödvändigtvis behöver gälla för befintliga hållplatser. Västtrafik strävar mot långsiktiga mål och vid nyproduktion skall standard för respektive hållplatsklass eftersträvas.

Standarden visar hur hållplatser skall utformas beroende på hållplatsens lokalisering och funktion. Valet av utrustningsnivå görs utifrån en samlad värdering av funktion, lokalisering, linjetillhörighet, tillgängliga resurser och standardkrav för varje hållplatsklass.

Tabellen Hållplatsspecifikation på sidan 11 visar fysisk standard, utrustning och trafikantinformation för respektive hållplatsklass.

Pendeltågstationer

Västtrafik trafikerar både pendeltågstationer och nationella stationer, men det är Trafikverket som ansvarar för den mesta utrustningen.

Tabellen nedan visar ansvarsfördelningen för utformning och utrustning på pendeltågstationer.

	Västtrafiks ansvar	Trafikverkets ansvar
Belysning på perrong		●
Cykelparkering	○	
Klockor		●
Papperskorg		●
Pendelparkering	○	
Realtidstavla		●
Skyddsräcke		●
Utvändig sittbänk		●
Väderskydd		●

● Skall finnas ○ Vid behov

Gamlestaden station.

Tillfälliga hållplatser

Det är viktigt att även tillfälliga hållplatser har en acceptabel standard. Västtrafik har tillsammans med Trafikkontoret, Göteborgs Stad tagit fram beskrivningar och en enklare skiss på hur en tillfällig hållplats skall byggas och möbleras.

Mer information finns i Trafikkontorets tekniska handbok (www.th.tkgbg.se), kapitel Standardritningar för busshållplatser (ritning 3565).

Hållplatsspecifikation

	Tätort			Landsbygd			Knutpunkt terminal		Tillfällig hållplats	Ansvarig (Västtrafik/väghållare)	Kommentar
	A	B	C	A	B	C	A	B			
Utrustning											
Väderskydd transparant med bänk samt resningshandtag	●	●		●	●		●	●	Beroende av hållplatsklass och tid	Västtrafik	
Cykelparkering	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Västtrafik	Bör finnas om det är många som cyklar till hållplatsen.
Papperskorg	●	○		●	○		●	○	○	Västtrafik/kommunen	Västtrafik är driftansvarig, kommunen tömmer.
Utvändig sittbänk (med arm- och ryggstöd)	●			●			●		Beroende av hållplatsklass och tid	Västtrafik/väghållare	VT i Gbg, väghållaren i övriga regionen
Närvarovisare		○	○		○	○			○	Västtrafik	Bör finnas när det är svårt att se resenärerna när det är mörkt.
Hållplatsinformation											
Hållplatsnamn på väderskydd, topptavla eller hållplatspelare	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Västtrafik	
Lägesbokstäver på väderskydd, topptavla eller hållplatspelare	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Västtrafik	
Hållplatstidtabell	●	●		●	●		●	●	●	Västtrafik	
Riktningsdestination	I Gbg	I Gbg								Västtrafik	
Terminalkarta	○	○		○	○		○	○	○	Västtrafik	Bör finnas där lägena är utspridda och svåra att överblicka (min tre lägen).
Linjenätskarta	●	●	○	●	●		●	●	○	Västtrafik	
Hållplatsinformation (Övrig information)	●	●	○	●	●	○	●	●	●	Västtrafik	Information t.ex. om biljettköp.
Realtidsdisplay	●	○		●	○		●	○	Beroende av hållplatsklass och tid	Västtrafik	Vid alla hållplatser vid viktiga stråk.
Hållplatshögtalare	●	○		○			●	●	Beroende av hållplatsklass och tid	Västtrafik	På stolpe eller skylt.
Information om tillfälliga störningar	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Västtrafik	
Hänvisningsskyltar	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Västtrafik	
”Rökning förbjuden”-skylt	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Västtrafik	
”Affischering förbjuden”-skylt	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Alltid i VS	Västtrafik	
Säkerhet											
Det går att ta sig till och från hållplatsen på ett trafiksäkert sätt.	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Väghållare	
Hållplatsläget är väl synligt så att fordonen har lätt att se resenärerna	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Väghållare	
Skyddsräcke	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
Bra allmän belysning	●	●	●	●	●		●	●	●		
Hållplatsbelysning och/eller belyst väderskydd	●	●		●	●		●		Beroende av hållplatsklass och tid	Västtrafik el. väghållare	
Hållplatsomr. är skyddat från cykeltrafik	●			●			●	●		Väghållare	
Tillgänglighet											
Det går att ta sig till hållplatsen enkelt	●	●	●	●	●	●		●	●	Väghållare	
Anslutande gång och cykelväg	●	●		●	●		●	●		Väghållare	
Hållplatsplattform	●	●		●	●		●	●	Beroende av hållplatsklass och tid	Väghållare	
Hållplatsplattform tillgänglighetsanpassad med 17-sten	●			●			●	●	Beroende av hållplatsklass och tid	Väghållare	
Kontrastmarkering, taktil markbeläggning och hållmärke	●			●			●	●	Beroende av hållplatsklass och tid	Väghållare	
Underhåll											
Rent och snyggt på hållplatsytan	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Västtrafik	
Rent och snyggt runt om hållplatsen	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Väghållare	
Markbeläggning utan störningar	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Väghållare	
Ingen störande växtlighet	●	●	●	●	●		●	●	●	Väghållare	

● Skall finnas ○ Vid behov

Rak inkörning

Rak inkörning är viktigt för att fordonet skall komma så nära hållplatsens kant som möjligt samt undvika svep över plattformen med skador på fordonet som följd.

Rak inkörning ger också resenärerna en bekväm resa eftersom sidorörelser då kan undvikas. De fysiska förutsättningarna och trafikmängderna kan göra det omöjligt att åstadkomma rak inkörning. Andra lösningar måste då övervägas.

Exempel på rak inkörning till hållplats vid Fässbergsskolan .

Olika hållplatstyper

Hållplatser kan delas in i olika kategorier beroende på hur hållplatsen ser ut och vilka som nyttjar den.

I följande avsnitt ger Västtrafik riktlinjer och förslag till hur hållplatser skall utformas beroende på hållplatsens lokalisering och funktion. Valet av hållplatstyp görs utifrån en samlad värdering av funktion, lokalisering, linjetillhörighet, tillgängliga resurser och standardkrav för varje hållplatsklass (se VGU 5.1.4).

Tätort

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

Landsbygd

- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Vägrenshållplats
- Avskild hållplats

Exempel på timglashållplats vid Stallbacken Västra.

Standardbeskrivning av olika hållplatstyper

Tätort

För utformning av hållplatser i tätorter baseras rekommendationerna på standardritningar från Trafikkontoret, Göteborgs Stad.

Standardritningarna finns i Trafikkontorets tekniska handbok (www.th.tkgbg.se). Standardritning av busshållplats med och utan väderskydd inkluderat möblering (ritning 3590 och 3592). Utformning av bussficka (ritning 3591) och timglashållplats (ritning 3593).

Landsbygd

För utformning av hållplatser på landsbygden gäller Trafikverkets regler 2015:086 och råd 2015:087, Vägar och gators utformning (VGU), Bytespunkter, kapitel 5.

Exempel på fickhållplats (tätort) vid Gamla Tingshuset.

Exempel på stopphållplats vid Stallbacken.

Exempel på fickhållplats (landsbygd) vid Gunnebodal.

Exempel på körbanehållplats (tätort) vid Glättaregatan.

Exempel på avskild hållplats (tätort) vid Hornkamsgatan.

Material

Körbaneytan

För att undvika beläggningsskador på busshållplatser, vanligast i form av kraftig spårbildning[1], skall hållplatser utformas med asfaltbundna bärlager och slitlager av skelettyp. Mest slitstark yta ger betongbeläggning eller marksten på ett cement- eller asfaltbundet bärlager.

Dagvattenbrunn får inte finnas längs angöringssträckan eftersom detta kan orsaka ojämna sättningar, exempel på val av körbaneyta:

> 200 bussar/dygn	Platsgjuten markbetong/marksten på bundet bärlager.
100-200 bussar/dygn	Asfaltsbundet bär-, bind- och slitlager.
< 100 bussar/dygn	Asfaltsbundet bind- och slitlager.
Bussterminaler och vändslingor	Platsgjuten markbetong/marksten på bundet bärlager. Asfaltsbundet bind- och slitlager[2].

Plattform

Plattformen skall ha tillräcklig storlek med hänsyn till antal bussar och resenärer som använder hållplatsen samt ha en bredd som gör det möjligt att manövrera en rullstol. Utformning framgår av VGU och Trafikkontorets tekniska handbok (www.th.tkgbg.se). Minimimått framgår av regionens handikappanvisningar (*Tillgänglighet för personer med funktionshinder till trafiken i Västra Götaland, 2006*). Plattformens kant närmast kantstödet skall förses med en vit kantremsa, så att synsvaga och personer med andra orienteringssvårigheter lätt kan uppfatta den.

Ytan på plattformen skall vara så slät som möjligt. Plattformen bör inte luta mer än 2% i sidled eller i längsled, brantare lutning kan vara svår att hantera för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Markbeläggningen skall ha hård och jämn yta, någon form av marksten är bäst. Smågatsten och asfalt är sämre val för rörelsehindrade och synsvaga.

1 Spårbildning är deformationer som bildas speciellt under varma sommardagar. Värmen sänker viskositeten i bindemedlet vilket gör asfaltsbetongen instabil.

2 Gäller för vändslingor som t.ex. trafikeras av linjer med enbart morgon- och kvällstrafik

Användning av olika material på Glättaregatan samt Åby Fritidscentrum.

Ytan där påstigning sker skall vara horisontell. Plattformen skall samtidigt vara plan på det sättet att avvikelser från planheten, i matematisk mening, inte tillåts. Argumentet är i första hand att undvika risken för vattenansamlingar. Nivåförändringar, som kan göras mycket korta, 1–2 m, löses med ramp i den maximala lutningen 5%.

Ovanstående bilder visar hur hållplatsytan bör utformas med olika material för att visa skillnaden mellan hållplatsyta och körbaneyta. Hållplatsen är även utformad med ett taktilt ledstråk för att underlätta för synskadade att hitta hållplatsens väderskydd och bussens framdörr. Plattorna i ledstråket läggs med räfflorna parallellt med gångriktningen.

Material, utrustning och information

Kantstöd

Inom några år kommer flertalet fordon vara i låggolvsutförande. En hög hållplatsplattform anpassar insteget till låggolvsfordon och ger en förhöjd bekvämlighet vid på- och avstigning. Vid all nyanläggning och ombyggnad bör därför 17 cm kantstöd användas på hela plattformens linje mot kör-ytan. Svepytor bör särskilt beaktas vid anläggning med högt kantstöd och låggolvsfordon. Vid anläggning med högt kantstöd vid bussfickor bör rak inkörning eftersträvas. Inkörningsradien skall vara tillräcklig stor för att undvika svepskador på bussen. Rakt huggna kantstöd rekommenderas inte eftersom påkörning skär sönder däcken.

Hållplatskantstöd

Kollektivtrafikstöd av betong, höjd 17 cm, används vid plattformen. Vid plattformens början och slut används särskilt anslutningsstöd för att överbrygga höjdskillnaden från 17 – 12 cm.

Granitkantstöd

När kollektivtrafikstöd inte används skall gradhuggen kantsten användas på raksträckan i en bussficka. Gradhuggen kantsten gör att materielskador på bussens däck undviks. Normalhöjd vid körbanekant är då 16 cm.

Övergångsställe/gångpassage

Vid övergångsställen skall nivåskillnaden mellan gångyta och köryta utjämnas med en ramp till 0-nivå för rörelsehindrade. I den del av övergångsstället som är avsedd för synskadade sätts ett 4 cm högt kantstöd enligt VGU (i Göteborgs kommun gäller 6 cm).

Hållplatsstolpe

Hållplatsstolpen markerar hållplatsen, och placeras enligt standardritningar. Utstickande skyltar bör placeras minst 2,2 m över mark.

Väderskydd

Väderskydd på plattform placeras med öppningen mot gatan med hänsyn till funktionshindrade. Storleken på väderskyddet och antalet bestäms av dimensionerande antal påstigande passagerare. Väderskyddet bör möjliggöra plats för en mindre utomhusrullstol med dimensionerat vändmått på 1,5 m.

Sittbänkar

Sittbänk kan förekomma såväl inne i väderskyddet som utanför. Den skall i båda fallen möta de krav på form och dimensioner som nämns nedan. Bänkar skall vara lätta att sköta och hålla rena.

Minsta krav är att bänkar skall ha arm- och ryggstöd. Sittytan skall vara horisontell (får ej luta bakåt) med höjd 500 mm ovanför markyta.

Bänkar skall vara försedda med resningshandtag. Handtagen skall ha höjden 200 mm ovanför sittyta och framkant som det går att greppa om. Handtagen skall nå förbi sittytans framkant.

Det är ett mål att sträva efter samma typ av bänkar med hänsyn till drift och underhåll.

Belysning

Vid belysta gator bör hållplatsen vara upplyst enligt samma krav som för gatan och helst även med kompletterande lokal belysning. Lokal belysning markerar hållplatsläget samt underlättar läsningen av tidtabeller. Även ur trivsel och trygghetsskäl kan det vara motiverat.

Klass A hållplatser skall ha belysning i väderskydd och lokal belysning avsedd för hållplatsytan.

Där lokal belysning skall utföras föreslås 4,0 m stolpar med armatur som tas fram i samråd med respektive kommun.

Belysningsstyrkan bör vara minst 15 lux för klass A och B. För klass C och D bör den vara minst 5 lux.

Växter

Växter som kan ge allergiska reaktioner, t.ex. starkt doftande växter, skall inte planteras intill hållplatsen.

Papperskorg

Papperskorg bör finnas när antalet påstigande passagerare överstiger 20.

Papperskorgar skall vara funktionella och vara lätta att montera. Korgen skall vara försedd med ett skydd mot regnvatten samt vara monterad på egen bärare.

Material, utrustning och information

Cykeltrafik och cykelparkering

Samverkan mellan trafikslagen förbättras genom att det finns goda cykelvägar samt parkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatserna.

Cykelparkeringen bör, när underlaget är tillräckligt stort, förses med tak med möjlighet att låsa fast cyklar. Parkeringen skall lokaliseras i direkt anslutning till hållplatsen men väl avskild från hållplatsytan och gångbanan.

För att öka säkerheten och tryggheten för de synskadade är det lämpligt att även separera cykeltrafiken från hållplatsen.

Cykelbana i anslutning till hållplatsen bör föras bakom väderskydd för att undvika konflikter mellan cyklister och av- och påstigande passagerare.

Bilangöring

Vid hållplatser, som ibland används för bilparkering och angöring till kiosk eller affär, skall en speciell bilangöringsplats anordnas så att bussen kan angöra (nå) hållplatsläget.

Pendelparkering

Möjligheter att parkera vid hållplatsen underlättar bytet mellan bil och buss. Pendelparkeringar är en god service och behovet utreds från fall till fall.

Handikappsparkeringsplatser bör utgöra 5% av det totala antalet och som minst 1 plats.

Toalett

Även en toalett kan anläggas intill större resecentrum/stationer eftersom det ökar hållplatsens status samt bekvämligheten för både förare och resenärer.

Trafikantinformation

För att kunna åka kollektivt krävs det att resenären får information både före, under och efter resan. Framförallt skall resenären kunna ta reda på var hållplatsen finns, hur man tar sig dit, när bussen går, var bussen stannar m.m. Informationen skall vara lättläst och lättbegriplig. Reella kartor kan behövas som komplement till en stiliserad linjenätskarta.

På sidan 11 finns en matris som visar de direktiv som gäller angående trafikantinformation för respektive hållplatsklass (hållplatsspecifikation).

Textning och placering av skyltar

Textstorlek 18 mm per meter beräknat läsavstånd bör användas. Skyltar bör vara väl belysta. Det skall även gå att komma nära intill skylten så att de kan läsas av rullstolsburna.

Hållplatsnamn

Namnet skall ge identitet åt hållplatsen och vara ett samlande element för allt som finns och händer på hållplatsen.

Högtalare

Högtalarljudet bör ha god ljudkvalitet och kort efterklang.

Taktil informationstavla

Det bör vara en målsättning att en taktil informationstavla sätts upp vid större knutpunkter/terminaler och resecentrum/stationer.

Vid behov kan det vara aktuellt att sätta upp taktila tavlor även i lägre hållplatsklasser.

Ett komplement/alternativ till informationstavla kan vara högtalare som ger information till resenären. Utropet aktiveras genom att resenären trycker på en knapp.

Väg till och från hållplats

Även vägen till och från hållplatsen skall beaktas när hållplatser lokaliseras. En vanlig hållplatstyp längs såväl landsbygdsvägar som längs huvudvägar i tätort är vägrenshållplats. Olycksrisken för gående på vägar med snabb trafik bör därför beaktas och separata gångvägar till hållplats-erna bör finnas.

Gångvägen bör vara fri från olika lösa hinder t.ex. skyltar, blomlådor och utskjutande grenar från träd och buskar lägre än 2,2 m. Allergiframkallande växter skall ej placeras intill gångvägen. Sittplatser bör finnas i tätorter längs gångvägen var 25 meter.

Ramper

Ramp bör finnas som alternativ till trappa längs gångvägen för barnvagnar såväl som för rullstolar. Den bör utformas med en fri bredd av minst 1,5 m och räcke på rampens båda sidor. För att minska risken att person i rullstol åker av rampen bör den förses med avåkningsskydd. Detta kan utgöras av ett minst 4 cm högt kantstöd eller av ett räckesrör med höjden 5–30 cm.

Friliggande ramp i terräng utformas enligt *VGU* (se även *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader, BFS 2011:5 ALM 2)*.

En ramp bör inte luta mer än 5%. Nivåskillnaden delas upp i ramper med mellanliggande vilplan. Höjdskillnaden får vara högst 0,5 m mellan vilplanen som utförs minst 2 m långa. Lutning i sidled bör vara högst 2% och vilplanen bör förses med bänk.

Före rampens början och slut märks rampen ut med beläggning som avviker i färg och struktur från omgivande mark. Den avvikande beläggningen läggs över hela rampens bredd med en längd av minst 0,4 m.

Belysning

För anslutande gång- och cykelbanor bör belysningsstyrkan enligt Rebel 91 vara ca 5 lux. Stolparna bör placeras på samma sida om gångvägen, 0,5 m utanför gångytan.

Vägvisning

För att underlätta för resenärer som sällan reser med kollektivtrafik bör vägvisning användas. Störst behov för vägvisning finns vid centrumanläggningar, järnvägsstationer och andra större bytespunkter eftersom många resenärer där saknar lokalkännedom. Vägvisning till hållplatsen bör visa var hållplatsen finns samt den lämpligaste vägen dit.

Tidaholm busstation.

Drift och underhåll

Drift och underhåll av hållplatser är en viktig del av hur kollektivtrafiken uppfattas av resenärerna. Regelbunden tillsyn av hållplatsen och dess närområde skapar förtroende för hela kollektivtrafiksystemet eftersom hållplatsen är något som både är synligt och fysiskt påtagligt. Drift- och underhållsstandarden påverkar ett flertal faktorer som är viktiga för resenären såsom tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet, komfort, estetik, skönhet och trevnad.

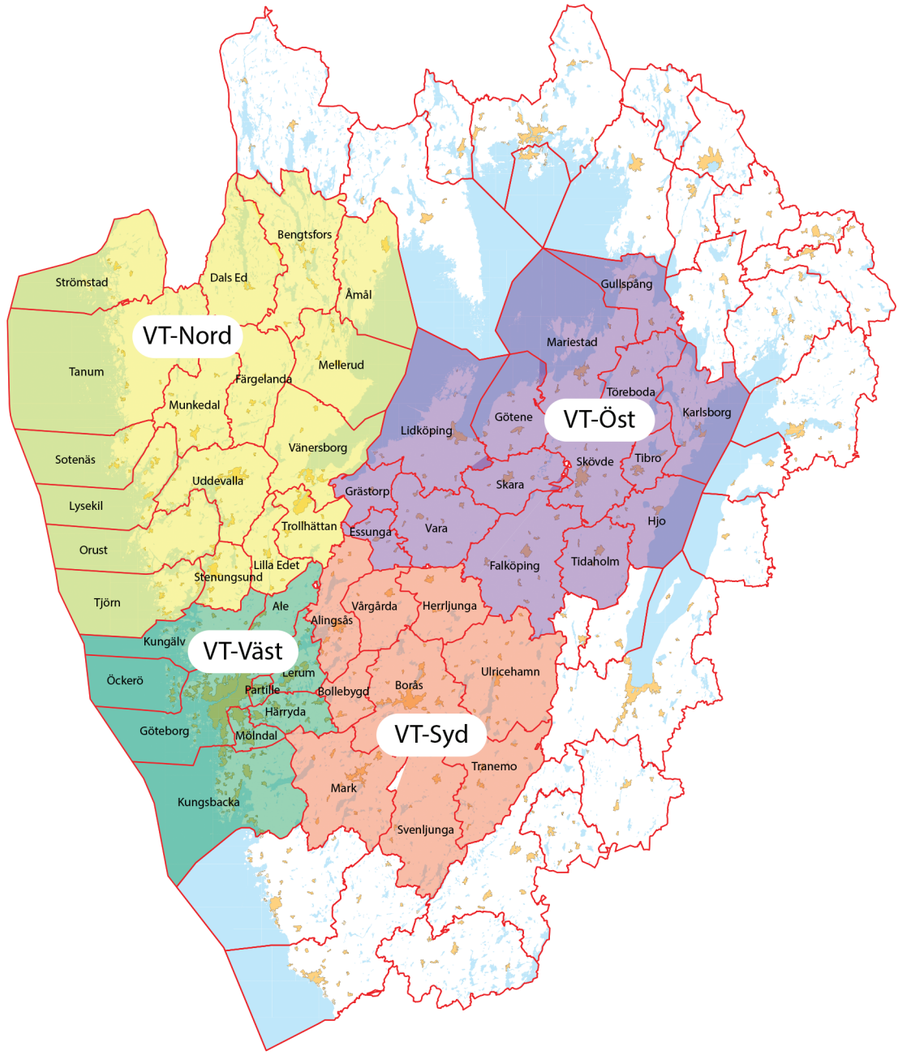
Enligt ägardirektiv för Västtrafik aktiebolag regleras ansvaret för drift och underhåll enligt följande:

> *"Västtrafik skall svara för kostnaderna för byggnader och väntutrymmen liksom för anordningar för själva driften av trafiken, såsom stolpar, informationssystem, cykelställ och anordningar för passagerarnas komfort (väderskydd, bänkar[3] och papperskorgar[3]) när utformning och utrustning följer Västtrafiks Standard.*
>
> *Erforderliga investeringar i befintliga och nya anläggningar, liksom underhåll och skötsel, för den kollektiva trafiken, t.ex. vägar, körytor och markanläggningar, skall ombesörjas och bekostas av väghållare om överenskommelse om annat inte träffas. Ansvaret ligger hos väghållare när det gäller körytor, vägbelysning, anslutande gång- och cykelvägar, och övriga markanläggningar inom väghållnings-området samt anordningar för passagerarnas komfort i de flesta fall där dessa inte följer Västtrafiks standard."*

Drift- och underhållsaspekterna måste beaktas redan vid utformning och val av utrustning på hållplatsen. En rätt utformad hållplats är lättare att sköta och genom att välja utrustning som både är estetiskt tilltalande och lätt att underhålla eller byta ut kan standarden upprätthållas. Det kan vara bättre att välja en lägre standard som sköts än en högre som inte sköts.

I en del sammanhang råder ett delat ansvar för drift- och underhållsfrågorna mellan trafikhuvudman och väghållare som kan innebära problem. Några exempel är att körytan snöröjs eller löv tas bort medan gångvägar och väntytor inte är framkomliga. Det är därför viktigt att på ett tydligt sätt klara ut vem som har ansvar för vad.

Genom att upprätta driftplaner kan tydligt angivna standardnivåer med mål och nyckeltal redovisas. I en sådan kan exempelvis underhållsfrekvensen anges för olika delar av hållplatsen (papperskorgar töms dagligen, väderskydd tvättas varannan månad, snöröjning skall ske vid ett visst snödjup m.m.).



Driftområdesindelning Västtrafik.

3 Gäller endast i Göteborgs stad.

Ordlista

Bytespunkt Hållplats vid vilken resenären kan göra ett byte mellan samma eller till ett annat trafikslag, med två eller flera korsvisa linjer.

Hållmärke Markering av avvikande färg eller material som skall visa var bussen skall stanna.

Hållplats En hållplats kan bestå av flera hållplatslägen.

Hållplatspelare Belyst eller obelyst pelare, som är placerad på hållplatsen för att ge resenären information om hållplatsnamn, trafikerade linjer, destinations-namn samt eventuell lägesbokstav.

Informationstavla Anslagstavla i väderskydd för linjenätskarta, taxeinformation och tidtabeller.

Knutpunkt/ terminal En bytespunkt med visst utbud av service för reserelaterade behov såsom exempelvis biljett-försäljning. Knutpunkterna bör om möjligt samlokaliseras med andra, för staden viktiga målpunkter såsom arbetsplatser, handel och bostäder.

Närvarovisare T.ex. reflexsnurra eller busstopp.

Realtidstavla Anger ankomst- och avgångstider i realtid.

Resecentrum Ett resecentrum innebär en fysisk samman-koppling av olika trafikslag och därmed olika trafikföretag. Färdmedlen kan vara olika kollektiva färdmedel, taxi, bil och cykel. Hela resekedjan måste kunna representeras vid resecentrumet. Ett resecentrum innehåller ofta ett stort utbud av service till resenärerna.

Station Ordinarie uppehållsplats för tåg vid järnväg, vid vilken resande kan stiga av och på och som är försedd med perronger, större byggnad för biljett-försäljning m.m. kan finnas.

Taktil tavla Informationstavla utformad för synskadade. Informationen är uppbyggd i flera lager i form av reliefer.

Terminaltavla Vid större hållplatser redovisas de trafikerande linjerna på en terminaltavla. Tavlan visar linjer, destination samt från vilket hållplatsläge linjen avgår från.

Tidtabellskassett En tavla för tidtabell som monteras i väderskydd eller på stolpe.

Tidtabellstavla Vid hållplatser, som trafikeras av många linjer är informationstavlan inne i väderskyddet inte tillräcklig. Då monteras en större tavla, en tid-tabellstavla, utanför väderskyddet.

Topptavla Tavla på stolpe som är placerad på hållplats för att ge resenären information om hållplatsnamn och lägesbokstav.

Väderskydd Busskur för resenärerna, som är placerad på hållplatsen. Utseendet varierar pga. olika fabrikat och storlekar.

Referenser

Bussar och Lugna gatan, Kör buss snabbt utan att det går fort, En idéskrift från Skånetrafiken i samarbete med Vägverket Region Skåne. Skånetrafiken, 2000.

Buss 2010 (ver 1.2), branchgemensamma funktionskrav på bussar. Svensk kollektivtrafik, 2012-01-25.

Handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken. Västtrafik, 2014.

Handlingsplan för ökad tillgänglighet. Västtrafik, 2004.

Hållplatsspecifikation. Västtrafik, uppdaterad 2016-09-07.

Policy för utformning och utrustning av hållplatser. Trafikkontoret, Göteborgs Stad, Trafiknämnden, RAP 1997:10. ISBN: 99-1493931-7.

Rebel 91 Teknisk beskrivning för anordnande av vägbelysning. Sveriges kommuner och landsting samt Trafikverket.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland, Programperiod 2017-2020 med långsiktig utblick till 2035. Västra Götalands-regionen, 2016.

Riktlinjer och standard/normer för fysisk tillgänglighet för personer med funktionshinder inom trafiken i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen, Luftfartsverket, Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Kommunalförbundet Fyrbodal, Kommunalförbundet Sjuhärad, Kommunalförbundet Skaraborg, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) och Västtrafik i samverkan med Handikapporganisationerna i Västra Götaland, 2006.

Teknisk Handbok (TH). URL: http://th.tkgbg.se/.

Trafik för alla, Trafikkontorets tillgänglighetsprogram 2014–2018. Beslutsunderlag TN 131218, Göteborgs Stad, Trafikkontoret.

Trafikverkets ansvar i stationsmiljöer. TRV 2016/101445.

Utrustningshandboken. Västtrafik, 2014.

VGU 2015. Trafikverket.

Västtrafiks affärsplan. Beslutad i VTLG 12 dec 2016.

Västtrafiks årsredovisning 2016. Västtrafik, 2017.

Lagar och förordningar

Såväl lokalisering som utformning av hållplatser styrs och påverkas av flera lagar och förordningar.

Boverkets författningssamling, BFS 2011:5 ALM 2

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader.

Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263)

Beskriver förutsättningar för länsplaneringen och regionplaneringen.

Förordning om statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar mm (SFS 1988:1017)

Reglerar statsbidrag till bl. a. busshållplatser och kollektivtrafikfordon.

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Allmänna och regionala bestämmelser om kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg och med tunnelbana.

Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (1979:558)

Den som för tillsyn och utövar trafik ansvarar för att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder.

Vid all planering av kollektivtrafiken skall funktionshindrades behov beaktas och de färdmedel som används skall så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder.

Lagen om huvudmannaskap

Reglerar att det i varje län skall finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken och trafikhuvudmannens uppgifter.

Miljöbalken (MB 1998:808)

Vid större anläggningar som terminaler måste anläggningen följa Miljöbalkens rekommendationer. Vid hållplatser är det kommunerna med väghållningsansvaret som måste uppfylla Miljöbalkens riktlinjer.

Plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Översiktsplanen är obligatorisk. Den behandlar mark- och vattenanvändning och bebyggelseutveckling för kommunens hela yta.

Detaljplanen skall visa den närmare regleringen av marken. Av detaljplaner bör det framgå var hållplatser skall placeras. För att uppföra en byggnad eller anläggning, bygga till eller göra vissa ändringar krävs det bygglov.

Väderskydd är i regel bygglovspliktiga. PBL innehar bestämmelser om tillgänglighet för personer med funktionshinder.

Regeringens proposition 1999/2000:79: Från patient till medborgare - en nationell handlingsplan för handikappolitiken

Propositionen fastställer att människor med funktionshinder skall kunna vara fullt delaktiga i samhällslivet och att denna aspekt skall ingår som en naturlig del i all samhällsplanering.

Propositionen bestämde även att kraven skall ses över och skärpas vilket inledde arbetet med att se över och skärpa kraven i PBL.

Trafikförordningen (SFS 1998:1276)

I trafikförordningen (Trf 1998:1276), som gäller från 1 oktober 1999, anges bestämmelser för trafik på väg och i terräng. Enligt Trf 10.kap meddelas lokala trafikföreskrifter av kommunen och länsstyrelsen.

TSD - Tekniska specifikationer för driftskompabilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (nr 1300/2014)

EUs tekniska krav för byggande av järnväg.

Väglagen (VägL. 1971:948)

Väglagen reglerar byggandet och drift av allmän väg. I Väglagen anges bl. a att väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick och att skäliga sanitära hänsyn och trevnadshänsyn skall tillgodoses.

Vägmärkesförordningen (VMF 2007:90)

VMF omfattar anvisningar för trafik genom vägmärken, vägmarkeringar och trafiksignaler.

Liezl Larsson

Från: Suzanne Frej Pedersen <suzanne.frej@vgregion.se>
Skickat: den 4 november 2021 11:15
Till: Regionstyrelsen; Vasttrafik
Ämne: Protokollsutdrag från kollektivtrafiknämndens sammanträde den 29 oktober 2021 - Yttrande över motion från Anders Strand (SD) med flera om flexibla hållplatser
Bifogade filer: Protokollsutdrag från kollektivtrafiknämndens sammanträde den 29 oktober 2021 - Yttrande över motion från Anders Strand (SD) med flera om flexi....pdf; Motion av Anders Strand (SD) med flera om flexibla busshållplatser00.pdf

Detta mejl är skickat från en extern e-postadress. Vänligen klicka inte på länkar och öppna inte bilagor om du inte känner igen avsändaren och vet att innehållet är säkert.

Översänder protokollsutdrag från kollektivtrafiknämndens sammanträde 29 oktober 2021, angående Yttrande över motion från Anders Strand (SD), m fl om flexibla hållplatser
(Diarienummer RS 2021-03326)

För kännedom till Västtrafik

Med Vänliga hälsningar

Suzanne Frej Pedersen

Styrelse & nämndsekretariat
Avdelning Ärendesamordning & kansli
Koncernkontoret Västra Götalandsregionen

Telefon: 0767- 71 58 30

E-post: suzanne.frej@vgregion.se

Besöksadress: Bergslagsgatan 2, 411 04 Göteborg

Postadress: Regionens hus, 405 44 Göteborg

Regionfullmäktige **2021 06 08**

Motion
Flexibla busshållplatser.

De flesta människor som reser med kollektivtrafiken i Västra Götaland känner sig trygga, men många har säkert varit med om att den kan vara stökigt i anslutning till hållplatsen och man väljer att inte stiga av då man har en promenad från hållplats till bostaden, bor man mitt i mellan två hållplatser kan det vara tryggare om det gick att kliva av bussen utmed vägen, Det är när man går från stationen eller busshållplatsen som otryggheten infinner sig.

Syftet med förslaget är att öka tryggheten genom att resenären kan kliva av närmare sin slutdestination. Låt bussarna stanna mellan hållplatser under sena kvällar och på helger för flexibel avstigning. Det är viktigt att Västra Götalandsregionen gör allt för att öka säkerhet och trygghet för resenärerna.

Systemet med flexibel avstigning nattetid finns på försök hos SL i Stockholm samt i Skåne och Värmlandssamverkan har beslutat att systemet ska utreds och provas även i Region Värmlands kollektivtrafik.

Baserat på ovannämnda föreslår Sverigedemokraterna i Västra Götalandsregionen

Att: Kollektivtrafiknämnden ser över möjligheterna att införa flexibel avstigning mellan ordinarie hållplatser i utsatta och otrygga områden under dygnets mörka timmar.

Anders Strand
Ledamot regionfullmäktige (SD)

Heléne Angerheim Granbom
Ledamot regionfullmäktige (SD)

Jimmie Stranne
Ledamot regionfullmäktige (SD)

§ 71

Yttrande över motion från Anders Strand (SD) med flera om flexibla hållplatser

Diarienummer KTN 2021-00109

Beslut

Kollektivtrafiknämnden föreslår att regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige besluta följande:

1. Motionen besvaras av Västtrafik med hänvisning till att det är en operativ fråga inom Västtrafiks ansvar.

Sammanfattning av ärendet

Anders Strand (SD) med flera har i en motion till regionfullmäktige föreslagit att kollektivtrafiknämnden ges i uppdrag att se över möjligheterna att införa flexibel avstigning mellan ordinarie hållplatser i utsatta och otrygga områden under dygnets mörka timmar. Regionfullmäktige har skickat förslaget på remiss till kollektivtrafiknämnden för yttrande.

Syftet med förslaget är att öka tryggheten genom att resenären kan kliva av närmare sin slutdestination. Det skulle ske genom att låta bussarna stanna mellan hållplatser under sena kvällar och på helger för flexibel avstigning. Motionärerna hänvisar till att systemet med flexibel avstigning nattetid finns på försök hos SL i Stockholm samt i Skåne och ska utredas och provas även i Region Värmland.

Förslag till yttrande:

2012 motionerade Monica Selin (KD) om att införa flexibla nattstopp för regionens bussar med hänvisning till införande i Kalmar. Kollektivtrafiknämnden yttrade sig då med att det är en tydligt operativ fråga som påverkar förarnas arbetsmiljö och säkerheten för både förare och resenärer. Och att det därmed är Västtrafiks ansvar att avgöra om det är möjligt att införa nattstopp. Västtrafik, som också yttrade sig över motionen, svarade att de avråder från ett införande av nattstopp med hänvisning till trafiksäkerhetsrisker, osäkerheter kring körtid och pågående övriga insatser för ökad trygghet.

Sedan motionen 2012 har det i några regioner pågått försök med nattstopp. Region Kronoberg och Region Kalmar har permanenta lösningar. De regioner som har infört flexibla nattstopp har en liten användning av tjänsten, men tycker sig kunna mäta en ökad nöjdhet och trygghet hos resenärer utifrån att möjligheten

finns. Det finns dock en rad utmaningar med detta, inte minst ur förarnas perspektiv och trafiksäkerheten för resenärerna. Liksom i yttrandet över tidigare motion om flexibla nattstopp anser kollektivtrafiknämnden att det är inom Västtrafiks ansvar att ta ställning i frågan.

Beslutsunderlag

- Tjänsteutlåtande daterat 2021-10-20

Yrkanden på sammanträdet

Boris Leimar och Björn Selfjord (båda SD) yrkar bifall till motionen

Alex Bergström (S) yrkar enligt liggande förslag, att motionen besvaras av Västtrafik.

Beslutsgång

Ordförande ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar att motionen besvaras av Västtrafik.

Skickas till

- Regionstyrelsen som svar, regionstyrelsen@vgregion.se, ange diarienummer RS 2021-03326
- Västtrafik för kännedom, vasttrafik@vasttrafik.se