



# Hållplatshandbok

**TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM REGION KRONOBERG 2021 –  
2030 MED UTBLICK**

Diarienummer: 19RGK393

Remissversion 01 2021

## Innehållsförteckning

---

<b>Bakgrund och förutsättningar.....</b>	<b>1</b>
Ekonomiska förutsättningar.....	1
Hållplatsfakta.....	2
Mål, indikatorer och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet.....	3
<b>Roller och ansvarsfördelning.....</b>	<b>4</b>
<b>Marknadstillträde för kommersiell trafik.....</b>	<b>6</b>
<b>Trafiksäkerhet och tillgänglighet.....</b>	<b>7</b>
Trafiksäkerhet.....	7
Tillgänglighet.....	7
<b>Koppling mellan kvalitetsfaktorer och hållplatser.....</b>	<b>9</b>
Information.....	9
Underhåll och skötsel.....	9
Utformning.....	9
<b>Kategorisering, utformning och prioritering av hållplatser.....</b>	<b>11</b>
Riktlinje.....	11
Kategorisering.....	11
Utformning.....	12
Prioritering.....	15
Stråk i trafikförsörjningsprogrammet.....	15
Hållplatser i Kronoberg som ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2030.....	16

## Bakgrund och förutsättningar

---

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg ansvarar för den långsiktiga och strategiska planeringen av kollektivtrafiken i länet, vilket fastslås i trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet omfattar även hur hållplatser ska utformas, hur tillgänglighet för personer med funktionsvariation ska tillgodoses samt tillgänglighet till hållplatser för kommersiella aktörer. Detta har slagits fast i §10 pp. 4–5 av kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065).

Den 1 januari 2015 bildades Region Kronoberg och då skatteväxlades länets kollektivtrafik, dock inte hållplatserna. Detta innebär att Region Kronoberg inte äger och ansvarar för att bygga samt underhålla hållplatserna. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska emellertid fastställa vilka krav som ställs på hållplatser vad gäller funktion, tillgänglighet, utseende, drift och underhåll. I enlighet med tidigare reglering enligt förbundsordningen för Regionförbundet södra Småland är det även fortsättningsvis respektive väghållare (kommun, stat eller vägsamfällighet) som ansvarar för drift och underhåll av hållplatser.

Hållplatser bör utvecklas genom nära samverkan med det omgivande samhället, då detta ger mereffekter. Lokalisering av bostäder, verksamheter och service kring hållplatser ökar tillgängligheten till kollektiva resor och kan på så sätt bidra till ett mer hållbart transportsystem och en hållbar samhällsutveckling.

Hållplatsers utformning och funktion spelar en stor roll för att öka attraktiviteten och tryggheten samt göra den kollektiva resan till en positiv upplevelse. Av flera skäl är det eftersträvansvärt att hållplatser utformas efter en enhetlig och given standard. Som resenär ska man känna igen sig och veta vad man har att förvänta. Det är grundläggande att platsen där man väntar upplevs som trygg och säker av alla resenärer – vana eller ovana, med eller utan funktionsvariation. Som resenär ska man också kunna nå hållplatsen på ett säkert och enkelt sätt. Ett annat viktigt skäl till ovanstående krav är det samlade intrycket av en attraktiv region som såväl boende som förbipasserande resenärer får när kollektivtrafiken ger ett enhetligt, tillgängligt, välvårdat och välskött intryck.

Hållplatshandboken är framtagen som en del av trafikförsörjningsprogrammet. Syftet med den är att tydliggöra riktlinjer, roller och ansvar gällande länets hållplatser. Den är avsedd att vara ett planeringsunderlag för länets kommuner och övriga väghållare. Den ska ge riktlinjer för utformning, trafiksäkerhet och tillgänglighetsanpassning för nya och gamla hållplatser samt för drift och underhåll. Vidare ska hållplatshandboken även fungera som ett underlag i det fortsatta arbetet med att tillgängliggöra hela kollektivtrafiksystemet, vilket bland annat inkluderar informationskanaler, biljettsystem, reseplanerare och fordon.

## Ekonomiska förutsättningar

Ur ett ekonomiskt perspektiv är det viktigt att de medel som finns till förfogande används på ett resurseffektivt sätt, det vill säga där det ger optimal effekt. Det är inte rimligt eller ekonomiskt hållbart att alla hållplatser har samma standard, byggs om eller justeras efter alla

krav och synpunkter. Med god planering och framförhållning kan emellertid förbättringar och utveckling mot säkrare och mer ändamålsenliga och tillgängliga hållplatser successivt genomföras. Oavsett standard ska samtliga hållplatser underhållas med samma kvalitet. Både förbättringar och underhåll bör ske i samverkan mellan berörda aktörer.

## Hållplatsfakta

I Kronoberg finns det lite drygt 2200 hållplatslägen knutna till den allmänna kollektivtrafiken. Dessa är av olika standard och har ett mycket varierande antal påstigande. I varje kommun finns minst en större hållplats, såsom tågstation eller bussterminal. Information om utrustning och material, hållplatsernas koordinater, tillgänglighet och kategorisering finns samlat i Länstrafiken Kronobergs planeringsverktyg Rebus, varför det är viktigt att hållplatsregistret uppdateras kontinuerligt. I tabellen nedan visas antalet hållplatslägen per kommun.

Tabell 1. Antal hållplatslägen per kommun.

Kommun	Antal hållplatslägen
Alvesta	307
Lessebo	87
Ljungby	450
Markaryd	66
Tingsryd	220
Uppvidinge	168
Växjö	813
Älmhult	200
<b>Totalt</b>	<b>2311</b>

Under 2019 genomfördes drygt 10,6 miljoner resor med Länstrafiken Kronoberg. Genom denna statistik, som kommer ifrån biljettsystemet, är det möjligt att se var resenärer stiger på. Även om det finns en viss osäkerhet i uppgifternas exakthet så ger statistiken en uppskattning av hur frekvent länets hållplatser används.

Intervallen för påstigande per år, i tabellen nedan, har tagits fram för att överensstämja med kategoriseringen av länets hållplatser. Kategoriseringen bygger inte enbart på antalet påstigande, utan även fler aspekter vägs in.

Tabell 2. Andel påstigande per år utifrån hållplatskategori.

Påstigande per år	Andel av totala antalet hållplatslägen	Kategori
Fler än 20 000	3 %	A, B eller C
7 500 – 20 000	5 %	A, B eller C
4 000 – 7 499	5 %	A, B eller C
2000 – 3 999	5 %	D
250 – 1 999	24 %	D
50 – 249	21 %	D
1 – 49	34 %	D
0	3 %	-

## Mål, indikatorer och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammets övergripande målbild är att *i Gröna Kronoberg är kollektivtrafiken en naturlig del av våra öppna och hållbara livsmiljöer*. För att på ett tydligt sätt kunna arbeta mot detta har två strategiska områden, attraktiv respektive klimatsmart och resurseffektiv kollektivtrafik, med tillhörande mål tagits fram, varav ett antal berör tillgänglighet, enkelhet och trygghet.

### Mål

- Ökad trygghet i kollektivtrafiken samt på väg till och från den
- Stärkt tillgänglighet i länet till service, fritid, arbete och studier

### Indikatorer och åtgärder

- Det känns tryggt att resa med kollektivtrafik
- Tryggheten generellt
- Det är enkelt att resa med kollektivtrafik
- Det är enkelt att få information inför resan
- Det är enkelt att köpa biljetter och kort
- För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka kollektivt
- Hållplatser med minst 2500 påstigande per år ska tillgänglighetsanpassas och underhållas enligt hållplatshandbokens prioriteringar

Dessa mål, indikatorer och åtgärder är de som främst berör tillgänglighet, enkelhet och trygghet, och är viktiga frågor att samverka med tillsammans med länets aktörer. Utöver angivna mål, indikatorer och åtgärder för 2030 arbetar regionen i samverkan med kommuner och Trafikverket för att undermåliga, osäkra eller dåligt fungerande väderskydd ersätts eller avlägsnas efter hand. Detta innebär alltså att hållplatser med färre resenärer kan komma att åtgärdas under programperioden.

## Roller och ansvarsfördelning

Det konkreta ansvaret för hållplatser beror på vem som är väghållare. Länstrafiken Kronoberg ansvarar i regel för hållplatstoppar och information, vid tågstationer ansvarar för Trafikverket för dessa element.

Trafikverket ansvarar för anläggande, drift och underhåll av hållplatser på det statliga vägnätet. Kommunerna ansvarar för anläggande, drift och underhåll av hållplatser på det kommunala vägnätet. Vid hållplatser på enskilda vägar ansvarar respektive markägare eller vägsamfällighet för anläggande, drift och underhåll.

I planeringsskedet av en hållplats ska det tydliggöras vem eller vilka som ska anlägga, bekosta och underhålla hållplatsen samt utformning och utrustning.

Tabell 3. Ansvarsfördelning på hållplatser i Kronobergs län.

Hållplatsdel	Ansaret omfattar	Ansvar på statligt vägnät	Ansvar på kommunalt vägnät
Kör- och markytor	Renhållning, snöröjning, halk-bekämpning, underhåll	Trafikverket	Kommun
Allmän belysning, pendlarparkering och planteringar	Renhållning, skötsel, underhåll, elabonnemang	Trafikverket	Kommun
Väderskydd	Renhållning, skötsel, underhåll	Kommun	Kommun
Belysning i väderskydd och övrig utrustning samt el till dessa	Armatyr, utrustning, elabonnemang, underhåll	Kommun	Kommun
Hållplatsutrustning (bänkar, papperskorg, cykelställ, osv.)	Renhållning, skötsel, underhåll	Kommun	Kommun
Informationsbärare (hållplatstopp och stolpe)	Renhållning, skötsel, underhåll	Länstrafiken Kronoberg	Länstrafiken Kronoberg
Anslutande gång- och cykelväg	Renhållning, snöröjning, drift, underhåll	Trafikverket	Kommun

Många aktörer är inblandade i planering och utförande av kollektivtrafiken inom Region Kronoberg, bland annat den regionala kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken Kronoberg, trafikentreprenörer, kommuner och Trafikverket.

Region Kronoberg har som uppgift att se till att länets invånare har god tillgång till kollektivtrafik och att kollektivtrafiken hela tiden utvecklas i enlighet med invånarnas resbehov och länets politiska målsättningar. Länstrafiken Kronoberg ansvarar för att samordna, planera, utveckla och marknadsföra allmän och särskild kollektivtrafik. Vidare ansvarar även Länstrafiken Kronoberg för samordning av andra trafikuppdrag efter särskild överenskommelse med respektive kommun. All trafik utförs av privata entreprenörer och upphandlas i konkurrens.

Kommunerna ansvarar för drift och underhåll av markanläggning vid hållplatser i anslutning till det kommunala väg- och gatunätet. I det kommunala åtagandet ingår anslutning med säkra

gång- och cykelvägar samt att behovet av parkering för cykel och i förekommande fall även bil tillgodoses. Kommunerna kan genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg ansöka om statliga bidrag för vissa kollektivtrafikåtgärder via Länstransportplanen, bidragsdelen uppgår till 50 procent av den totala summan för åtgärden. Åtgärder ska utgå ifrån de riktlinjer och prioriteringar som trafikförsörjningsprogrammet och hållplatshandboken fastställer. När åtgärder planeras bör avstämning ske med hållplatsansvarig hos Länstrafiken Kronoberg, och i förekommande fall Trafikverket, innan ansökan om bidrag lämnas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikverket ansvarar för transportsystemets långsiktiga planering vad avser väg- och järnvägstrafik samt sjö- och luftfart. Trafikverket svarar också för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar samt äger och underhåller alla spårområden och plattformar längs med järnvägen. Större busshållplatser är som regel lokaliserade intill järnvägsstationer, men är oftast placerade på kommunal mark och därmed utanför Trafikverkets område.

## Marknadstillträde för kommersiell trafik

---

I den proposition som föregick kollektivtrafiklagen, 2009/10:200, poängterar regeringen vikten av att alla kollektivtrafikföretag på neutrala och icke-diskriminerande villkor ska få tillgång till infrastruktur och andra gemensamma funktioner. Inom ramen för *Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik* har det tagits fram en vägledning till process och principer för tillträde till och prissättning av bytestpunkter. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg avser att i största möjliga utsträckning följa dessa rekommendationer.

Kortfattat innebär rekommendationerna i vägledningen att:

- Infrastrukturen är fri att utnyttja på allmän platsmark och på allmän väg inom ramen för gällande trafikregler
- På tomtmark kan tillgången regleras genom avtal och tilldelning kan ske antingen kontinuerligt eller via en tidsstyrd process (till exempel vid vissa tidpunkter, liknande Trafikverkets tilldelning av tåglägen)

I Kronoberg bedöms eventuell kapacitetsbrist på angöringsplatser och tidtabellsutrymme endast kunna uppstå vid Växjö resecentrum, Alvesta resecentrum och Ljungby terminal. Det är främst för dessa hållplatser som principer gällande hur och vem som ska få tillgång till olika funktioner eventuellt kan behöva fastställas, vilket i så fall hade indikerat en prioritering av olika former av trafik.



# Trafiksäkerhet och tillgänglighet

---

## Trafiksäkerhet

En attraktiv kollektivtrafik erbjuder en trygg och säker resa för alla resenärer. Att åka kollektivt är generellt sett ett säkert sätt att resa på. Säkerheten handlar om att minimera risken för olyckor och minska konsekvenserna av fel.

Olyckor med oskyddade trafikanter kan inträffa var som helst, även vid hållplatser. Hållplatser kan i de flesta fall byggas om för att bli mer trafiksäkra. Ur trygghets- och säkerhetsskäl är det en fördel ifall väderskydd utformas så att väntande resenärer och chaufförer ser varandra på långt håll. Hållplatser på landsbygd och i glesa miljöer är i stor utsträckning utformade för att utgöra minsta möjliga hinder för övriga motortransporter. Trygghets- och säkerhetsaspekter för väntande resenärer får för den skull inte glömmas bort vid utformning av dessa hållplatser. En avgörande betydelse för trafiksäkerheten vid hållplatser är hastigheten på vägen, antalet fordon som trafikerar samt antalet av- och påstigande resenärer. Hållplatser på landsbygd och i glesa miljöer används ofta av barn och ungdomar, vilket ställer högre krav på utformningen. Dessa hållplatser saknar ofta plattformar, gång- och cykelväg samt planskild passage över vägen, vilket ökar känslan av otrygghet och osäkerhet. Om möjligt ska dessa hållplatser ligga avskilt från körbanan.

Trafiksäkerheten vid hållplatser gäller inte enbart relationen mellan väntande resenärer och motortransporter. En ökad trafiksäkerhet är också av stor betydelse mellan väntande resenärer och omgivande gång- och cykeltrafik. Placering av hållplats och väderskydd i förhållande till passerande gång- och cykelväg är viktigt att ta hänsyn till, framförallt med tanke på att användningen av elcyklar och andra delade mobilitetstjänster ökar. Trafiksäkerheten i anslutning till hållplatser ska särskilt beaktas, med hänsyn till såväl oskyddade trafikanter och annan trafik som till chaufförernas arbetsmiljö.

## Tillgänglighet

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg har i uppdrag att tillhandahålla en kollektivtrafik som tillgodoser alla människors resbehov. Människor ska kunna leva sina liv självständigt och utan begränsande hinder. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för olika behov och upplevas som ett attraktivt alternativ, även av personer med olika funktionsvariationer.

### *Tillgänglighet och utveckling*

Kollektivtrafiken ska kontinuerligt utvecklas och göras mer användbar. De åtgärder som idag kallas anpassningar ska vara norm och standard. För kollektivtrafikens aktörer innebär detta att:

- Skapa förutsättningar för delaktighet och jämlikhet för personer med olika funktionsvariationer
- Arbeta för att undanröja hinder att använda kollektivtrafiken
- Ställa krav på tillgänglighet, användbarhet och enkelhet vid all planering och upphandling av kollektivtrafik
- Ställa krav på att tillgänglighetsutrustning i alla fordon kontinuerligt kontrolleras

- Stimulera alla berörda aktörer till att beakta behovet av tillgänglighet, användbarhet och enkelhet
- Samråda med berörda organisationer som en naturlig del i det ordinarie arbetet
- Informera och utbilda all personal i tillgänglighetsfrågor för att skapa motivation och engagemang kring dessa frågor i det dagliga arbetet

Strävan ska vara att erbjuda tillgängliga resor med allmän kollektivtrafik till de som idag har färdtjänst eller väljer egen bil. Samtidigt ska den åldrande befolkningen som idag använder den allmänna kollektivtrafiken kunna vara kvar i detta system framöver.

### *Tillgänglig kollektivtrafik*

Utgångspunkten för utveckling och utformning av kollektivtrafiken i regionen är att den ska ske på ett jämlikt och jämställt tillvägagångssätt. Det innebär i längden att kollektivtrafiken ska vara ett väl fungerade alternativ för Kronobergs invånare och besökare, oavsett kön, ålder, funktionalitet, nationalitet etc. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för olika behov och hänsyn måste tas till att olika grupper reser på olika sätt.

Hela fordonsflottan, både tåg och buss, är idag tillgänglighetsanpassad, men för att kollektivtrafiken ska bli helt tillgänglig för personer med funktionsvariation samt barn, unga och äldre krävs fortsatt stora satsningar, framförallt på att tillgängliggöra information på olika sätt och tillgänglighetsanpassa hållplatser utifrån olika behov. Detta kräver hårt arbete och en fortsatt samverkan mellan Region Kronoberg, länets kommuner och Trafikverket.

I detta arbete har Region Kronoberg definierat att en tillgänglig kollektivtrafik innebär att följande moment är möjliga att genomföra för alla resenärer i den upphandlade kollektivtrafiken:

*Planera resan.* Det ska vara möjligt för alla resenärer att använda något av de verktyg som finns för att planera kollektivtrafikresan innan den genomförs.

*Köpa och använda biljett.* Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, uppfatta, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas. Försäljnings- och informationsplatser ska gå att hitta samt vara tillgängliga för personer med funktionsvariation.

*Vistas och orientera sig på hållplats.* Hållplatser ska vara tillgängliga och säkra. Enkla, säkra och trygga byten ska eftersträvas på alla hållplatser. All möblering och belysning samt vinterunderhåll ska anpassas så att vistelsen och orienteringen underlättas för personer med funktionsvariation. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service som erbjuds.

*Ta del av information.* Trafikinformation ska anpassas så att alla resenärer har möjlighet att ta del av informationen, såväl före som under resan, via någon av de olika informationskanaler som finns.

*Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet.* Det ska vara möjligt för alla resenärer att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet på ett tryggt och säkert sätt. Samtliga resenärer ska kunna ta del av information samt eventuell service ombord på fordon. Tydligt utmärkta prioriterade sittplatser och rullstolsplatser ska finnas.

## Koppling mellan kvalitetsfaktorer och hållplatser

---

En attraktiv kollektivtrafik innefattar många olika faktorer, men något som bedöms vara grundläggande är trygghet, enkelhet, tillgänglighet och punktlighet. Faktorerna är viktiga för alla resenärstyper, vare sig man åker ofta eller sällan.

Hållplatsers lokalisering och utformning liksom anslutande gång- och cykelvägnät samt eventuella pendlarparkeringar är viktiga aspekter att beakta i förhållande till faktorerna. Hållplatsen ska vara överblickbar i alla ljusförhållanden och belysning kan behövas för att öka tryggheten såväl som för att skapa bättre förutsättningar för att kunna ta del av information. Belysning kan också vara nödvändigt för att chauffören tidigt ska kunna upptäcka väntande resenärer.

Såväl väderskydd som själva hållplatsen ska upplevas som trygg. Hållplatsen ska vara tydligt markerad och det ska framgå vilka linjer som trafikerar hållplatsen. Som nämns ovan är det viktigt att hållplatsen syns på långt håll, området ska därför hållas rent från skymmande växtlighet och skyltar ska placeras så att de inte skymmer.

Det är samtidigt inte rimligt eller ekonomiskt genomförbart att alla hållplatser har samma standard, byggs om eller justeras efter alla krav och synpunkter. Med en god planering och framförhållning kan förbättringar och utveckling mot säkrare, tillgängligare och mer ändamålsenliga hållplatser successivt genomföras.

### Information

Som resenär behöver man information före, under och efter resan – information på olika sätt, via olika informationsbärare. Detta skapar säkerhet och trygghet hos resenären. Utformning och placering av information, vare sig det gäller fysisk eller digital sådan, ska vara av ett sådant slag att alla kan ta del av den. Information till resenären är Länstrafiken Kronobergs ansvar.

Rökning är enligt lag inte tillåten i utomhusområden i anslutning till av- och påstigning (busshållplatser, perronger) eller som på annat sätt är avsedda för resenärer (exempelvis biljettområden och gångbanor i anslutning till hållplats) och det är viktigt att denna information framgår tydligt.

### Underhåll och skötsel

Komfort, trivsel och trygghet är lika viktigt på fordonet som på hållplatsen. Material, utrustning och utformning är aspekter som ökar detta, men ännu viktigare är fungerande underhåll och skötsel av hållplatsen.

Snöröjning och halkbekämpning av hållplatser samt anslutande gång- och cykelvägar är väghållarens ansvar och ska prioriteras högt. Detsamma gäller grundläggande underhåll av markytan på och runt hållplatsen samt gång- och cykelvägar. Väghållaren ansvarar för eventuell tvätt och städning av markytan.

### Utformning

Som resenär upplevs väntetiden som mer besvärlig än själva åktiden. En sittplats är betydelsefull då eftersom att den ökar upplevelsen av bekvämlighet, även under väntetiden. Resenären

vill också kunna skydda sig mot regn, blåst och snö. Väderskydd med sittplatser värderas, som nämns ovan, högt och är motiverat på hållplatser med minst 10 påstigande per dag. På vissa platser kan väderskydd även vara motiverat vid färre antal påstigande.

Både ekonomiskt och ur igenkänningsfaktor är det en fördel med standardiserade väderskydd och annan utrustning, både när nya hållplatser byggs eller gamla hållplatser åtgärdas. Som regel innebär också upphandling av en större volym minskade kostnader.

## Kategorisering, utformning och prioritering av hållplatser

---

### Riktlinje

De riktlinjer och anvisningar som finns i *Vägars och Gators utformning* (VGU) beaktar i ökad utsträckning trafiksäkerhet, tillgänglighet och bussprioritering. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg fastslår att VGU ska vara styrande när åtgärder genomförs utifrån hållplatshandbokens prioriteringar.

VGU har tagits fram av Trafikverket och *Sveriges Kommuner och Regioner* (SKR). Reglerna är obligatoriska inom Trafikverket, men frivilliga och rådgivande för Sveriges kommuner. De krav och råd som VGU föreskriver innebär att man på ett tydligt sätt beskriver den färdiga väg- eller gatuanläggningens egenskaper. Detta medför att krav- och rådsdokumenten i VGU kan användas som bland annat underlag för upphandling av projektering och entreprenad.

Samtliga dokument tillhörande VGU och ytterligare information finns tillgängligt på:  
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/Utformning-av-vagar-och-gator/vgu/>

### Skapande och nedläggning av hållplatser

Kollektivtrafik är ett verktyg för tillgänglighet, varför det är viktigt att arbeta aktivt med hållplatsers läge och utformning. Det är viktigt att analysera hållplatser kopplat till nya lägen och ibland avveckling ifall en hållplats inte används. Analysen är central för att ta rätt beslut och därför är det centralt att samverka med Trafikverket och kommunerna berör ämnet.

Både vid eventuellt skapande och nedläggning av hållplats måste önskemål, synpunkter och information om bostäder, verksamheter, fritid, osv. tas in från olika aktörer. Platsens specifika egenskaper ligger till grund för analysen samt samverka med väghållaren.

När det kommer till att testa nya hållplatser är det viktigt att man ger det tid, eftersom det tar tid att skapa nya vanor. Eventuellt kan man börja med en avskalad tidsbestämd ”testvariant” som efterhand permanentas och då byggs om för att bli en fullt tillgänglig och trafiksäker hållplats enligt VGU. En konsekvensanalys är viktig att göra inför och under detta skede för att få en uppfattning av behov och förutsättningar framöver.

När det kommer till att lägga ned hållplatser som inte används är även här analys av platsens specifika egenskaper och förutsättningar grundläggande. Analysen ska belysa om hållplatsen ska finnas kvar, flyttas eller läggas ned. Om nedläggning föreslås ska samråd ske med kommunen samt eventuellt Trafikverket. Om bedömningen är att hållplatsen ska finnas kvar ska den uppfylla samtliga grundläggande utformningskriterier enligt VGU.

### Kategorisering

Hållplatserna i Region Kronoberg är indelade i fyra huvudkategorier vilka baseras på ett antal kriterier, bland annat geografisk lokalisering och antal påstigande per dag eller år. Vid hållplatser med stor andel yngre påstigande bör även säkerhetsaspekter beaktas.

### *Kategori A: Resecentrum eller station med byte buss/buss eller buss/tåg*

**Resecentrum:** Bytespunkt för både buss och tåg. Personlig service för köp av biljetter och information, minst dagtid. Biljettköp kan även genomföras i automat. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

**Station:** Bytespunkt för både buss och tåg. Biljettköp i automat. Låg eller ingen personlig service. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

### *Kategori B: Terminal buss/buss eller huvudhållplats i tätort*

**Terminal** möjliggör byten för buss, är i vissa fall även **huvudhållplats** i tätort. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

### *Kategori C: Större hållplats*

**Större hållplats** på statlig eller kommunal väg. Minst 4000 påstigande per år. Fysisk tillgänglighet i enlighet med VGU.

### *Kategori D: Mindre hållplats*

**Mindre hållplats (D1):** Minst 250 påstigande per år. Enklare utrustning. Hållplats ska vara trafiksäkert utformad i enlighet med VGU. Fullständig fysisk tillgänglighet kan inte garanteras.

**Mindre hållplats (D2):** Mindre än 250 påstigande per år. Hållplatsen når inte kravet för att tillhöra kategori D utifrån antalet påstigande, men bedöms ändå som en viktig hållplats. Enklare utrustning. Hållplats ska vara trafiksäkert utformad i enlighet med VGU. Fullständig fysisk tillgänglighet kan inte garanteras.

### *Ej kategoriserade hållplatser*

**Mindre hållplats:** En bedömning ska göras om hållplatsen ska finnas kvar, flyttas eller läggas ned. Om nedläggning föreslås ska samråd ske med kommunen. Om bedömningen är att hållplatsen ska finnas kvar ska den kategoriseras enligt kategori D och samtliga grundläggande utformningskriterier uppfyllas.

**Skolhållplats:** Hållplatser som enbart trafikeras av skolskjutstrafik för grundskoleelever kategoriseras inte i denna hållplatshandbok. Därför ges inga riktlinjer gällande utformning.

## **Utformning**

Utformningsfunktionerna som beskrivs nedan är en sammanvägning av åtgärder utifrån trafiksäkerhet, tillgänglighet och kvalitetsfaktorer. Istället för att detaljstyra hållplatsernas utformning anges ett minimum som ska uppfyllas för respektive kategori. Det görs ingen distinktion om hållplatsen är placerad i tätort eller i mer glesa miljöer.

I trafikförsörjningsprogrammet har Region Kronoberg en ambition i att se hela resan. Vägen till och från hållplats för gående och cyklister är av stor betydelse. Det finns inga exakta krav för detta, men ett generellt krav för samtliga kategorier är att tillgängligheten och trafiksäkerheten till hållplatserna ska vara god för gående och cyklister samt att konfliktpunkter ska minimeras mellan cyklister och väntande resenärer.

Utformningsfunktionerna är enbart kortfattat presenterade nedan. En mer utförlig beskrivning återfinns i VGU.

### *Kategori A: Resecentrum eller station med byte buss/buss eller buss/tåg*

- Hållplatstopp med information gällande namn och linjer samt vem som trafikerar hållplatsen
- Plattform med fullängd och bredd på minst 3 m
- Markbeläggning med asfalt/plattor
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm
- Taktill markbeläggning vid påstigning
- Taktill markbeläggning längs plattform
- Kontrasterande kantremsa av plattor eller liknande
- Allmän belysning (max 25 m från hållplats)
- Väderskydd (dimensionerat utifrån antal påstigande)
- Sittbänk med rygg- och armstöd i väderskydd
- Gångbana med jämn yta till och från hållplats
- Max 5% lutning till och från hållplats
- Belyst tidtabellsinformation i väderskydd med allmän information, dvs. kontaktuppgifter för upplysning och störningsinformation (placering ska vara anpassad utifrån olika funktionsvariation)
- Realtidsskylt
- Papperskorg
- Cykelparkering under tak med olika fastlåsningsmöjligheter
- Bilparkering för kollektivtrafikresenärer och samåkning
- Biljettautomat

### *Kategori B: Terminal buss/buss eller huvudhållplats i tätort*

- Hållplatstopp med information gällande namn och linjer samt vem som trafikerar hållplatsen
- Plattform med fullängd och bredd på minst 2 m
- Markbeläggning med asfalt/plattor
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm
- Taktill markbeläggning vid påstigning
- Allmän belysning (max 25 m från hållplats)
- Väderskydd (dimensionerat utifrån antal påstigande)
- Sittbänk med rygg- och armstöd i väderskydd
- Realtidsskylt, behovsprövas av Länsstrafiken Kronoberg
- Papperskorg
- Cykelparkering under tak med olika fastlåsningsmöjligheter

Vid ny- och ombyggnad gäller även:

- Taktill markbeläggning längs plattform
- Kontrasterande kantremsa av plattor eller liknande
- Gångbana med jämn yta till och från hållplats

- Max 5% lutning till och från hållplats
- Bilparkering för kollektivtrafikresenärer och samåkning

### *Kategori C: Större hållplats*

- Hållplatstopp med information gällande namn och linjer samt vem som trafikerar hållplatsen
- Hållplats i tätort ska vara timglas-, stopp-, klack-, glugg-, körbane- eller fickhållplats
- Hållplats på landsbygd ska vara fick- eller vägrenshållplats om hastigheten är 60 km/h eller mer
- Plattform efter behov
- Markbeläggning med asfalt/plattor
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm i tätort och minst 12 cm på landsbygd
- Väderskydd med sittbänk
- Tidtabellsinformation i väderskydd med allmän information, dvs. kontaktuppgifter för upplysning och störningsinformation (placering ska vara anpassad utifrån olika funktionsvariation)
- Cykelparkering
- Bilparkering behovsprövas av berörd väghållare
- Blinkljus för väntande behovsprövas av Länstrafiken Kronoberg
- Realtidsskylt behovsprövas av Länstrafiken Kronoberg

Vid ny- och ombyggnad gäller även:

- Hållplats på landsbygd ska placeras på plan vägbana och vara väl synliga inom 1,5 x stoppsikt på ömse sidor av hållplatsen (exempel på stoppsikt vid olika hastigheter är 60 km/h = 120 m, 80 km/h = 200 m)
- Hållplats på landsbygd kan placeras vid mindre vägkorsning eller utfart om hastigheten underskrider 60 km/h
- Taktill markbeläggning vid påstigning
- Kontrasterande kantremsa av plattor eller liknande
- Gångbana eller vägren på minst 50 cm med jämn yta till och från hållplats
- Max 5% lutning till och från hållplats
- Belyst tidtabellsinformation (i tätort) och allmänbelysning (efter rimlighetsbedömning av kostnad)

### *Kategori D: Mindre hållplats*

- Hållplatstopp med information gällande namn och linjer samt vem som trafikerar hållplatsen
- Hållplats i tätort ska vara timglas-, stopp-, klack-, glugg-, körbane- eller fickhållplats
- Hållplats på landsbygd ska vara fick- eller vägrenshållplats om hastigheten är 60 km/h eller mer
- Information gällande biljettköp och var det går att söka avgångstider
- Reflexsnurra för väntande behovsprövas av Länstrafiken Kronoberg



- Väderskydd vid minst 10 påstigande per dag

Vid ny- och ombyggnad gäller även:

- Hållplats på landsbygd ska placeras på plan vägbana och vara väl synliga inom 1,5 x stoppsikt på ömse sidor av hållplatsen (exempel på stoppsikt vid olika hastigheter är 60 km/h = 120 m, 80 km/h = 200 m)
- Hållplats på landsbygd kan placeras vid mindre vägkorsning eller utfart om hastigheten underskrider 60 km/h
- Belyst tidtabellsinformation (i tätort) och allmänbelysning (efter rimlighetsbedömning av kostnad)
- Plattform
- Plattformshöjd/kantstöd på 17 cm i tätort och minst 12 cm på landsbygd

## Prioritering

Trafiksäkerhet prioriteras alltid först. Hållplatser med många resenärer, många skolbarn eller med stor utvecklingspotential prioriteras alltid före hållplatser med färre resenärer. Hållplatser i stråk prioriteras alltid före hållplatser utanför stråk. Tillgänglighet prioriteras i enlighet med kategorisering. För att uppnå målen behöver de åtgärder som krävs prioriteras vid revidering av såväl nationell som regional transportinfrastrukturplan.

## Stråk i trafikförsörjningsprogrammet

Nedan redovisas de linjer och stråk som är prioriterade utifrån trafikutveckling och utveckling, upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Det är också dessa linjer som ska vara fullt tillgängliga för samtliga resenärer.

### Storregionalt viktiga stråk

Stråk	Trafikeras helt eller delvis av
Växjö – Alvesta – Malmö (Köpenhamn)	SJ-tåg, Öresundståg, Krösatåg, Pågatåg, 144, 145
Växjö – Lessebo – Kalmar/Karlskrona	SJ-tåg, Öresundståg, Krösatåg, 218, 219
Växjö – Ljungby – Halmstad	144, 145, 845
Växjö – Värnamo – Göteborg	SJ-tåg, Krösatåg
Växjö – Värnamo/Nässjö – Jönköping	SJ-tåg, Krösatåg
Jönköping – Värnamo – Ljungby – Helsingborg	150, 850, 273, 873, 521
Hässleholm – Markaryd – Halmstad	Pågatåg, 325, 532

### Regionalt viktiga stråk

Stråk	Trafikeras helt eller delvis av
Älmhult – Ljungby	157, 857
Ljungby – Alvesta – Växjö	144, 145, 270, 845
Växjö – Alvesta – Älmhult	Öresundståg, Krösatåg, 111, 123, 129
Växjö – Åseda/Lenhovda	310, 320, 340, 350, 355, 358
Tingsryd – Växjö	240, 840
Markaryd – Ljungby	150, 850

### Lokalt viktiga stråk

Stråk	Trafikeras helt eller delvis av
Lammhult – Växjö	Krösatåg, 141, 142
Lagan – Ljungby	273
Älmhult – Diö	Krösatåg, 123
Tingsryd – Ryd	361
Lidhult – Ljungby	145, 153
Tingsryd – Olofström	361, 682
Tingsryd – Karlshamn	370
Tingsryd – Ronneby	240, 840
Lidhult – Halmstad	145, 153
Åseda – Oskarshamn	310
Åseda – Vetlanda	345, 352

Förutom stråken ovan omfattas följande linjer i stadsbusstrafiken (Älmhults stadstrafik markerat med grönt):

Stråk	Linje
Älmhult station – Handelsområdet	1
Kronoberg – Hovshaga – Stortorget – Teleborg	1
Älmhult station – Klöxhult/Norregård	2
Stortorget – Araby – Norr – Stortorget	2, 6
Älmhult station – Möckeln	3
Universitetet – Stortorget – Arenastaden – Samarkand	3
Högstorp – Stortorget – Öjaby – Flygplatsen	4
Sandsbro – Stortorget – Telestad – Teleborg	5
Östra Lugnet – Stortorget – Vikaholm	7
Sandsbro – Hovshaga C – Araby – Samarkand	8
Bredvik – Stortorget	9
Resecentrum – Västra Industriområdet	12
Resecentrum – Norra Industriområdet	15

### Hållplatser i Kronoberg som ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2030

Nedan redovisas de hållplatser som har över 4 000 påstigande per år, samt kommun och kategorisering. Dessa hållplatser är prioriterade för tillgänglighetsanpassning till år 2030 och alltså ska vara fullt tillgängliga för samtliga resenärer. Även andra hållplatser kan komma att tillgänglighetsanpassas efter hand om resandet ökar eller om hållplatsen inte bedöms trafiksäker. Arbetet med att analysera och tillgänglighetsanpassa länets hållplatser görs kontinuerligt.

Hållplatsnamn	Kommun	Kategori
Älghultskolan	Uppvidinge	C
Kexagatan	Uppvidinge	C
Fröseke	Uppvidinge	C
Larmgatan, Alstermo	Uppvidinge	C
Stationsgatan, Älghult	Uppvidinge	C
Järnvägsgatan, Lenhovda	Uppvidinge	C

Lenhovda terminal	Uppvidinge	B
Riksvägen	Uppvidinge	C
Åseda terminal	Uppvidinge	B
Bikupan	Lessebo	C
Mejerigatan, Skruv	Lessebo	C
Glasblåsarvägen, Kosta	Lessebo	C
Kosta Glasbruk	Lessebo	C
Åkervägen, Kosta	Lessebo	C
Folkets Hus, Kosta	Lessebo	C
Hovmantorp station	Lessebo	A
Lessebo station	Lessebo	A
Postvägen, Konga	Tingsryd	C
Dackeskolan	Tingsryd	C
Vipan	Tingsryd	C
Ryd terminal	Tingsryd	B
Stationsvägen, Urshult	Tingsryd	C
Tingsryd terminal	Tingsryd	B
Vislanda Skola	Alvesta	C
Mohedaskolan	Alvesta	C
Aspvägen, Grimslöv	Alvesta	C
Alvesta Kyrka	Alvesta	C
Hagaparken	Alvesta	C
Sköldstavägen	Alvesta	C
Odlingsvägen	Alvesta	C
Riksdagsmannagården	Alvesta	C
Trädgårdsgatan, Alvesta	Alvesta	C
Bäckvägen	Alvesta	C
Moheda Station	Alvesta	A
Björkerydsvägen, Torpsbruk	Alvesta	C
Lyckevägen	Alvesta	C
Alvesta resecentrum	Alvesta	A
Vårdcentralen, Alvesta	Alvesta	C
Vislanda Centrum	Alvesta	C
Haganässkolan	Älmhult	C
Folkets Hus, Älmhult	Älmhult	C
Älmhult station	Älmhult	A
Skolgatan, Traryd	Markaryd	C
Strömsnäsbruk	Markaryd	C
Mjärydsvägen	Markaryd	C
Skolgatan, Markaryd	Markaryd	C
Markaryd station	Markaryd	A
Stortorget	Växjö	C
Linnéparken	Växjö	C
Simhallen	Växjö	C
Skogsuddevägen	Växjö	C
Teleborg centrum	Växjö	C
Romalyckan	Växjö	C
Furutaskolan	Växjö	C

Elin Wägners väg	Växjö	C
Bondevägen	Växjö	C
Slättervägen	Växjö	C
Allmogevägen	Växjö	C
Löparvägen	Växjö	C
Teleborgshallen	Växjö	C
Blidens väg	Växjö	C
Klangens väg	Växjö	C
Ljungfällevägen	Växjö	C
Frövägen	Växjö	C
Vallanäsvägen	Växjö	C
Gamla Risingevägen	Växjö	C
Tärnvägen	Växjö	C
Örnvägen	Växjö	C
Västra Esplanaden	Växjö	C
Spetsamossen	Växjö	C
Vintervägen	Växjö	C
Dalbo Centrum	Växjö	C
Dalbovägen	Växjö	C
Sommarvägen	Växjö	C
Nydalavägen	Växjö	C
Kalendervägen	Växjö	C
Murvägen	Växjö	C
Blockhusvägen	Växjö	C
Värnvägen	Växjö	C
Paradvägen	Växjö	C
Lugnetvägen	Växjö	C
Kronobergs slottsruin	Växjö	C
Islandsvägen	Växjö	C
Bokelunds rondellen	Växjö	C
Pettersberg	Växjö	C
Bokelundsvägen	Växjö	C
Mariakyrkan	Växjö	C
Oxtorget	Växjö	C
Norrtullskolan	Växjö	C
Skogslyckevägen	Växjö	C
Blomstervägen	Växjö	C
Surbrunnsvägen	Växjö	C
Elleholmsvägen	Växjö	C
Prebendevägen	Växjö	C
Kristina Nilssons väg	Växjö	C
Teknikum	Växjö	C
Pär Lagerkvists väg	Växjö	C
Nygatan	Växjö	C
Norrgatan	Växjö	C
Sandsbro badplats	Växjö	C
Vikingagatan	Växjö	C
Arabygatan	Växjö	C

Samarkand norra	Växjö	C
Bergsnäs	Växjö	C
Östra Råppevägen	Växjö	C
Runvägen	Växjö	C
Lillångsvägen	Växjö	C
Gullregnsvägen	Växjö	C
Ekliden	Växjö	C
Bollgatan	Växjö	C
Arenastaden norra	Växjö	C
Liedbergsgatan	Växjö	C
Sjöddevägen	Växjö	C
Fagrabäck	Växjö	C
Ekebovägen	Växjö	C
Brände Udde	Växjö	C
Lineborgsplan	Växjö	C
Katedralskolan	Växjö	C
Björnvägen	Växjö	C
Sandsbro skola	Växjö	C
Östra Råppe	Växjö	C
Norremark	Växjö	C
Hedvägen	Växjö	C
Åkervägen	Växjö	C
Sandvägen	Växjö	C
Hovshaga centrum	Växjö	C
Skimmelvägen	Växjö	C
Kampen	Växjö	C
Vingavägen	Växjö	C
Påskvägen	Växjö	C
Lasarettet, Växjö	Växjö	C
Samarkand södra	Växjö	C
Småland Airport	Växjö	C
Linnéuniversitetet	Växjö	C
Georg Lückligsväg	Växjö	C
Fredrik Bondes väg	Växjö	C
Slottstaden	Växjö	C
Trummenvägen	Växjö	C
Deltavägen	Växjö	C
Minnesotavägen	Växjö	C
Seglarevägen	Växjö	C
Olsberg	Växjö	C
Vattentornet Teleborg	Växjö	C
Schwerinvägen	Växjö	C
Lyckebo	Växjö	C
Kurortsvägen	Växjö	C
Saturnusvägen	Växjö	C
Jupitervägen	Växjö	C
Gransholm	Växjö	C
Parkvägen, Ingelstad	Växjö	C

Inglingehög	Växjö	C
Ingelstad centrum	Växjö	C
Kvarngården, Ingelstad	Växjö	C
Kyrkan, Ingelstad	Växjö	C
Furuby, V 25	Växjö	C
Billavägen, Åryd	Växjö	C
Lammhult Station	Växjö	A
Lövskogsgatan	Växjö	C
Sjösåsvägen, Braås	Växjö	C
Fritidsvägen, Braås	Växjö	C
Lottas väg, Braås	Växjö	C
Braås Volvo CE	Växjö	C
Eke terminal	Växjö	B
Falkvägen, Rottne	Växjö	C
Skansvägen, Rottne	Växjö	C
Fabriksvägen, Rottne	Växjö	C
Gullebovägen, Rottne	Växjö	B
Strålagårdsvägen	Växjö	C
Nebulosavägen	Växjö	C
Arenastaden södra	Växjö	C
Furumovägen	Växjö	C
Vikaholmsallén	Växjö	C
Ages väg	Växjö	C
Flygplatsvägen	Växjö	C
Hagen	Växjö	C
Växjö resecentrum	Växjö	A
Astradskolan	Ljungby	C
Kungshögsskolan	Ljungby	C
Sunnerbogymnasiet	Ljungby	C
Ringvägen, Lagan	Ljungby	C
Åbyskolan	Ljungby	C
Torggatan, Lagan	Ljungby	C
Skolvägen, Vittaryd	Ljungby	C
Storgatan, Ryssby	Ljungby	C
Kyrkogatan, Ryssby	Ljungby	C
Harabergsgatan	Ljungby	C
Lasarettet, Ljungby	Ljungby	C
Lidhult, Torggatan	Ljungby	C
Ljungby terminal	Ljungby	A
Agunnaryd terminal	Ljungby	B

