



DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

Bilaga 1

Hållplatshandbok

Ej slutjusterat arbetsmaterial



Innehållsförteckning

1. Bakgrund.....	3
2. Hållplatsstandard	3
2.1 Klassificeringsmodell.....	3
2.2 Nuläge.....	4
2.3 Hållplatser i länet.....	4
2.4 Hållplatsutformning	5
2.4.1 Hållplatstyp.....	5
2.4.2 Fysisk utformning.....	6
2.4.3 Hållplatsutrustning.....	7
2.4.4 Hållplatsinformation	7
2.5 Avstigning- och påstigningsläge.....	9
3. Samverkan.....	10
3.1 Parter	10
3.2 Ansvarsfördelning.....	10
3.3 Processer.....	11
3.4 Regional prioritering.....	12
4. Genomförande	13
5. Begreppsförklaring.....	13
Bilaga 1.1 - hållplatstyper.....	14
Bilaga 1.2-Hållplatsskisser och bilder	17
Bilaga 1.3 - processbeskrivningar	19
Bilaga 1.4 - Årshjul för hållplatsarbete.....	21

1. Bakgrund

Hållplatser och bytespunkter är viktiga delar i kollektivtrafiksystemet. Hållplatser ska göra det möjligt för resenärer att vänta på kollektivtrafiken på ett tryggt sätt. De ska utformas så att på- och avstigning kan ske på ett lätt samt sätt även för personer med funktionsnedsättning. Som resenär ska du kunna förvänta dig hur en hållplats är utformad och att utformningen är densamma oavsett var i länet du befinner dig. I nuläget skiljer sig nivån på länets hållplatser mycket mellan olika kommuner och trafikområden.

Västernorrland har inte haft ett strukturerat arbete med att utveckla länets hållplatser. Detta har medfört att utformningen skiljer sig åt och att tillgänglighetsnivån generellt är lägre än i andra län.

Syftet med Hållplatshandboken som är en bilaga till Trafikförsörjningsprogrammet är att skapa förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att höja och harmonisera nivån på länets hållplatser och bytespunkter. Utformning, utrustning, ansvar och processer definieras.

2. Hållplatsstandard

2.1 Klassificeringsmodell

Den hållplatsklassificering som ligger till grund i Västernorrland är en uppdelning på antalet påstigande per dygn på hållplatsen och utgår från fem hållplatsklasser. Med resande per dygn har den enklare varianten av beräkning valts, dvs. att det årliga resandet delas med 250 för att ge ett bra snitt för antalet resor per vardagsdygn. I dagsläget tillåter inte systemet att särredovisa avstigningsläge och påstigningsläge därav bygger det totala resandet på påstigande i båda riktningarna. Mer om detta under rubrik 3.5.

Det är viktigt att ha med sig att klassificeringsmodellen är tänkt att skapa en riktlinje för i vilken klass en hållplats ska placeras. Ligger en hållplats precis på gränsen mellan två hållplatsklasser kan hållplatsen flyttas upp eller ner om det finns ett intresse för detta. Generellt kan alltid en högre nivå väljas om den ansvarige anser det vara relevant, exempelvis om den långsiktiga planeringen medför att många barn kommer resa från en viss hållplats är det ett skäl till höjd standard. I val om väderskydd bör det alltid väljas, om det anses vara relevant, då faktorer som att stå skyddad från väder och vind är en drivande faktor för kollektivtrafikresandet.

Hållplatsklassificering:

Klass:	Påstigande per dygn:
Hållplatsklass A	> 100
Hållplatsklass B	21 - 100
Hållplatsklass C	6 - 20
Hållplatsklass D	1 - 5
Hållplatsklass E	< 1

Tabell 1. Hållplatsklassificering.

I länet finns ett antal större resecentrum som har väldigt många resande och som utöver olika trafikslag och anslutningar även omfattar lokaler. Dessa resecenter hanteras separat då de omfattas av fler lagar och krav.

2.2 Nuläge

För att kunna ta reda på vilken standard som länets befintliga hållplatser har i nuläget så krävs det att en fullständig inventering genomförs.

Inventeringen av samtliga hållplatslägen ska ske utifrån den standardmatris som tagits fram för hållplatshandboken och redovisas under rubrik 3.4.2 i tabellerna 3-5. I samband med inventering bör alla hållplatser mätas in digitalt samt fotodokumenteras. Som trafikhuvudman ansvarar Din Tur för inventeringen.

All hållplatsdata hanteras i en gemensam databas som Din Tur ansvarar för. Alla parter i länet ska ha tillgång till databasen och har även ett ansvar att leverera in data till den när om- eller nybyggnation sker.

2.3 Hållplatser i länet

Det finns drygt 1 900 namngivna hållplatser i Västernorrland. Väldigt många av dessa har få påstigande. Endast 3,8 % av hållplatserna finns i den högsta klassen (A).

På många ställen utmed landsbygdslinjer saknas hållplatser som är utmärkta med stolpe och topptavla. Här praktiseras i stället så kallade vinkhållplatser. Det innebär att bussen stannar där resenären står.

I diagrammet nedan återfinns fördelningen av länets hållplatser i föreslagna hållplatsklasser.

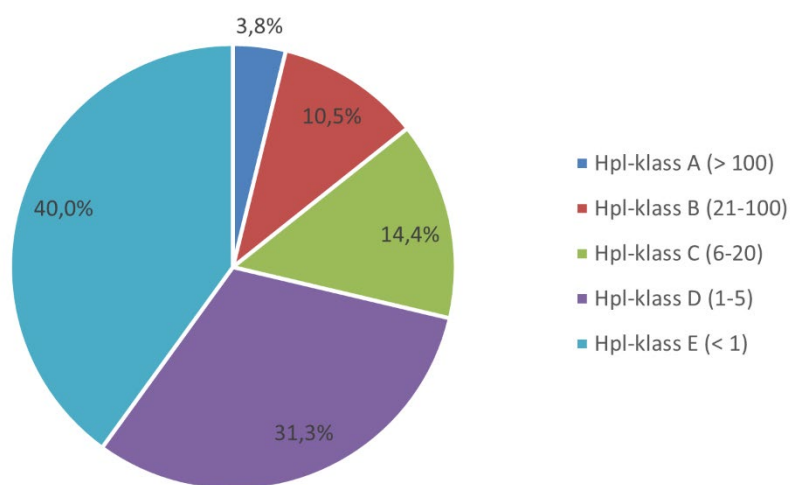


Bild 2. Fördelning av länets hållplatsklasser.

Antal hållplatser och fördelning mellan hållplatsklasser skiljer sig åt mellan kommunerna. En stor andel av de två största hållplatsklasserna (A och B) återfinns i Sundsvall. Västernorrland har snitt 7,8 hållplatser per 1 000 invånare. Flest hållplatser återfinns i Ånge med 19,9 hållplatser per 1 000 invånare. Minst antal hållplatser per 1 000 invånare har Timrå med 6 stycken.

	Härnösand	Kramfors	Sollefteå	Sundsvall	Timrå	Ånge	Örnsköldsvik	Län totalt:
Hpl-klass A (>100)	3	2	2	53	5	0	8	73
Hpl-klass B (21-100)	32	5	7	91	16	6	44	201
Hpl-klass C (6-20)	53	25	29	53	16	9	94	279
Hpl-klass D (1-5)	87	68	62	175	30	50	118	590
Hpl-klass E (<1)	59	86	68	287	40	119	105	764
Totalt	234	186	168	659	107	184	369	1907

Tabell 2. Fördelning av hållplatsskisser per kommun.

2.4 Hållplatsutformning

Syftet med Hållplatshandboken är att skapa förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att höja och harmonisera nivån på länets hållplatser. Utformningen kan med fördel utgå från denna hållplatshandbok. Kraven som ställs på hållplatserna utgår från VGU, (*Vägar och gators utformning*), för att underlätta harmoniseringen även på statliga vägar.

Utöver vem som är väghållare behöver även hänsyn tas till t.ex.:

- Trafikförutsättningar, ex. vägens utformning, hastighet, trafikflöde, siktförhållanden, andra trafikslag etc.
- Specifika resenärgrupper, ex. barn och äldre
- Möjligheten till anslutningar
- Utvecklingspotential för resande
- Utrymme/marktillgång inom vägområde för anläggande av hållplats
- Utformning som inte försvårar framtida drift och underhåll (t.ex. snöröjning av plattform).

Länets hållplatsstandard är uppdelad i tre delar; utformning, utrustning och information. Vid om- eller nybyggnation av hållplats ska alla tre delarna användas.

2.4.1 Hållplatstyp

Val av hållplatstyp bestäms huvudsakligen av vägens förutsättningar, marktillgång/vägområdets storlek samt ambitionen för kollektivtrafikens framkomlighet och resenärernas säkerhet. I länet förekommer många olika hållplatstyper. I nedanstående lista visas exempel på hållplatstyper:

Enligt VGU rekommenderas följande hållplatstyper i tätort:

- Dubbel stopphållplats (timglashållplats)
- Enkel stopphållplats
- Klackhållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats

VGU rekommenderar följande hållplatstyper på landsbygd:

- Körbanehållplats
- Vägrenshållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats

Samtliga hållplatstyper för tätort och landsbygd finns beskrivna i *bilaga 1.1 - hållplatstyper*.

2.4.2 Fysisk utformning

I denna del ingår all utformning i marknivå. Den omfattar bland annat yta för resenär, plattformshöjd, taktila stråk och cykelparkeringar. Den fysiska utformningen sätter grundförutsättningarna för att enkelt kliva ombord på bussen. Dessutom tar den fysiska utformningen hänsyn till topografi, anslutningar och säkerhet.

Ytterligare säkerhetskrav som exempelvis övergångsställe i anslutning till hållplatser ställs på hållplatser beroende på om de är placerade i tätort eller på landsbygd. Exempelvis ställs krav på hållplatser i tätort att vid övergångsställe ska hållplatsen vara placerad, sett i aktuell körriktning:

- minst 15,0 m före övergångsställe
- minst 5,0 m efter övergångsställe

Detta gäller inte om övergångsstället är en integrerad del i själva hållplatsen.

För landsbygd ställs ytterligare krav som:

- För samhällen på landsbygd där vägmiljön är anpassad till VR <60 km/h gäller krav för hållplatser i tätort
- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska hållplats vara utförd som avskild hållplats
- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska planskildhet för gående och cyklande till och från hållplats vara anlagd
- På mötesfri landsväg ska hållplats vara utförd som fickhållplats eller avskild hållplats

Utöver den fysiska utformningen på och omkring hållplatsen bör strategiska avvägningar göras vid större bytespunkter, dvs. hållplatser som utgör en knutpunkt för kollektivtrafiken, om pendlarparkeringar ska finnas. Mindre cykelparkeringar i form av cykelställ är att föredra på hållplatsklass A och B, men även här bör avvägningar göras utifrån fysiska förutsättningar och knutpunkter. Skyddsräcken ska övervägas på hållplatser vid skolor där utrymme finns.

I matrisen nedan anges vilken fysisk utformning som respektive hållplatsklass bör ha.

Fysisk utformning	Hållplatsklass				
	A	B	C	D	E
Plattform med full längd och jämn belagd yta ¹	X	X	X	(X) ²	(X)
Hårdgjord resenärsyta 3,5 m bred	X				
Hårdgjord resenärsyta 2,25 m bred		X	(X)		
Hårdgjord resenärsyta 1,5 m bred			X	(X)	
Hårdgjord resenärsyta ospecificerad				X	(X)
Plattform med 17 cm höjd	X	X	X		
Taktilt och visuellt stråk på plattform	X	X	(X)		
Kontrasterande kantremsa	X	X	(X)		
Utrymme för rullstol, max 5% lutning	X	X	(X)		

¹ Med full längd menas att plattformens längd ska vara anpassad till den fordonstyp som avser att trafikera hållplatsen. I stadstrafik innebär det att vissa hållplatser kan behöva dimensioneras för ledbussar och på landsbygden för boggie-bussar.

² (X)=valbart alternativ för hållplatsklassen.

Cykelparkering	(X)	(X)	(X)		
Anslutande GC-väg	X	X	(X)		
Allmän belysning ³	X	X	(X)	(X)	(X)
Solcellsbelysning ⁴				(X)	(X)

Tabell 3. Matris för fysisk utformning per hållplatsklass.

I bilaga 1.2 hållplatsskisser, redovisas bilder och skisser på olika typer av hållplatser.

2.4.3 Hållplatsutrustning

I denna del hanteras den utrustning som bör finnas på en hållplats så som belysning och väderskydd. Utrustningen ska göra det tryggt och bekvämt för resenären att vänta på och kliva på samt av fordonen.

I matrisen nedan anges vilken utrustningsnivå som respektive hållplatsklass bör ha:

	Hållplatsklass	A	B	C	D	E
<i>Utrustning</i>						
Stolpe med toptavla				X	X	X
Belysning i väderskydd		X	X	(X)		
Väderskydd med bänk		X	X	(X)		
Papperskorg		X	X	(X)		

Tabell 4. Matris för hållplatsutrustning per hållplatsklass.

2.4.4 Hållplatsinformation

Information vid en hållplats är viktigt för att våra resenärer ska känna sig trygga och lita på att de kommer fram i tid. Ett led i att förbättra vår kommunikation och information till våra kunder har en informationstavla tagits fram, se bild 4. Varje hållplats ska utrustas med en hållplatsskylt med hållplatsen namn på. Utöver ska det finnas realtidsinformation eller en informationstavla som hjälper resenären att hitta den information den behöver. I utbudsmatrisen för respektive hållplatsklass anges informationsnivån på hållplatsen. Nedan följer även en beskrivning på vad respektive information ska innehålla:

	Hållplatsklass	A	B	C	D	E
<i>Information</i>						
HPL-namn		X	X	X	X	X
HPL-läge		X	X	X		
Informationstavla		X	X	X	X	X
Digital informationstavla		X	(X)			
Taktil information & pratörer		X				

Tabell 5. Matris för hållplatsinformation per hållplatsklass.

³ Allmän belysning på hållplatserna syftar till gatu- eller vägbelysning intill hållplatsen.

⁴ Solcellsbelysning syftar till belysning i exempelvis hållplatskur eller på hållplatsstolpe.

2.4.4.1 Hållplatsskylt (Hållplatsklass A-E)

Ska finnas på alla hållplatser. På hållplatser med väderskydd kan tavlan ersättas med hållplatssymbol på väderskyddet.

Topptavlan ska innehålla hållplatssymbol (E22) enligt vägmärkesförordningen (2007:90) samt Din Tur logotyp. Hållplatsnamn behöver inte stå på topptavlan om det finns en informationstavla enligt nedan. Dock måste hållplatsläget anges på topptavlan. Förklaring av hållplatsläge, se 3.5.

Topptavlan ska vara av aluminium, ha måtten 330x400 mm och vara CE-märkta och följa Transportstyrelsens regler. Exempelbild nedan:



Bild 3. Hållplatsskylt/topptavla

2.4.4.2 Informationstavla (Hållplatsklass A-E)

Hållplatser utan väderskydd ska ha en informationstavla uppsatt på hållplatsstolpen. Tavlan ska visa grundläggande statisk information om kollektivtrafiken. Tavlan ska ha A3 eller A4 format beroende på hållplatsklass samt om det finns väderskydd. Tavlan ska ha ett tryck där det framgår hållplatsnamn samt hur ytterligare information om kollektivtrafiken kan erhållas. Informationstavlorna i väderskydd ska ha en text och symbol för rökning förbjuden enligt lag. Exempelbild nedan:



Bild 4. Informationstavla

2.4.4.3 Digital informationstavla (Hållplatsklass A-B)

På hållplatser i klass A samt utvalda hållplatser i klass B ska det finnas en digital informationstavla för tidtabellsinformation i realtid. Skyltarna ska även kunna visa störningsinformation samt annan relevant information om kollektivtrafiken. Skyltarna placeras i väderskyddet så informationen syns för en resenär som står/sitter i väderskyddet.

Informationen som skickas till skyltarna styrs av Din Tur genom vårt realtids- och trafikledningssystem.

2.4.4 Punktskrift (Hållplatsklass A)

På alla hållplatser med fler än 100 påstigande ska det finnas taktil information. Denna information ska vara stansad på plasttavla och sitta placerad på hållplatsstolpe eller i slutet av taktilstråk i/vid väderskydd.

Informationen ska ange hållplatsens namn samt hur trafikinformation kan inhämtas. Exempelbild nedan:



Bild 5. Tavla med punktskrift

2.5 Avstigning- och påstigningsläge

En hållplats består ofta av ett till flera hållplatslägen. Vanligt förekommande är två hållplatslägen i vardera riktningen. Större bytespunkter som resecentrum har vanligtvis flera hållplatslägen. Vanligt förekommande är att det finns ett påstigningsläge samt ett avstigningsläge för en hållplats. Den fysiska utformningen ska i stor utsträckning utformas lika oavsett av- eller påstigningsläge, dvs ficka och plattform behövs oavsett. Däremot kan utrustningsnivån variera beroende på vilken av hållplatslägena det är. Om det finns ett tydligt hållplatsläge för påstigande kan detta utrustas mer än avstigningsläget. Tex. behövs inte väderskydd eller sittbänk om ett läge i största utsträckning kommer att användas för avstigning. I kommande bussupphandling avser Din Tur att göra kravställning på sensorer i fordonen som möjliggör att separera avstigande- och påstigandestatistik för att arbetet med att identifiera avstigande- och påstigandelägen ska fortgå.

3. Samverkan

Kunden möter kollektivtrafiken som en produkt och bör känna igen sig med Din Tur som varumärket utåt för kollektivtrafiken, därför är det av vikt att varje part i länet jobbar mot gemensamma riktlinjer. Ett starkt varumärke skapar en trygghet hos kunden och gör att kollektivtrafiken upplevs som mer attraktiv.

Att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur är ett långsiktigt arbete som innebär stora investeringskostnader. Det är därför av yttersta vikt att alla berörda parter samverkar och har långsiktiga mål för utvecklingen. Din Tur, som kollektivtrafikmyndighet är den part som tar på sig ansvaret att driva kollektivtrafiken framåt och koordinerar övriga parter.

Under denna punkt beskriver vi de parter som behöver vara delaktiga i arbetet, hur ansvaret fördelas mellan parterna, hur samverkansprocesserna ska gå till samt hur regional prioritering bör ske.

3.1 Parter

Din Tur - ansvarar för trafikering och information på hållplatser. Din Tur har även ett ansvar för att koordinera och styra de processer som drivs i syfte att utveckla och underhålla hållplatser.

Region Västernorrland - är en av åtta medlemmar i Din Tur som beställer och finansierar trafik. Region Västernorrland har även ett regionalt utvecklingsansvar som bland annat innefattar att ta fram regional utvecklingsstrategi och regional infrastrukturplan. Den regionala infrastrukturplanen sätter ramar för investeringar i kollektivtrafikanläggningar som exempelvis busshållplatser.

Länets sju kommuner - är alla medlemmar i Din Tur som beställer och finansierar trafik. Kommunerna har ansvar för ett omfattande kommunalt gatunät på vilket de bygger och underhåller busshållplatser samt anslutningar till dessa. Kommunerna är även ansvariga för utrustningen på hållplatser längs statliga vägar enligt ansvarsmatris under punkt 4.2.

Trafikverket - ansvarar för transportsystemets långsiktiga planering vad avser vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket är även ansvarig för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar samt äger och underhåller alla spårområden och plattformar längs järnvägarna. Trafikverket ansvarar för den fysiska utformningen av hållplatser längs statlig väg. Trafikverket har i infrastrukturplanerna förutom finansiering för hållplatser längs statlig väg även medfinansiering till kommunala kollektivtrafikanläggningar.

Trafikföretag - utför kollektivtrafiken i länet med buss, taxi eller tåg via trafikavtal med Din Tur. Trafikföretagen är direkt berörda av förändringar som görs i kollektivtrafikens infrastruktur och bör vara med i dialogen från start vid planering av om- och nybyggnationer.

Markägare/samfällighet - kan komma in som en part om infrastruktur behöver byggas på mark som inte tillhör kommunen eller staten.

3.2 Ansvarsfördelning

Att finansiera, anlägga och underhålla hållplatserna i Västernorrland är ett ansvar för väghållaren, dvs kommunerna eller Trafikverket. Som kollektivtrafikhuvudman har Din Tur ansvaret för kollektivtrafiksystemet och därmed vilka hållplatser som trafikeras av vilka linjer. Din Tur har även ansvaret för hållplatsinventering och att ha ett uppdaterat nuläge över länets hållplatser. För det statliga vägnätet ska hållplatsinventeringen mynna ut i en regional prioriteringslista över de investeringar av infrastrukturella åtgärder som behöver förbättras och

prioriteras i dialog med Region Västernorrland och Trafikverket. Inventeringen ska också hjälpa kommunerna med en prioritering av investeringar i hållplatsåtgärder.

Det konkreta ansvaret för bytespunkter och hållplatser beror på vem som är väghållare. I matrisen nedan anges vilken part som ansvarar för respektive del.

Hållplatsdel	Ansvarsomfattning	Ansvar statligt vägnät	Ansvar kommunalt vägnät
Körytor, markytor	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen
Allmän belysning	Anläggning, drift & underhåll,	Trafikverket	Kommunen
Pendlarparkering	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket/kommunen	Kommunen
Hållplatsbelysning	Anläggning, drift & underhåll,	Kommunen	Kommunen
Väderskydd m. utrustning	Anläggning, drift & underhåll	Kommunen	Kommunen
Hållplatsskylt m stolpe	Anläggning, drift & underhåll	Din Tur	Din Tur
Information analog/digital	Anläggning, drift & underhåll,	Din Tur	Din Tur
El till hållplats	Anläggning, drift & underhåll,	Kommunen	Kommunen
Anslutande gång- & cykelväg	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen
Plattform	Anläggning, drift & underhåll	Trafikverket	Kommunen

Din Tur ansvarar för hållplatsstolpe, toptavla samt all analog och digital information till resenären. Din Tur tar initiativ till att ta fram länsgemensamma ramavtal som möjliggör harmonisering och kostnadseffektiva inköp för alla parter. Kostnader för hållplatsutrustning kommer att planeras inom ramen för den gemensamt finansierade budgeten enligt ny kostnadsfördelningsmodell.

En del som kan vara svår att få till är snöröjning, då snöröjning av väg respektive hållplats inte alltid synkas eller utförs av samma part. Detta är ett område som länet behöver arbeta för att hitta bra lösningar inom.

3.3 Processer

Processen för om- och nybyggnation av hållplatser innehåller flera steg och utgår från det årshjul som finns i bilaga 1.4. Varje steg har en ansvarig part och en eller flera samverkande parter. Processflödet presenteras närmare i bilaga 1.3 avser om- och nybyggnationer för hållplatser på statlig och kommunal väg.

Initiering - initiativet till en om- eller nybyggnation kan komma från olika håll, exempelvis länsgemensamma prioriteringslistan, resenärer, näringslivet, kommunen, trafikhuvudmannen, väghållaren eller trafikbolaget. Alla inspel bör landa hos trafikhuvudmannen som koordinerar processerna.

Dialog - Tidigt skede - tidigare kartlagda behov och nya förslag behöver sammanställas i en regional prioritering för statliga vägar som sedan ska kommuniceras med berörda parter. Din Tur ansvarar för att årligen sammanställa en aktuell regional prioritering.

Planering och projektering - utifrån regional prioritering påbörjas planering av prioriterade objekt. Det är väghållaren som ansvarar för projektering men samverkan bör ske med flera parter. Finansiering är en viktig del i planeringen och bör hanteras i detta skede. Projektering sker utifrån riktlinjer fastställda i denna hållplatshandbok.

Genomförande - det är väghållaren som ansvarar för genomförandet. Framkomligheten på vägen samt tillgången till en eventuell hållplats påverkas, även i detta skede är det viktigt med dialog med trafikhuvudman och trafikbolag.

Avslut - i slutet av en om- eller nybyggnation är det viktigt med besiktning för att identifiera eventuella brister innan hållplatsen börjar trafikeras. Väghållaren bör därför erbjuda Din Tur att

förbesikta hållplatsen innan projektet avslutas för att möjliggöra åtgärder vid eventuella brister. När hållplatsen är färdigställd ansvarar Din Tur tillsammans med väghållaren att informationen uppdateras i den gemensamma databasen.

Drift och underhåll - när hållplatsen börjat trafikeras är det viktigt att driften och underhållet sköts så att funktionaliteten på hållplatsen bibehålls med årstider och år.

Som ett komplement till ansvarsfördelningen samt processen för hur en hållplats skapas eller flyttas ska checklistor för processerna tas fram. Din Tur ansvarar för checklistan som ska ses som ett internt hjälpmedel så att det blir enkelt att följa de olika stegen i rätt ordning. Nedan visas den checklista som Din Tur jobbar efter.

Beskrivning	Utfört	Datum	Signatur
Berörda parter enas om om-/nybyggnation			
Hållplatsutformning och placering bestäms			
Ritningar/underlag tas fram			
Vägplan vinner laga kraft			
Berörda parter godkänner hållplatsutrustning/utformning			
Hållplatsplanering: -Kalkyl och kostnadsfördelning -Upphandling eller egen entreprenad -Tidsplan/Genomförandeplan			
Eventuellt ansökan medfinansiering			
Utrustning beställs			
Eventuell el beställs			
Genomförandemöten med berörda parter			
Levererar utrustning			
Hantera trafikpåverkan			
Förbesikta hållplatsen			
Inmätning och dokumentering			
Överlämning till drift och underhåll			
Rekvirering eventuell medfinansiering			

3.4 Regional prioritering

I bilaga 1.4- årshjul för hållplatsarbete beskrivs det årliga arbetet avseende hållplatser. Detta årshjul knyter i sin tur an till det årshjul för trafikplanering som återfinns i Trafikförsörjningsprogrammets huvuddokument. I februari skickar Din Tur ut information om ansökningar för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder på kommunala vägar och i april begärs inspel från kommunerna om åtgärder för hållplatser på statliga vägar.

Din Tur ansvarar för att en gång om året sammanställa en aktuell regional prioriteringslista för hållplatsinsatser.

Nedan följer en tabell som beskriver viktningen, den hållplats som viktas högst är den som är högst prioriterad i den regionala prioriteringslistan.

Din Tur eftersträvar att få en helhetssyn över länets samtliga hållplatser genom att genomföra en hållplatsinventering. När detta är genomfört kommer Din Tur vara den part som i samråd med medlemmarna föreslår vilka hållplatser som ska spelas in till Trafikverket i den regionala prioriteringslistan. Detta kommer att hanteras vid respektive medlems trafikdialoger.

Bedömning av hållplatsprioritering	Poäng
>100 påstigande/dygn	100
21-100 påstigande/dygn	75
6-20 påstigande/dygn	50
1-5 påstigande/dygn	25
<1 påstigande/dygn	15
Hållplats nära eller i anslutning till skola	75
Hållplats nära eller i anslutning till vård/omsorg	50
Sikt	25
Hastighet	25

Din Tur genomför därefter ett årligt dialogmöte med Trafikverket där den aktuella listan presenteras och diskuteras. Baserat på de hållplatser som väljs ut från den regionala prioriteringslistan görs detaljplaneringen om hållplatser är i behov av om- eller nybyggnation pga. etableringar och exploateringar samt om åtgärder behövs på båda sidor om vägen.

Trafikverket utgår ifrån listan och mötet när de sedan beslutar om fördelningen, i samråd med Region Västernorrland, av de medel som finns i infrastrukturplanerna för finansiering av kollektivtrafikanläggningar på statlig väg.

4. Genomförande

Denna hållplatshandbok ska ligga till grund för det framtida arbetet.

Din Tur kommer börja med att kartlägga och sammanställa data över länets hållplatser och samla dessa i en databas som används för publicering av resenärsinformation. Databasen ska hållas uppdaterad med hjälp av länets samtliga aktörer.

Fram till dess att inventeringen är gjord behövs samverkan med länets kommuner för inspel till den regionala prioriteringslistan. Samverkan kring uppdatering av hållplatser vid om- och nybyggnation behövs även till dess att inventeringen är slutförd.

Utifrån det årshjul som presenteras i bilaga 1.4 samt i trafikförsörjningsprogrammet ska återkommande möten hållas med berörda aktörer. Baserat på dessa möten ska Din Tur ta fram förslag av aktuell regional prioritering av hållplats(om)byggnationer. Denna prioritering ska ligga till grund för beslut som tas av Trafikverket, i samråd med Region Västernorrland, gällande finansiering av och medfinansiering till om- och nybyggnation av busshållplatser.

5. Begreppsförklaring

I bilaga 7 - begreppsförklaringar återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och samtliga bilagor.

Bilaga 1.1 – hållplatstyper

I Trafikverkets VGU, Vägars och gators utformning, finns definierade hållplatstyper. Hållplatstyperna och deras användningsområden presenteras nedan.

I Kol-TRAST finns även beskrivet hållplatstyperna sågtandshållplats och mitthållplats.

Hållplatstyperna är olika lämpliga beroende på om det är en tätorts- eller landsbygdshållplats och delas därför in i de olika kategorierna.

Hållplatstyper i tätort:

- Dubbel stopphållplats (timglashållplats)
- Enkel stopphållplats
- Klackhållplats
- Glugghållplats
- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Mitthållplats
- Sågtandshållplats

Hållplatstyper på landsbygd:

- Körbanehållplats
- Fickhållplats
- Avskild hållplats
- Vägrenshållplats



Dubbel stopphållplats bör väljas där kollektivtrafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras högre än bland annat framkomlighet för bilar. Hållplatstypen är lämplig där många resenärer förekommer, särskilt vid stor andel barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Undvik denna hållplatstyp på leder med högt biltrafikflöde, där cykeltrafiken på körbanan är omfattande eller där bussen väntar in tid eller står länge på hållplatsen.



Enkel stopphållplats bör väljas där kollektivtrafik och trafiksäkerhet behöver prioriteras. Hållplatstypen kan väljas vid högre biltrafikflöde än vid dubbel stopphållplats. Motriktat fordonsflöde bör vara hastighetssäkrat för att uppnå god trafiksäkerhet. För att undvika att fordon kör om och ökar riskerna för gående som korsar gatan, anläggs en refug mellan körriktningarna.



Klackhållplats. På gator med tillåten långsgående parkering och där busstrafiken prioriteras väljs klackhållplats. Separat cykelbana bör anordnas bakom väderskyddet, annars finns en risk att cyklister väljer motsatt körfält när de ska passera bussen.

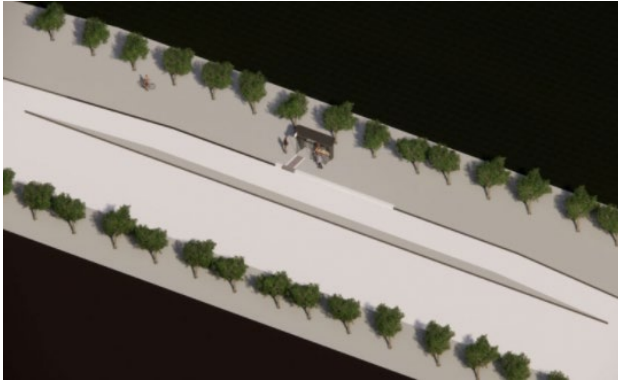
Klackhållplats undviks vid långa hållplatsuppehåll och om fordonstrafikflödet är högt.



Körbanehållplats kan väljas på gata med begränsat trafikflöde eller där antalet bussar som angör hållplatsen är begränsat.



Fickhållplats bör undvikas med tanke på att framkomligheten för busstrafiken är sämre än vid stopp- och klackhållplats, eftersom bussen måste ändra sidoplacering vid angöring och för att det behövs en anpassning till passerande trafik då bussen lämnar hållplatsen.



Avskild hållplats kan vara nödvändig eller väl motiverad vid stora trafikleder eller på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning.



Mitthållplats är en hållplats där bussen stannar vid en refugium mitt i gatan. Den kan vara ett alternativ i innerstadsområden med omfattande trafik. Till fördelarna hör att bussen inte blockerar annan trafik då den står vid hållplatsen. Nackdelar är att utrymmet för väderskydd och väntande resenärer är begränsat och att resenärerna kan hamna i ett utsatt läge. Särskild omsorg bör ägnas åt gångpassager. Hållplatstypen används i första hand när det finns reserverade körfält för kollektivtrafik mitt i gatan.



Sågtandshållplats. Vid ett fåtal busslinjer där resenärerna har start- och målpunkter i centrum är det ofta bäst med uppställning längs en bussgata. Med uppställning längs kanten ges en ökad flexibilitet. Nackdelen med en bussgata är att en del av resenärerna behöver gå över den yta som trafikeras av bussarna. Vid ett stort antal busslinjerna kan bussgatan bli svåröverskådlig och gångavstånden för långa. För att öka effektiviteten kan den utformas med sågtand, dock förloras lite av flexibiliteten.



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

Bilaga 1.2-Hållplatsskisser och bilder

Hållplatsskisser enligt nedan är framtagna för att skapa en gemensam grund för länets hållplatser. Hållplatserna är bland det första en resenär möter när de reser med kollektivtrafiken. Genom att skapa länsgemensamma hållplatsskisser säkerställer Din Tur att våra resenärer möts av hållplatser som håller en god standard oavsett var i länet de reser.

Skisserna är avsedda för länets väghållare att utgå ifrån vid ny- och/eller ombyggnationer av hållplatser i Västernorrlands län. Dock kan avvikelser förekomma och behöva hanteras i nästa steg, dvs i detaljprojekteringen. Cykel- och pendlarparkering, anslutande GC-väg, allmän belysning som ligger i nära anslutning till plattformen är exempel på attribut som bör hanteras av väghållaren i projekteringen. Plattformslängd är en fråga om markanspråk och utrymme som även det bör hanteras av väghållaren och utgå från vilken busstyp som skall angöra hållplatsen. Papperskorg kan med fördel placeras i väderskydd men även här kan avvikelser förekomma.

Sinus- och kupolplattor anpassas till platsen dock med standarden 35x35 cm.

Renderingsbilder - hållplatsklass A-C

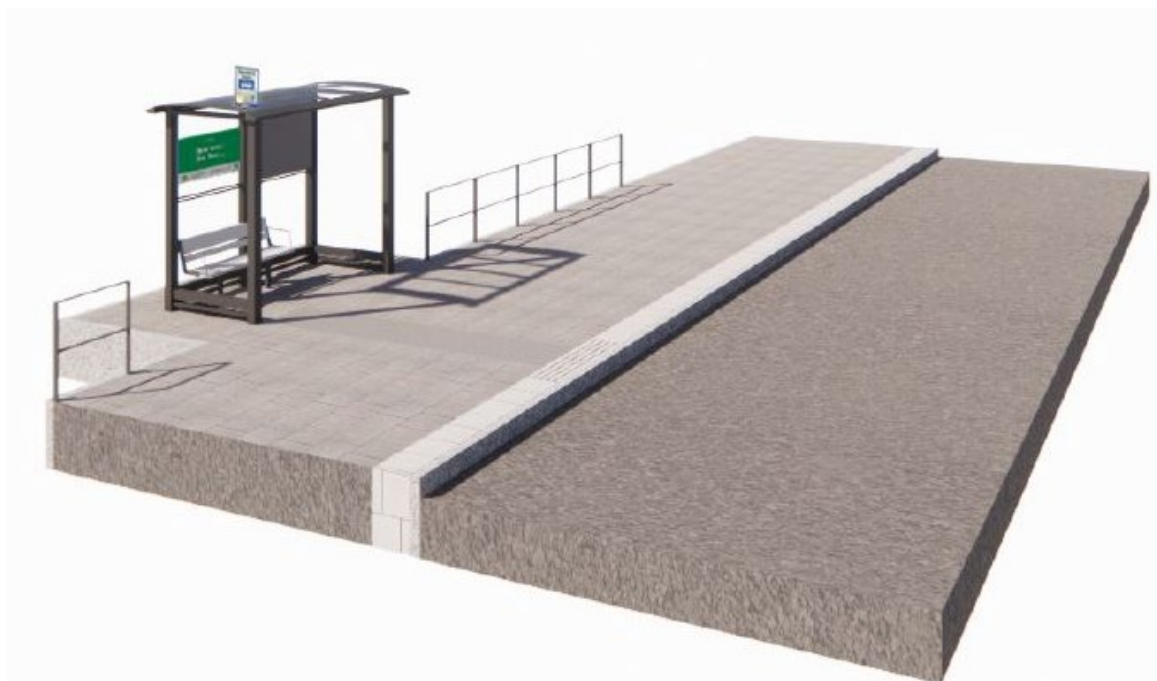


Bild 1. Renderingsbild av hållplatsklass A.



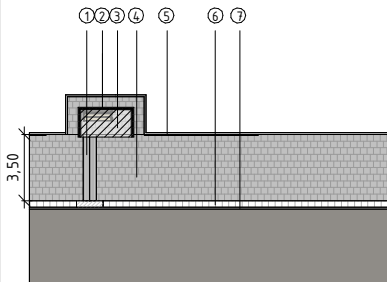
Bild 2. Renderingsbild hållplatsklass B.

För hållplatsklass C är väderskydd en valbar utrustning och i de fall där väderskydd inte väljs kompletteras utrustningen med en stolpe med toppstavla samt informationstavla.



Bild 3. Renderingsbild hållplatsklass C.

HÅLLPLATSKLASS A (1:200 A4)

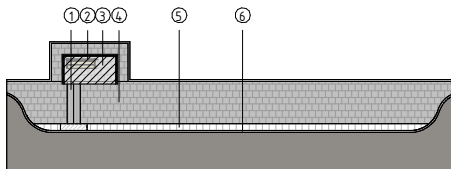


- 1 Taktilt och visuellt stråk på plattform (sinus- och kupolplattor i supervit)
- 2 Väderskydd med bänk, belysning, realtidsinformation och informationstavla (inklusive information med punktskrift)¹
- 3 Utrymme för rullstol, max 5% lutning
- 4 Hårdgjord resenärnya, material väljs i detaljprojektering
- 5 Skyddsräcke^{1,2}
- 6 Kontrasterande kantremsa
- 7 Plattform med 17 cm kantstödsvisning mot körbana

¹ Platsspecifik utformning anpassas i detaljprojektering.

² För hållplatsklassen valbar utrustning.

HÅLLPLATSKLASS B (1:200 A4)



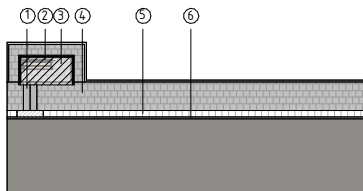
- 1 Taktilt och visuellt stråk på plattform (sinus- och kupolplattor i supervit)
- 2 Väderskydd med bänk, belysning, realtidsinformation^{1,2} och informationstavla¹
- 3 Utrymme för rullstol, max 5% lutning
- 4 Hårdgjord resenärsyta, material väljs i detaljprojektering
- 5 Kontrasterande kantremsa
- 6 Plattform med 17 cm kantstödsvisning mot körbana

¹ Platsspecifik utformning anpassas i detaljprojektering.

² För hållplatsklassen valbar utrustning.

	Dokument nummer	Sida/Sidor
Teknikområde	Handläggare J.B/F.W	
Uppdrag DIN TUR HÅLLPLATSKLASSER TYPPRITNING 2024-03-04	Datum	
Status	Uppdragsnummer	Ändringsdatum
		Be.
Ritningsnummer	Be.	Ritningens benämning
	Skala	Datum
		Ändringsdatum

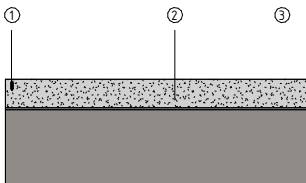
HÅLLPLATSKLASS C (1:200 A4)



- 1 Taktilt och visuellt stråk på plattform (sinus- och kupolplattor i supervit)²
- 2 Väderskydd med bänk², belysning² och informationstavla¹
- 3 Utrymme för rullstol, max 5% lutning²
- 4 Hårdgjord resenärnya, material väljs i detaljprojektering
- 5 Kontrasterande kantremsa²
- 6 Plattform med 17 cm kantstödsvisning mot körbana

¹ Platsspecifik utformning anpassas i detaljprojektering.

² För hållplatsklassen valbar utrustning.

HÅLLPLATSKLASS D (1:200 A4)

- 1 Stolpe, topptavla med hpl-namn
- 2 Hårdgjord resenärsyta 1,5 m bred²
- 3 Informationstavla¹

¹ Platsspecifik utformning anpassas i detaljprojektering.
² För hållplatsklassen välbar utrustning.

Ramboll Sverige AB
Lokgatan 8

211 20 Malmö

Tfn 010 - 615 60 00
Mail fornamn.efternamn@ramboll.se
www.ramboll.se

Dokumentnummer

Sida/Sidor

Teknikområde

Handläggare

Uppdrag

DIN TUR
HÅLLPLATSKLASSER
TYPRITNING 2024-03-04

Datum

Uppdragsnummer

Status

Ändringsdatum

Bet.

Ritningsnummer

Bet.

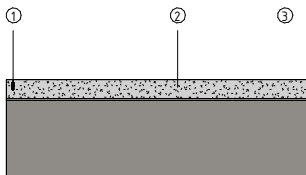
Ritningens benämning

Skala

Datum

Ändringsdatum

HÅLLPLATSKLASS E (1:200 A4)



- 1 Stolpe, topptavla med hpl-namn
- 2 Hårdjord resenärsyta ospecificerad²
- 3 Informationstavla¹

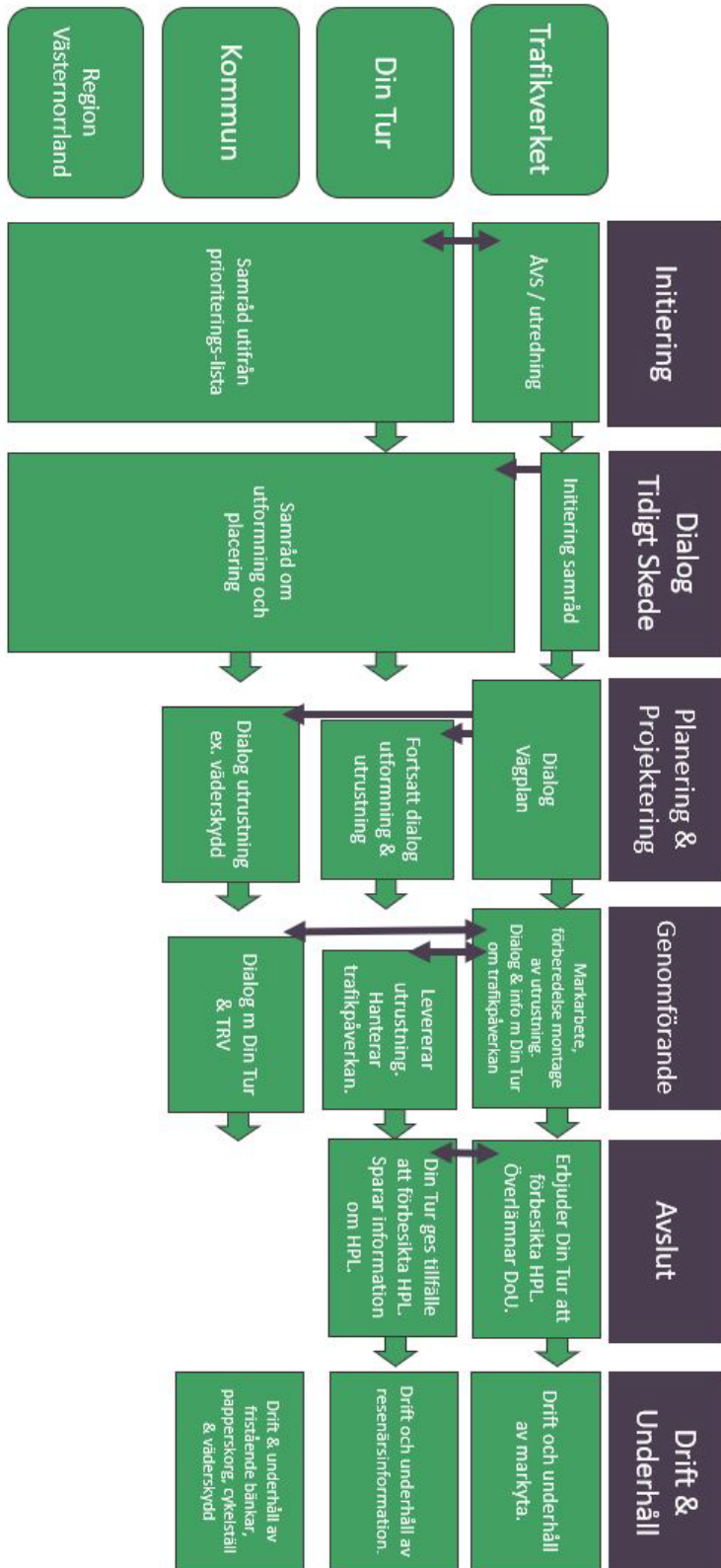
¹ Platsspecifik utformning anpassas i detaljprojektering.

² För hållplatsklassen valbar utrustning.

Bilaga 1.3 – processbeskrivningar

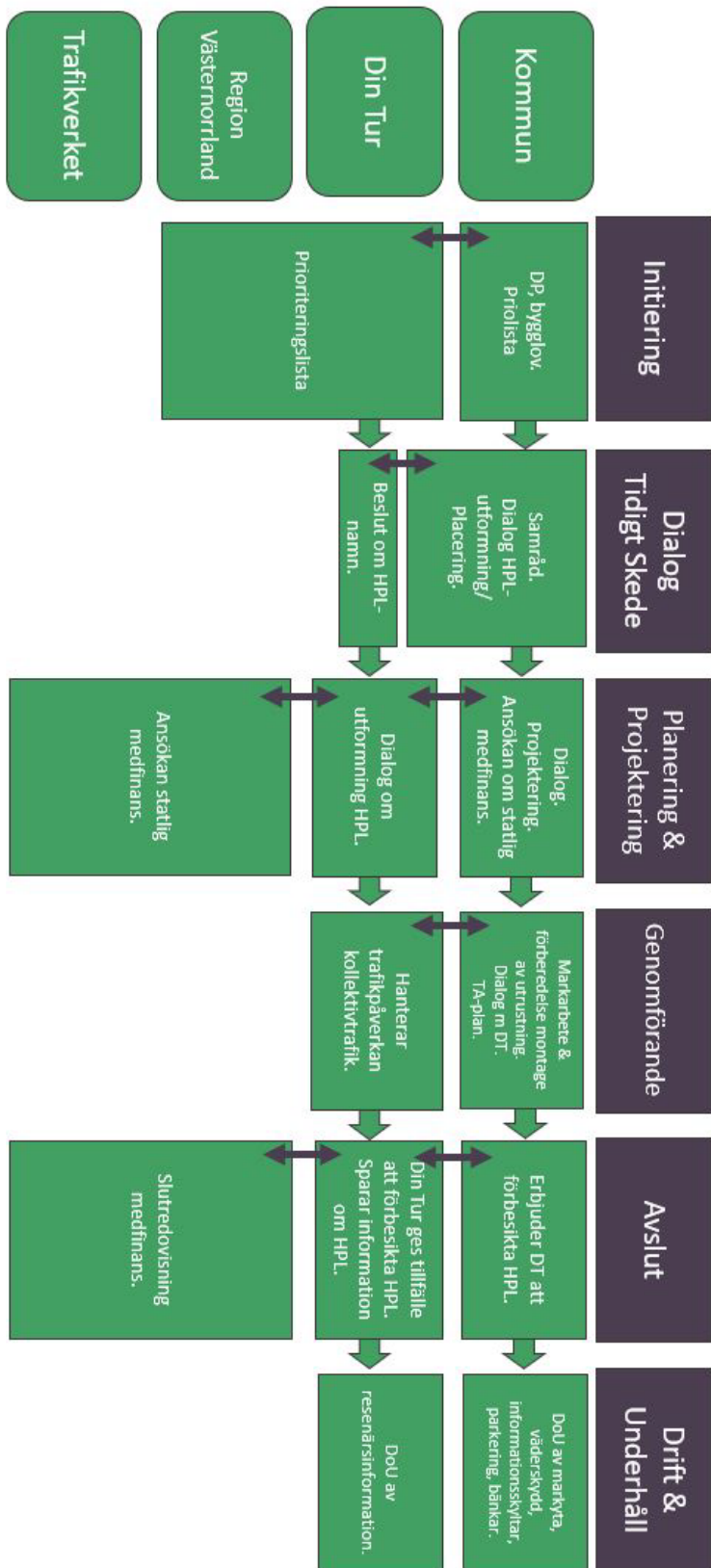
I denna bilaga återfinns processbeskrivningar för om- eller nybyggnation av hållplats längs kommunal respektive statlig väg.

Bild 1 – processbeskrivning för hållplats längs kommunal väg:

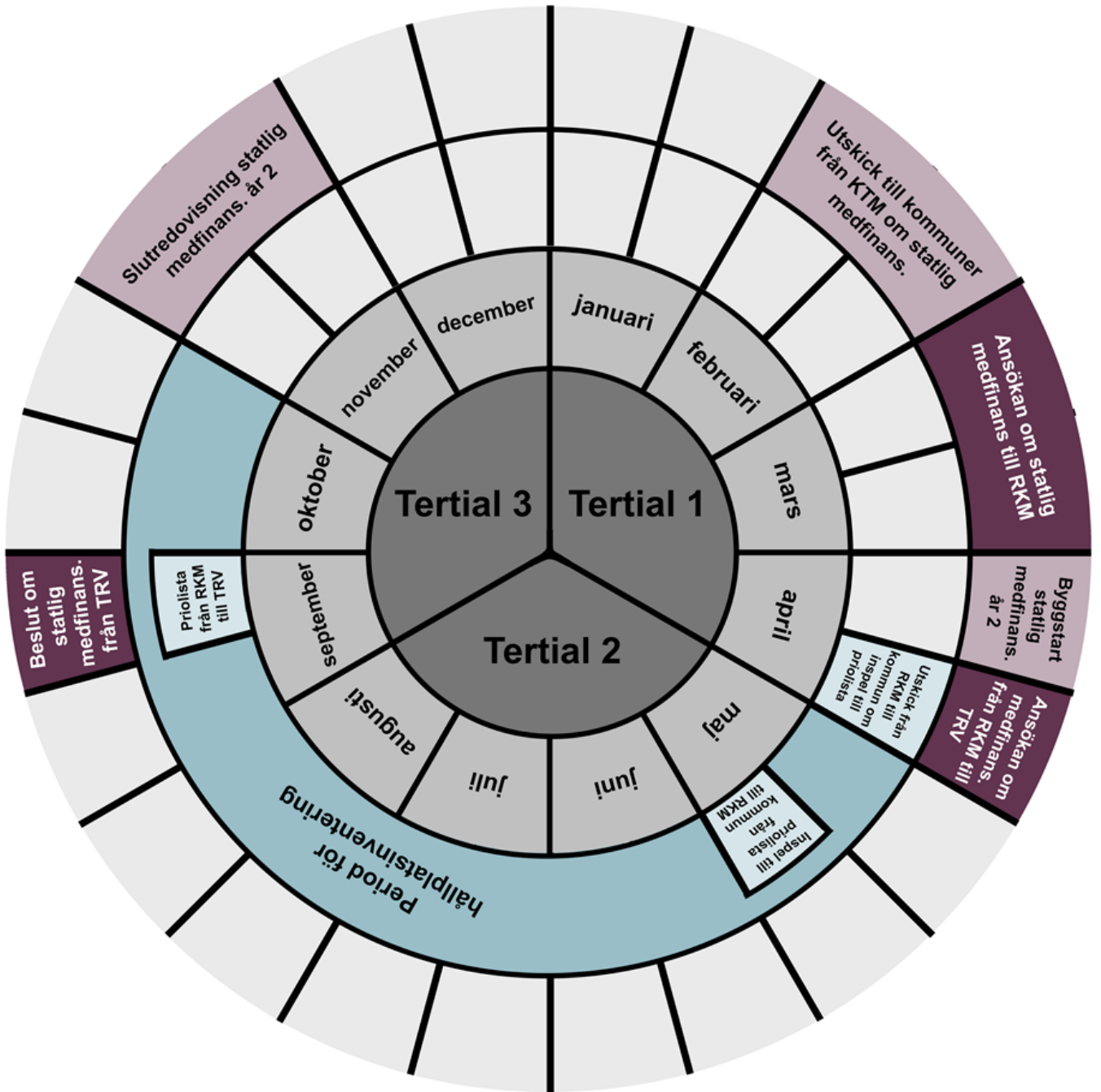


Den statliga medfinansieringen betalas ut via Din Tur som i sin tur betalar ut finansieringen till kommunen.

Bild 2 - processbeskrivning för hållplats längs statlig väg:



Bilaga 1.4 – Årshjul för hållplatsarbete







DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

Bilaga 2

*Plan för ökad tillgänglighet
för personer med
funktionsnedsättning*



Innehållsförteckning

1. Bakgrund	2
2. Övergripande ambition	2
3. Hela resan perspektivet	2
4. Om funktionsnedsättningar.....	3
5. Mål för ökad tillgänglighet	4
6. Insatsområden.....	4
6.1 Insatser fordon	5
6.2 Insatser infrastruktur	6
6.3 Insatser information	7
6.4 Insatser drift och underhåll	8
6.5 Insatser kompetens och bemötande	9
6.6 Insatser dialog och samverkan	9
8. Genomförandeplan	9
9. Begreppsförklaringar.....	10
Bilaga 2.1 - Information om olika funktionsnedsättningar	11
Bilaga 2.2 - Lista över hållplatser och bytespunkter med 20+ påstigande.....	13

1. Bakgrund

Att kollektivtrafiken har en hög tillgänglighet är en mänsklig rättighet enligt konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Trafikhuvudmän har även lagkrav på sig att redovisa mål för tillgängligheten i kollektivtrafiken och verka för att dessa mål uppfylls.

En tillgänglighetsanalys av Västernorrlands kollektivtrafik genomfördes 2018. I den redovisas tillgänglighetsnivån för fordon, infrastruktur, information och snöröjning. Analysen visar att Västernorrland har en relativt sett låg nivå på tillgänglighet och att den är dåligt redovisad för allmänheten.

Denna bilaga syftar till att tydliggöra hur tillgänglighetsnivån för personer med funktionsnedsättning ska öka de kommande åren kopplat till Västernorrlands nya trafikförsörjningsprogram.

2. Övergripande ambition

Den generella inställningen är att så många som möjligt, oavsett funktionsförmåga, ska kunna använda kollektivtrafiken i Västernorrlands län. Ambitionen ska vara att nå en hög tillgänglighetsanpassning utifrån de praktiska och ekonomiska förutsättningar som råder. En hög tillgänglighetsnivå förenklar och förbättrar även för människor som inte har funktionsnedsättning och bidrar därför till en mer attraktiv kollektivtrafik.

En tillgänglig kollektivtrafik gör det möjligt för personer med funktionsnedsättningar att i större utsträckning använda den allmänna kollektivtrafiken för sina resor istället för att vara hänvisade till att resa med särskild persontrafik. Även om den allmänna kollektivtrafiken i allt större utsträckning blir tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar kommer särskild persontrafik fortfarande vara viktig för många människors möjlighet att resa.

I Västernorrland så finns en ambition att skapa mellanformer av kollektivtrafik som kan överbrygga övergången mellan den allmänna kollektivtrafiken och särskild persontrafik, ett så kallat närtrafiksupplägg. Närtrafik är allmän kollektivtrafik men pga. dess flexibilitet kan den nyttjas i högre utsträckning av personer med vissa funktionsnedsättningar.

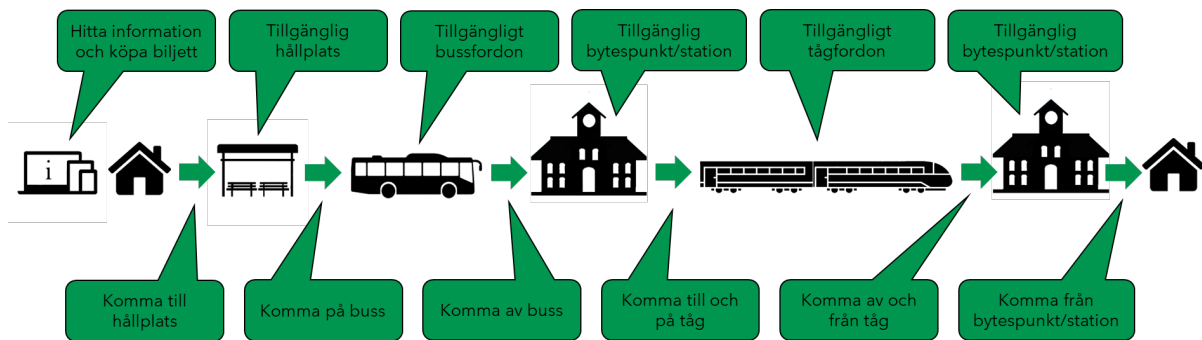
Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning bidrar positivt till den sociala dimensionen av hållbarhet genom ökad rättvisa, delaktighet, jämlikhet och jämställdhet.

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska det i trafikförsörjningsprogrammet finnas tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer ska också finnas beskrivna.

3. Hela resan perspektivet

Att hela resekedjan fungerar är något som är viktigt för alla resenärer. För barn, äldre samt personer med funktionsnedsättning kan detta vara avgörande för att de ska kunna och vilja

resa med kollektivtrafiken. Här följer en beskrivning av vad detta kan innebära i form av anpassning.



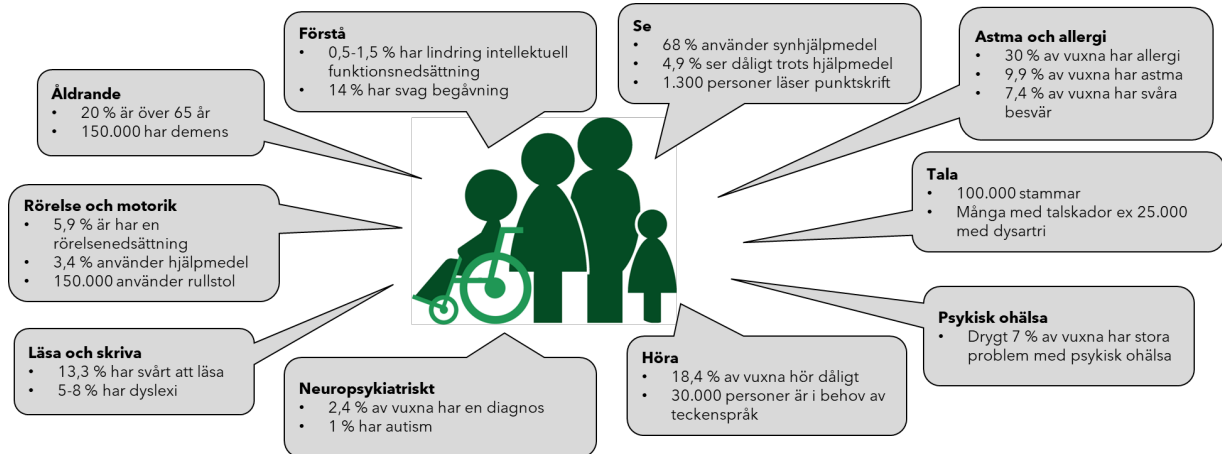
För att uppnå full tillgänglighet så krävs det att hela resan kan genomföras för en person med funktionsnedsättning, det omfattas av:

- *Hitta information och planera sin resa* - Det ska vara möjligt för personer med funktionsnedsättning att använda de verktyg som finns för att planera sin resa innan den genomförs.
- *Köpa och använda biljett* - Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, uppfatta, kunna se, klara av och förstå hur biljetten ska köpas och användas. Försäljningskanaler och försäljningsställen samt informationsplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Ta sig till och kunna vistas samt orientera sig på hållplatser, bytespunkter och stationer* - Gångvägar och anslutningar till och från prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning. Platsutformning och utrustning ska anpassas så att vistelsen och orienteringen på en station, bytespunkt eller prioriterad hållplats underlättas för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Ta del av information på hållplatser, bytespunkter, stationer och i fordonen* - Trafikinformationen ska anpassas så att det är möjligt att ta del av informationen, såväl före som under resan, oavsett funktionsnedsättning.
- *Ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet* - Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning 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.

4. Om funktionsnedsättningar

En funktionsnedsättning innebär att en människa har nedsatt förmåga att fungera fysiskt, psykiskt eller intellektuellt. Nedsättningen kan vara temporär eller permanent och variera över tid. SCB räknar med att omkring 36 procent av Sveriges befolkning har någon form av funktionsnedsättning, nästan 11 procent har mer än en funktionsnedsättning.

Personer med till synes lika funktionsnedsättningar kan ha mycket olika upplevelser och erfarenheter av resande i kollektivtrafiken. Långt ifrån alla funktionsnedsättningar är synliga och ofta är det lättare att få förståelse för de funktionsnedsättningar som märks tydligt. Hög ålder innebär inte någon funktionsnedsättning i sig, men risken att drabbas av funktionsnedsättningar av flera funktioner ökar med stigande ålder.



I bilaga 2.1 – om funktionsnedsättningar, i slutet av detta dokument, finns mer information.

5. Mål för ökad tillgänglighet

Nedanstående mål ska gälla för arbetet att höja tillgängligheten i länets kollektivtrafik.

Insatsområde	Mål	Utfall år				
		2024	2025	2026	2028	2030
Fordon	Andel tillgänglighetsanpassade bussfordon	47%	47%	47%	90%	90%
Infrastruktur	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn	40%	45%	50%	60%	75%
Information	Information om tillgänglighetsnivå per linje på webb samt i app	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja
Information	Andel bussfordon med invändigt hållplatsutrop	27%	27%	40%	100%	100%
Kompetens	Genomförda kompetenshöjningsinsatser / år	0	2	2	2	2
Dialog	Genomförda brukarråd / år	0	2	2	2	2

För att nå målen och generellt höja tillgänglighetsnivån så avser Din Tur arbeta utifrån sex insatsområden enligt punkt 7 i detta dokument.

6. Insatsområden

För att uppnå målen om ökad tillgänglighet har sex insatsområden definierats:

- Fordon
- Infrastruktur
- Information
- Drift och underhåll
- Kompetens och bemötande
- Dialog och samverkan

6.1 Insatser fordon

Svensk kollektivtrafik har tagit fram branschgemensamma funktionskrav för bussar, Bus Nordic, dokumentet för fordon som utför särskild persontrafik är reviderat till Specialfordon 2022.

För kollektivtrafiken inom Västernorrlands län skiljer det sig mellan olika trafikområden beträffande i vilken omfattning som fordonen är tillgänglighetsanpassade. I stadstrafiken och i vissa kortare stadsnära linjer utförs trafiken med tillgänglighetsanpassade fordon. I princip all landsbygds- och regionaltrafik utförs med fordon som inte är tillgänglighetsanpassade.

Aktörer såsom Norrtåg, SJ och X-trafik svarar för sin del av tågtrafiken och Din Tur har inte rådighet över denna. Trafiken är genomgående väl tillgänglighetsanpassad för personer med funktionsnedsättning och utgör därför grunden för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa regionalt. Genom samverkan med tågaktörer ska Din Tur verka för fortsatt utveckling av tillgänglighetsnivån på tåg.

I kommande trafikupphandling kan elfordon bli aktuella, dessa avger lägre ljud vilket kan försvåra för personer med syn- och hörselnedsättning att uppmärksamma bussarna. Ett signalsystem underlättar för funktionsnedsatta att orientera sig i kollektivtrafiksystemet.

Länets definition av tillgänglighetsanpassat fordon:

- Fordon med låggolv/lågentré alt. fordon med normalgolv och lift
- Fordon med plats för rullstol samt platser för personer med funktionsnedsättning
- Fordon med in- och utvändigt audiovisuell information
- Fordon i övrigt specificerade enligt Bus Nordic

Aktuella fordon inom Västernorrlands län:



Taxifordon (5-7 år):

- Multifordon (ramp/rullstol/bår)
- AN minibuss 6-8 pass
- AN personbil 3-4 pass

Bussfordon (10-15 år):

- Låggolvsbuss 2-axl
- Låggolvsbuss ledbuss
- Lågentrebuss
- Normalgolvsbuss
- Buss klass A /B (<22 pass)

Tågfordon (15-30 år):

- Regionaltåg
- Fjärrtåg
- Natttåg

I nedanstående matris visas vilken typ av fordon som ska gälla för respektive trafikslag och utbudsnivå.

Trafikslag	Utbudsnivå	Fordonstyp			Fordonsklass		Tillgängligt fordon	Tillgänglig hållplats
		Taxi	Buss	Tåg	Stand	Alt.		
Interregional trafik	IR1	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR2	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR3	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	IR4	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
Regional trafik	R1	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R2	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R3	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
	R4	-	X	X	II	III	X	+20 påstig
Bastrafik	B1	-	X	(X)	II	III	X	+20 påstig
	B2	-	X	(X)	II	III	X	+20 påstig
	B3	-	X	(X)	II / B	III	(X)	+20 påstig
	B4	-	X	(X)	II / B	III	(X)	+20 påstig
Stadstrafik	S1	-	X	-	I	-	X	+20 påstig
	S2	-	X	-	I	-	X	+20 påstig
	S3	-	X	-	I	A	X	+20 påstig
	S4	-	X	-	A	I	X	+20 påstig
Närtrafik	N	X	(X)	-	Taxi	Taxi	X	Ej aktuellt

Generella åtgärder för fordon:

- Vid trafikförändringar ska fordonen som utför ersättningstrafik i så stor utsträckning som möjligt ha samma tillgänglighet som den trafik som ersätts. Om det inte kan möjliggöras ska den fortsatta transporten för personer med funktionsnedsättning lösas på annat sätt

Åtgärder för taxifordon:

- Säkerställa inför kommande trafikupphandling att antal större multifordon är tillräckligt
- Följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav till nästkommande upphandling
- Tydliggöra regler för hjälpmedel som får medtas under resan

Åtgärder för bussfordon:

- Uppdatera fordonsstrategi till kommande trafikupphandling av busstrafik där det framgår fordonsklass per linje/område samt vilken specifikation varje fordonsklass ska ha (utgångspunkt från Bus Nordic)
- Följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav (Bus Nordic) till nästkommande trafikupphandling samt se över eventuella optioner i utrustningsnivå
- Inventera och dokumentera tillgänglighetsnivå på fordon utifrån avtalskrav och information i fordonsdatabas
- Öka antalet linjer som trafikeras med tillgänglighetsanpassade fordon enligt matris
- Tydliggöra fordonstyp i app och på webb
- Klarlägga regler för hjälpmedel som får medtas på buss
- Utredda framtida behov av signalsystem på elfordon

Åtgärder för tågfordon:

- Sträva efter att följa riktlinjer för branschgemensamma funktionskrav till nästkommande upphandling
- I samverkan med berörda aktörer ta fram regler för hjälpmedel som får medtas på tåg

6.2 Insatser infrastruktur

För att kunna genomföra en tillgänglighetsanpassad resa måste både fordon och hållplatser vara tillgänglighetsanpassade, för att fungera fullt ut så behöver även anslutningar till/från/mellan hållplatser också anpassas. Att öka tillgängligheten i kollektivtrafikens

infrastruktur är ett långsiktigt och som kräver stora resurser och måste ske i bred samverkan med andra aktörer, såsom kommuner och Trafikverket.

Det finns i nuläget stora regionala skillnader gällande graden av tillgänglighetsanpassning. Begreppet infrastruktur är brett och rymmer allt från ensliga busshållplatser vid landsvägar till stora resecentrum i stadskärnorna.

Bilaga 1 - hållplatshandbok är framtagen och kommer att antas tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet. I hållplatshandboken finns framtida processer, roller och ansvarsfördelning beskriven. Den definierar också olika hållplatsklassificeringar samt vilken utrustningsnivå som ska finnas vid om- och nybyggnation.

Definition av tillgänglighetsanpassad hållplats/bytespunkt:

- Hårdgjord yta min 2,25 m bred
- 17 cm plattform
- Taktilt och visuellt markstråk
- Kontrasterande kantremsa
- Utrymme för rullstol max 5% lutning

Som *bilaga 2.2* till detta dokument finns en sammanställning av länets hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per dygn (normalåret 2019). Bilagan är inte komplett då den saknar aktuell status gällande tillgänglighetsnivå. Bilagan ska kompletteras och årligen revideras. Bilagan ska ligga till grund för det strategiska arbete som påbörjas i syfte att kartlägga och utveckla tillgänglighetsnivån på länets hållplatser och bytespunkter.

Åtgärder för infrastruktur:

- Hållplatsinventering
- Säkerställa att länet, genom Din Tur, har en gemensam aktuell databas med information om samtliga hållplatser och bytespunkter
- Årligen uppdatera en plan för om- och nybyggnation av tillgänglighetsanpassade hållplatser utifrån gällande Hållplatshandbok
- Tillsammans med länets aktörer verka för ökad tillgänglig finansiering avsedd för infrastrukturinvesteringar
- Tillsammans med länets aktörer säkerställa att om- och nybyggnation av hållplatser sker enligt utformning och utrustning angivna i hållplatshandbok

6.3 Insatser information

För att information ska vara tillgänglig ska den vara lätt att läsa, höra och förstå. Det är viktigt för personer med funktionsnedsättning att hitta information om vilken tillgänglighetsnivå som råder på specifika hållplatser och linjer då tillgänglighetsnivån varierar i länet. Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa för alla resenärsgupper och så många personer som möjligt ska kunna tillgodogöra sig informationen, inkluderat personer med funktionsnedsättning. Information måste konstant uppdateras utifrån förändringar och störningar.

Den ökade digitaliseringen innebär att tillgängligheten för digitala kanaler blir allt viktigare. Nya lagkrav gällande tillgänglighetsanpassning av digitala kanaler har införts. Kraven gäller tillgänglighet för webbplatser från hösten 2020 och tillgängliga appar från sommaren 2021. Projekt för ett nytt biljett- och betalssystem har implementerats och ska i sin helhet vara klart under 2024. Installation av invändiga audionoma hållplatsutrop i bussar är uppstartade i

Sundsvalls stadstrafik och har i dagsläget uppgått till 27 % av fordonen. På sikt ser Din Tur att hållplatsutrop i nuvarande trafikområde O1721 kan tillkomma vilket skulle innebära att 40 % av fordonen har hållplatsutrop. En större förändring kommer kunna genomföras i kommande upphandling med in- och utvändiga utrop.

På större bytespunkter bör ledsagning kunna erbjudas. Din Tur ska verka för att förbättra tillgången till ledsagning i länet.

Ett viktigt komplement till information ute i kollektivtrafiksystemet är Din Turs kundcenter. Dit kan man vända sig dygnet runt, året om för att få information. Under kommande period så ska kundcenter digitaliseras så att fler sätt att ta kontakt erbjuds.

Kollektivtrafikens information delas in i fyra områden:

- Information i app och på webb
- Information i och utanpå fordon
- Information på hållplatser, bytespunkter och stationer
- Information via kundservice

Åtgärder för information:

- Information om tillgänglighetsnivå för fordon/hållplatser på linjenivå i app och på webb
- Utveckla hur information om trafikstörningar når ut i alla kanaler
- Följa lagkrav om tillgänglighetdirektiv för webb och i ny app
- Succesivt publicera information om anslutningar till och mellan hållplatser
- Utveckla realtidsinformation i alla kanaler
- Se över och harmonisera information på hållplatser utifrån riktlinjer i hållplatshandbok
- Uppdatera information om riktlinjer gällande hjälpmedel
- Öka tillgängligheten till kundcenter genom digitalisering
- Informera om ledsagning på stationer och bytespunkter

6.4 Insatser drift och underhåll

För att upprätthålla tillgänglighet så behövs drift och underhåll av såväl fordon som infrastruktur. Hållplatsutrustning som slits ut eller går sönder behöver identifieras och åtgärdas. Vintertid har många personer med funktionsnedsättning stora besvär med framkomligheten. Hållplatsytor, anslutningar och bussgator behöver underhållas och snöröjas för att undvika att områden med packad snö eller isbildning uppstår. Bristfällig snöröjning leder till att flertalet tillgänglighetshöjande åtgärder blir verkningslösa. Underhållet av fordon är viktigt för att upprätthålla funktionaliteten och säkerställs genom fordonskontroller.

Åtgärder för drift och underhåll:

- Tydliggöra ansvarsfördelning för hållplatser/bytespunkter med utgångspunkt från hållplatshandboken
- Föra en kontinuerlig dialog om drift och underhåll med ansvariga aktörer i syfte att upprätthålla funktionalitet som säkerställer tillgänglighetsnivån
- Utveckla arbetet med fordonskontroller och uppföljning
- Genomföra en översyn hur fordonskontroller ska utföras i nästkommande upphandling av busstrafik

6.5 Insatser kompetens och bemötande

Ett bra bemötande är viktigt i alla sammanhang. I kollektivtrafiken möter resenären bussförare, tågvärdar, taxiförare, kundservicemedarbetare och medarbetare på försäljningsställen. Det är av största vikt att alla har kunskap och förståelse för de olika funktionsnedsättningar som finns i samhället för att det ska fungera för personer med behov av tillgänglighet. Samma sak gäller de politiker och tjänstepersoner som tar beslut om kollektivtrafik. Behovet av ökad kunskap inom området behöver ses över och relevanta underlag inför större beslut behöver tas fram utifrån tillgänglighetsaspekten.

Åtgärder för kompetens och bemötande:

- Kompetenshöjningsinsatser för politiker och förvaltning
- Kompetenshöjningsinsatser för kundservice
- Kompetenshöjningsinsatser för trafikbolag och dess personal (ex. förare)
- Ta med tillgänglighetsaspekten i alla beslutsunderlag
- Ta fram faktaunderlag och rutiner för de som arbetar i, planerar och beslutar om kollektivtrafiksystemet
- Se över och följ upp utbildningskrav inför kommande trafikupphandlingar

6.6 Insatser dialog och samverkan

I syfte att bibehålla och utveckla tillgänglighetsnivån behövs det kontinuerlig uppföljning och revidering av mål och indikatorer samt en tydlig kommunikation av aktuell tillgänglighetsnivå. Din Tur kommer aldrig ensam att kunna ha all kunskap eller påverka alla delar av systemet. Samverkan och dialog är därför ett viktigt arbetsätt för att kunna nå målen. Din Tur kommer under perioden att bjuda in funktionsrättsorganisationer till minst två brukarråd per år. Ett mål är även att komma igång med testaktiviteter för olika fordon och funktioner.

Åtgärder för dialog och samverkan:

- Dialog med funktionsrätts- och pensionärsorganisationer
- Bevakning av nya nationella lagar och riktlinjer
- Benchmarking av arbete hos andra trafikhuvudmän
- Hantering av kundsynpunkter gällande tillgänglighet
- Dialog med trafikbolag om utveckling och efterlevnad
- Utifrån behov ha testdagar med representanter från både intresseorganisationer, trafikföretag och personal inom kollektivtrafiksystemet
- Samverkan och dialog med övriga berörda aktörer i länet

8. Genomförandeplan

Denna bilaga ska ligga till grund för Din Turs arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Omformning av fordonsupplägget kan huvudsakligen ske vid uppstart av nya trafikavtal enligt de perioder som redovisats under punkten 5.

Denna bilaga ska hållas aktuell och relevant. Genomlysning genomförs varje år och finns behov av justeringar så ska dessa införas vid genomlysningen. Större förändringar i dokumentet ska förankras hos Din Turs medlemmar och därefter beslutas i Din Turs politiska direktion.

9. Begreppsförklaringar

I *bilaga 7 - begreppsförklaringar* återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.

Bilaga 2.1 – Information om olika funktionsnedsättningar

Nedsatt rörelseförmåga och motorik

Nedsatt gångförmåga kan uppstå då man inte har kraft, har smärta, har dålig balans eller koordination eller inte kan styra sina rörelser. Gångsvårigheter kan leda till svårigheter att gå långa sträckor, inte klara lutningar, har svårt att gå på ojämnt eller halt underlag och man kan ha lätt för att falla. Gångsvårigheter medför behov av korta avstånd vid mål- och bytespunkter, ett jämt och fast underlag utan branta lutningar varken i längd- eller sidled, stöd att hålla sig i och tätt placerade sittplatser. Det är också viktigt att hinna sätta sig innan bussen eller tåget kör vidare.

Nedsatt arm- och handfunktion kan innebära svårigheter att röra händer och armar, smärta, kraftlöshet, dålig precision, avsaknad av greppfunktion med mera. Orkar man inte lyfta armarna blir räckvidden kortare och det blir svårt att öppna dörrar, hantera dörröppningsknappar och att hålla i sig. Ledstänger på båda sidor av en trappa är till hjälp för personer som har en funktionsnedsättning i en arm. Det är också viktigt att handtag och knappar är lätta att använda och inte kräver stor armstyrka.

Neuropsykiatriska och intellektuella funktionsnedsättningar

Personer med nedsatt kognitiv förmåga är en mycket heterogen grupp där orsaken till funktionsnedsättningen kan bero på förvärvade hjärnskador genom sjukdom eller olyckshändelse, neurologiska sjukdomar, demenssjukdomar, psykisk ohälsa med mera. Dessa funktionsnedsättningar kan medföra svårigheter att orientera sig, svårigheter att förstå logiska samband eller utformningar eller att ha svårigheter att läsa och ta till sig information. Det kan också vara svårt att sortera och uppfatta viktig ljudinformation. Tydlig information i form av bild och skrift samt skyltar som kompletteras med symboler är viktiga hjälpmedel för personer med denna typ av funktionsnedsättning. Många har svårt att fråga då de blir stressade eller har talsvårigheter, vilket gör det viktigt att personalen i kundmiljöerna är öppen, inkännande och på eget initiativ erbjuder hjälp till den resenär som ser ut att behöva det. Viktigt är också att använda ett tydligt, enkelt och lättläst språk i all kommunikation.

Synnedsättning

Att ha nedsatt syn kan innebära att vara synsvag, att vara svårt synskadad (att ha ledsyn) eller att vara blind. Personer med synnedsättning har svårigheter att överblicka omgivningen och uppfatta nivåskillnader i djup- och sidled. För att kunna orientera sig behöver de tydliga visuella kontrastmarkeringar och de som använder vit käpp är hjälpta av taktila markeringar. Personer med grav synskada eller blindhet behöver tydliga riktmärken och akustisk vägledning för att kunna orientera sig. Det är också vanligt att personer med synskada använder ledarhund eller har ledsagare. För att möta behoven i den här gruppen är det viktigt med alternativa kommunikationssätt. En pratör som läser upp realtidsinformation på hållplatser kan vara ett sätt, in- och utvändiga utrop på bussar ett annat.

Läs- och skrivsvårigheter

Läs- och skrivsvårigheter är ett övergripande begrepp som omfattar allt som rör begränsningar i att läsa och skriva. Svårigheterna kan bland annat bero på bristfällig undervisning, för lite övning, koncentrationssvårigheter, annat modersmål eller dyslexi. Många av de behov som personer med synnedsättning har, exempelvis in- och utvändiga utrop, är även tillämpliga för personer med läs- och skrivsvårigheter. Det är vidare viktigt att använda ett lättläst, klart och enkelt språk i all kommunikation.

Nedsatt hörsel och dövhet

Gruppen personer med nedsatt hörsel varierar från de med en lindrig hörselnedsättning till de som helt saknar förmåga att kommunicera med hjälp av hörseln. Personer med hörselnedsättning har svårigheter att uppfatta ljud och tal och kan bli distraherade av bullriga miljöer. Visuell information underlättar för personer med hörselnedsättning och personer med dövhet är helt beroende av den. Många personer med dövhet har teckenspråk som modersmål och svenska som andraspråk. Information på teckenspråk kan därför i vissa fall vara mer tillgänglig än skriven information, särskilt för personer utan kunskaper i svenska språket.

Allergi, astma och överkänslighet

Personer med allergier och överkänslighet är en stor grupp i samhället. Besvär kan yttra sig på många olika sätt varav svårast är akuta astmaanfall. Miljön i den allmänna kollektivtrafiken kan innehålla många allergiframkallande faktorer och det är därför viktigt att det framgår tydligt att starka dofter, rök och vissa livsmedel som exempelvis nötter ska undvikas i kollektivtrafiken. Det bör även framgå att djur ska gå ombord genom mittendörren och vistas i bakre alternativt övre delen av fordonet eller i anvisade vagnar inom tågtrafiken. (ledarhund samt service- och signalhund är undantagna och får vistas i samtliga delar i fordonen). Vidare ska rengöringsmedel/städmaterial som används i kollektivtrafiken vara doftfria.

Kollektivtrafiken kan aldrig bli helt allergisäker och för personer med starka allergier kan särskild persontrafik vara ett alternativ att föredra. I den särskilda persontrafiken är det kravställt att förare inte får använda starka dofter eller röka i eller i anslutning till fordonet.

Bilaga 2.2 - Lista över hållplatser och bytespunkter med 20+ påstigande

Detta dokument innehåller en lista över alla hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per dygn under perioden april 2022 till mars 2023. Denna lista ska kompletteras med aktuell tillgänglighetsnivå utifrån den hållplatsinventering som Din Tur avser göra och ligga i linje med de hållplatsklasser som återfinns i Hållplatshandboken.

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	omsorg
Sundsvall	Sundsvalls bstn	28 st	1 178 592	4 714	Ja			
Örnsköldsvik	Örnparken	21 st	425 954	1 704	Ja			
Härnösand	Härnösands centrum	14 st	292 467	1 170	Ja			
Sundsvall	Birsta City	2, 5	162 098	648	-			
Härnösand	Härnösand Central	21 st	133 041	532	Ja			
Sundsvall	Strandvägen	4, 120	111 415	446	-			
Sundsvall	Sjukhuset Sundsvall	4, 85, 120, 201	109 581	438	-	x		
Sundsvall	Vi centrum	1, 74, 75	94 359	377	Ja			
Kramfors	Kramfors ReseC	16 st	89 921	360	Ja			
Sundsvall	Granloholm centrum	3, 4	89 831	359	-			
Sundsvall	Trädgårdsgatan	9 st	83 874	335	-			
Sundsvall	Trafikgatan	6 st	79 726	319	-			
Sundsvall	Bragegatan	7 st	77 190	309	-			
Sundsvall	Gillebergsgatan	1	68 319	273	-			
Sundsvall	Nacksta centrum	2	67 096	268	-			
Sundsvall	Östra Birsta	2, 5	65 495	262	-			
Sundsvall	Sporthallen	3	61 670	247	-			
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik ReseC	17 st	60 539	242	Ja			
Sundsvall	Birsta E4	7 st	60 534	242	-			
Sundsvall	Kristinelund	2	53 833	215	-			x
Sundsvall	Västermalms skola	7 st	52 959	212	-		x	
Sundsvall	Tullgatan	3, 4, 120	52 109	208	-			
Sollefteå	Sollefteå ReseC	11 st	50 898	204	Ja			
Sundsvall	Skönsberg ReseC	4, 120	48 144	193	-			
Sundsvall	Mittuniversitetet	6 st	47 596	190	-			
Örnsköldsvik	Parkskolan	9 st	46 756	187	-		x	
Sundsvall	Skönsbergs centrum	1, 85	45 505	182	-			
Sundsvall	Vinkeltået	2, 141, 191	43 936	176	-			
Sundsvall	Kvissleby Centrum	5 st	43 505	174	Ja			
Örnsköldsvik	Valhallavägen	404, 405, 417	42 570	170	-			
Sundsvall	Kvissleby Njurundahallen	120, 124	42 507	170	-			
Örnsköldsvik	Nolaskolan	12 st	40 229	161	-		x	
Sundsvall	Enhörningsvägen	4, 120	39 407	158	-			
Sundsvall	Ponnyvägen	1	38 335	153	-		x	
Sundsvall	Hagaskolan	2	38 237	153	-		x	
Örnsköldsvik	Geneskolan	401, 417	38 103	152	-			
Sundsvall	Korstavägen	1	38 024	152	-			
Sundsvall	Njurunda Resec	5 st	37 995	152	Ja			
Sundsvall	Strömstadsvägen	3, 4	37 675	151	-			
Sundsvall	Lasarettsvägen	2, 84, 85, 120	37 218	149	-			
Sundsvall	Bydalen	2, 85	35 068	140	-			
Sundsvall	Östra Långgatan	5 st	35 012	140	-			
Sundsvall	Skogsbacken	2, 85	33 778	135	-			
Sundsvall	Kaptensgatan	3, 4, 120	33 766	135	-			

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg
Sundsvall	Bosvedjans centrum	2, 85	33 647	135	-			
Sundsvall	Matfors skola	141, 142, 143	33 468	134	Ja		x	
Sundsvall	Sallyhillsvägen	2	32 950	132	-			
Sundsvall	Institutsvägen	4, 85, 120	32 208	129	-			
Sundsvall	Syntesvägen	4, 120	30 103	120	-			
Sundsvall	Kvissleby Affärsgatan	120, 124	30 046	120	-			
Timrå	Timrå torget	120, 630, 631	29 007	116	-			
Sundsvall	Höderbacken	1	28 838	115	-			
Sundsvall	Nackstavägen 22	2	28 729	115	-			
Timrå	Mariedalsskolan	120, 630, 631	28 019	112	-		x	
Härnösand	Mosstigen	502, 590	27 863	111	-			
Sundsvall	Paviljongvägen	3, 142	27 303	109	-			
Sundsvall	Sundsbruks centrum	5	27 249	109	-			
Sundsvall	Ljustadalens centrum	2, 5	27 072	108	-			
Sundsvall	Skönsmons skola	4, 120	26 589	106	-		x	
Sundsvall	Räbbmogatan	1, 75	26 052	104	-			
Örnsköldsvik	Bjästa Busstation	413, 421, 422	25 913	104	Ja			
Örnsköldsvik	Själavadskolan	42, 43, 402, 412	25 868	103	-		x	
Sundsvall	Baldershov	4, 85, 120	24 872	99	-			
Sundsvall	Hagavägen	4, 85, 120, 201	24 205	97	-			
Sundsvall	Tjädevägen	1, 85	24 053	96	-			
Sundsvall	Bultgatan	2, 141, 191	24 009	96	-			
Härnösand	Bondsjöleden	10 st	23 783	95	-		x	
Timrå	Söråker köpcent	611, 633, 635	23 531	94	-			
Sundsvall	Aprilvägen	2, 5	22 994	92	-			
Timrå	Tallnåsvägen 49	120, 630	22 958	92	-			
Örnsköldsvik	Sörliden	404, 405, 417	22 767	91	-			
Härnösand	Stadsparken	11 st	22 325	89	-			
Sundsvall	Ögården	1, 75	22 230	89	-			
Sundsvall	Kommunhuset	6 st	22 207	89	-			
Sundsvall	Västra Allén	7 st	21 969	88	-			
Härnösand	Folkhögskolan	501, 570 590	21 450	86	-			
Sundsvall	Birstatunneln	2, 5	21 376	86	-			
Sundsvall	Selångergården	6 st	21 317	85	-			
Härnösand	Skördevägen	501, 590	21 249	85	-			
Sundsvall	Slutgatan	2, 141, 191	21 197	85	-			
Sundsvall	Härstavägen	4, 120	20 795	83	-			
Timrå	Sörberge norra	7 st	20 260	81	Ja			
Sundsvall	Nynäshamnsvägen	4	19 934	80	-			
Härnösand	Ankaret	503, 590	19 902	80	-			
Sundsvall	Västhagen	3	19 519	78	-			
Sundsvall	Brovägen	1, 74	18 944	76	-			
Sundsvall	Rättscentrum	7 st	18 940	76	-			
Sundsvall	Lindgården	4, 85, 120	18 713	75	-			
Sundsvall	Alnöbron västra	1	18 707	75	-			
Sundsvall	Bondevägen	2	18 629	75	-			

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg
Sundsvall	Grevegatan	4, 120	18 361	73	-			
Härnösand	Tunnelplan	6 st	18 150	73	-			
Örnsköldsvik	Lingbo	404, 405	18 115	72	-			
Sundsvall	Röhmans torg	141, 142	17 934	72	-			
Härnösand	Murbergsskolan/Länsmusée	501, 570, 590	17 745	71	-		x	
Sollefteå	Sollefteå Torget	41, 315, 45, 62	17 727	71	Ja			
Sundsvall	Värmeverket	2	17 586	70	-			
Härnösand	Wendela Hellmanskolan	501, 511, 560, 590	17 495	70	-		x	
Kramfors	Ullånger Bstn	10 st	17 402	70	Ja			
Sundsvall	Augustivägen	5	17 204	69	-			
Örnsköldsvik	Sjukhuset Övik	14 st	16 407	66	-	x		
Timrå	Skogsvägen	5 st	15 936	64	Ja			
Sundsvall	Plastvägen	4, 120	15 846	63	-			
Sundsvall	Borgholmsvägen	4	15 718	63	-			
Kramfors	Bollstabruk bstn	6 st	15 551	62	-			
Sundsvall	Luleåvägen	4	15 522	62	-			
Ånge	Fränsta bussterminal	5 st	15 192	61	Ja			
Sundsvall	Måndagsvägen	2, 5	14 959	60	-			
Sundsvall	Mårtensro	3	14 817	59	-			
Härnösand	Slåttervägen	501, 590	14 661	59	-			
Örnsköldsvik	Sundhem	5 st	14 617	58	-			
Sundsvall	Gångvikens skola	5, 78, 120	14 545	58	-		x	
Härnösand	Trossgatan	502, 503, 520, 590	14 518	58	-			
Sundsvall	Mogatan	4, 120	14 494	58	-			
Sundsvall	Västergatan	2, 84	14 446	58	-			
Ånge	Ånge bstn	191, 192, 196	14 401	58	Ja			
Örnsköldsvik	Hörnettrondellen	5 st	14 265	57	-			
Sundsvall	Gesällvägen	2, 5	14 229	57	-			
Härnösand	Brännarondellen	501, 514, 590	14 114	56	-			
Örnsköldsvik	Gullänget Centrum	401, 408, 411, 442	13 745	55	-			
Härnösand	Ångströmsgatan	501, 590	13 693	55	-		x	
Sundsvall	Kungsbackavägen	3, 4	13 635	55	-			
Sundsvall	Linderbergsgatan	2	13 571	54	-			
Timrå	Sörberge E4	201, 331, 611	13 440	54	-			
Sundsvall	Kovlands kiosk	5 st	13 425	54	Ja			
Timrå	Berglundavägen/Riksgatan	120, 630, 634, 636	13 347	53	-			
Härnösand	Koltrastvägen	502, 590	13 277	53	-			
Timrå	Timrå E4	6 st	13 256	53	Ja			
Sundsvall	Indal	30	13 228	53	-			
Örnsköldsvik	Sund Centrum		13 196	53	-			
Sundsvall	Vikingen	1	13 021	52	-			

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg
Örnsköldsvik	Industrigränd	7 st	12 964	52	-			
Sollefteå	Köpmangatan Långsele	39, 40, 331	12 823	51	-			
Sundsvall	Liden	30	12 728	51	-			
Sundsvall	Lundbovägen	1	12 591	50	-			
Timrå	Arenan	631, 633, 634, 636	12 209	49	-		x	
Sundsvall	Gläntan	3, 4	12 193	49	-			
Örnsköldsvik	Hantverkaregatan	10 st	11 869	47	-			
Sundsvall	Klockgutaregatan	2, 141, 191	11 831	47	-			
Sundsvall	Norrli den	2, 84	11 684	47	-			
Örnsköldsvik	Mellansel jvstn	42, 43	11 615	46	-			
Härnösand	Gulf E4	201, 502, 520, 560	11 577	46	-			
Sundsvall	Usland skola	1, 75	11 568	46	-		x	
Sundsvall	Stuggränd	3	11 432	46	-			
Sundsvall	Travbanan	1	11 303	45	-			
Sundsvall	Rörgatan	3	11 228	45	-			
Sundsvall	Panncentralen	1	11 139	45	-			
Sundsvall	Branta vägen	3	11 118	44	-			
Örnsköldsvik	Krukmakarvägen	402, 409	11 048	44	-			
Sundsvall	Fyrväpplingsvägen	5	10 949	44	-			
Sundsvall	Halmstadsvägen	3, 4	10 841	43	-			
Härnösand	Klarinnettgatan	501, 590	10 779	43	-			
Timrå	Tallnäs vägen 5	120	10 602	42	-			
Örnsköldsvik	Bjästaskolan	413, 421, 422	10 592	42	-		x	
Sundsvall	Nackstavägen 38	2	10 583	42	-			
Örnsköldsvik	Humlegårdsvägen	401, 417	10 529	42	-			
Örnsköldsvik	Lindblomsvägen	401, 408, 411	10 420	42	-			
Sundsvall	Gärde	5	10 370	41	-			
Sundsvall	Ekebovägen	2, 5	10 366	41	-			
Timrå	Näsängsvägen	120	10 353	41	-			
Timrå	Köpmangatan/Bovägen	120, 630	10 314	41	-			
Örnsköldsvik	Domsjöskolan	401	10 142	41	-		x	
Sundsvall	Fäbodsandsvägen	4, 120	10 028	40	-			
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik RC Norra	9 st	9 999	40	Ja			
Sundsvall	Havsörns vägen	2	9 979	40	-			
Härnösand	Hedda Wisingskolan	501, 514	9 914	40	-		x	
Örnsköldsvik	Höglandskolan	403, 410, 419, 442	9 890	40	-			
Örnsköldsvik	Bredbyn Busstn	42, 43, 438	9 851	39	Ja			
Sundsvall	Lastbåtsvägen	1, 75	9 688	39	-			
Ånge	Minervaskolan	191, 192, 196, 199	9 555	38	-		x	
Sundsvall	Bergsåkers centrum	5 st	9 499	38	-			
Härnösand	Närvården N utfarten	502, 560	9 390	38	-	x		
Sollefteå	Sollefteå Sjukhus	6 st	9 373	37	-	x		
Sundsvall	Bergsåkers IP	6 st	9 250	37	-			
Sollefteå	Storgatan Coop	90, 211, 45, 62	9 105	36	-			
Sundsvall	Igeltjärns vägen	4	9 060	36	-			
Sundsvall	Jaktfalksvägen	2	8 974	36	-			
Sundsvall	Tunavägen	120	8 970	36	-			
Sundsvall	Lantmäta ren	2, 85	8 902	36	-			
Örnsköldsvik	Lertagsvägen	407	8 782	35	-			
Sundsvall	Bredsands skola	4, 120	8 695	35	-		x	
Örnsköldsvik	Örnsköldsgatan	43, 402, 408	8 651	35	-			
Örnsköldsvik	Järveds Centrum	402, 409, 417	8 647	35	-			
Sundsvall	Bosvedjevägen	2, 85	8 522	34	-			
Sundsvall	Bjälkvägen	6 st	8 485	34	-			
Sundsvall	Bergsåkers skola	132, 133	8 468	34	-		x	

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
Bilaga 2 - Plan för ökad tillgänglighet

Kommun	Hållplats	Linjer	Påstigande 2022/2023		Bytesp	Särskilda behov		
			Totalt	Per dygn		Vård	Skola	Omsorg
Sundsvall	Fänriksgratan	3	8 416	34	-			
Sundsvall	Glimmervägen	3, 142	8 358	33	-			
Timrå	Köpmanng./Bensinstation	120, 630	8 285	33	-			
Sollefteå	Gudlav Bilder skolan	39, 41	8 278	33	-		x	
Örnsköldsvik	Nybyggarevägen	401, 417	8 240	33	-			
Örnsköldsvik	Tjärnmyrvägen	401	8 122	32	-			
Sundsvall	Tjädersvägen 13	1	7 922	32	-			
Timrå	Ala skola	611, 633	7 921	32	-		x	
Sundsvall	Tivolibacken	2, 84	7 916	32	-			
Örnsköldsvik	Översjöla	42, 43, 402, 412	7 760	31	-			
Örnsköldsvik	Varvsbergsvägen	401, 407	7 737	31	-			
Sundsvall	Klockarberget	120	7 648	31	-			
Örnsköldsvik	Köpmanholmen C	421, 422	7 648	31	-			
Ånge	Erikslund skolan	192	7 646	31	-		x	
Sundsvall	Tellusvägen	120	7 494	30	-			
Sundsvall	Februarivägen	2, 5	7 411	30	-			
Örnsköldsvik	Järvstagan	404, 405, 408	7 327	29	-	x		
Sundsvall	Midälvplan	2	7 229	29	-			
Örnsköldsvik	Karoserivägen	401, 408, 411	6 943	28	-			
Härnösand	Teatern	8 st	6 910	28	-			
Örnsköldsvik	Gottne vägsk	42, 43	6 598	26	-			
Sundsvall	Vallens skola	133, 134	6 592	26	-		x	
Sundsvall	Pilgränd	3	6 509	26	-			
Sundsvall	Klippgatan	1	6 496	26	-			
Sundsvall	Travbanevägen	5 st	6 466	26	-			
Sundsvall	Fagerdalsparken	3, 142	6 414	26	-			
Örnsköldsvik	Husums Skola	417	6 375	26	-			
Örnsköldsvik	Båtsmansgatan	401, 417	6 356	25	-			
Timrå	Tallnåsvägen 43	120	6 240	25	-			
Sundsvall	Malmövägen	4	6 045	24	-			
Sundsvall	Robäcken	1	5 985	24	-			
Örnsköldsvik	Hörnettvägen	407	5 622	22	-			
Sundsvall	Sleipnervägen	1	5 617	22	-			
Sundsvall	Idrottsparken	3	5 585	22	-			
Sundsvall	Haparandavägen	4	5 529	22	-			
Timrå	Solbacka Norra	120	5 523	22	-			
Örnsköldsvik	Sjögatan	402, 404, 405	5 264	21	-			
Örnsköldsvik	Skyttis	404, 405	5 194	21	-			
Sollefteå	Junsele bstn	41	5 159	21	Ja			
Sundsvall	Lillhällomsvägen	1	5 125	21	-			
Örnsköldsvik	Björna Centrum	417, 442	5 019	20	Ja			
Örnsköldsvik	Söränget	406, 411	4 977	20	-			





DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

Bilaga 4

Fordonsstrategi



Innehållsförteckning

1. Bakgrund.....	2
2. Tågfordon.....	2
2.1 Ansvar och roller	2
2.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	2
2.3 Fordonstyper	2
3. Bussfordon	3
3.1 Ansvar och roller	3
3.2 Bus Nordic	3
3.3 Nuvarande fordonsupplägg	4
3.4 Framtida fordonsupplägg.....	4
3.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	5
3.6 Fordonsutrustning	5
3.7 Drivmedel och infrastruktur	6
3.8 Fordonskontroller	7
3.9 Depåer	7
4. Taxifordon	8
4.1 Ansvar och roller	8
4.2 Specialfordon 2014 (2023)	8
4.3 Fordonstyper	8
4.4 Nuläge fordonsupplägg.....	8
4.5 Framtida fordonsupplägg.....	9
4.6 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	9
4.7 Fordonsutrustning	9
4.8 Drivmedel och infrastruktur	9
4.9 Fordonskontroller	10
5. Genomförande	10
6. Begreppsförklaring	10

1. Bakgrund

Rätt fordon för varje linje och resa är en grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig, attraktiv och resurseffektiv. Det finns idag en bred variation av kollektivtrafikfordon i länet, allt från taxibilar till tågfordon.

Syftet med denna bilaga är att ge en bild över dagens fordonsupplägg samt tydliggöra ambitionen för fordonsupplägget i kommande upphandlingar.

2. Tågfordon

2.1 Ansvar och roller

Persontrafik med tåg i Västernorrlands län körs idag av Norrtåg, SJ och X-trafik. Varje aktör har eget ansvar över trafikering och fordon.

Som en av fyra delägare i Norrtåg så har Din Tur möjligheten att påverka utformning och utrustning av tågfordonen. Då systemet omfattar fyra län så är dock läns specifika lösningar inte möjliga.

Din Tur kan inte direkt påverka fordonstyp och fordonsutformning hos SJ eller X-trafik. Då Din Tur har biljettsamverkan med bägge dessa aktörer ska Din Tur söka dialog med respektive aktör kopplat till fordonens utformning och utrustning i syfte att harmonisera utförandet mellan olika trafikslag och aktörer.

En viktig aspekt för all trafik är att ersättningsfordon vid störningar så långt det är möjligt har samma utrustning och tillgänglighetsnivå som det fordon som ersatts. Detta ska Din Tur i dialog med övriga aktörer arbeta för att säkerställa.

Förutsättningarna för val av tågfordonstyp styrs delvis av baninfrastrukturen genom säkerhetssystem och hastighetsklassning. Trafikverket ansvarar för infrastrukturen. Prioritering av baninvesteringar sker såväl regionalt som nationellt i olika dialoger. Din Tur deltar i dessa dialoger på regional nivå.

2.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

De tågfordon som trafikerar Västernorrland har genomgående en hög tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Lift/hiss, särskilt utformade platser, anpassade toaletter samt audiovisuellt utrop inne i fordonen finns genomgående.

Specifikation för olika fordon ska finnas tillgängligt på respektive aktörs webbsida och mobilapp och till dessa ska Din Tur länka från våra kanaler.

2.3 Fordonstyper

Ett antal olika fordonstyper trafikerar banorna i länet. Samtliga erbjuder god komfort och tillgänglighetsanpassning (se matris nedan).

Norrtåg använder i första hand tågtypen Coradia (X62) men har även Reginatåg (X52). Norrtåg har i sin tågstrategi planer på nyinskaftning av fordon för trafikstart kring år 2030. X-trafik använder sig av Reginatåg (X50-52). SJ använder sig av tågtyperna SJ3000 och X2000 samt intercitytåg.

Bolag:	Fordonstyp:	Wifi	Bistro	Lågt insteg	Hiss	Rullstols-	Anpassad	Hörslina	Toppfart	Sittplatser
						plats	toalett			
Norrtåg	Coradia (X62)	X	X	X		X	X	X	180 km/h	190
Norrtåg	Regina (X52)	X	X	X	X	X	X	X	200 km/h	150-250
X-trafik	Regina (X50)	X	X	X	X	X	X	X	200 km/h	150-250
SJ	SJ3000 (X55)	X	X	X		X	X	X	200 km/h	245
SJ	X2000 (X2)	X	X	-	X	X	X	X	200 km/h	310-330
SJ	Intercity	X	X	-	X	X	X	-	160 km/h	50/vagn

3. Bussfordon

3.1 Ansvar och roller

Din Tur ansvarar för att upphandla busstrafik i Västernorrland. Det finns i nuläget tre trafikbolag som är upphandlade att köra allmän kollektivtrafik med buss i Västernorrland. Det är bolagen som ansvarar för att de fordon som används följer de upphandlingskrav som ställts samt att fordonskontroller genomförs enligt krav.

Ett område som idag är delat mellan Din Tur och trafikbolagen är fordonsteknik. Din Tur ansvarar för biljettmaskiner och betalningsterminaler samt internetuppkopplingen för dessa. Trafikbolagen har ansvar för utrop och skyltar.

I kommande avtal kommer Din Tur att kravställa omfattning, installation och underhåll av all fordonsutrustning i upphandling. På så sätt ska funktioner och funktionalitet säkerställas under hela avtalsperioden.

3.2 Bus Nordic

Bus Nordic är en branschgemensam standard av fordon för kollektivtrafikaktörer i Norden. Den togs fram 2018 och ligger till grund för de flesta bussupphandlingar i Norden. Utgångspunkten är att bussfordon ska uppfylla bestämmelser på nationell nivå samt EU-nivå.

I Bus Nordic avhandlas följande områden:

- Bussklasser
- Trygghet och säkerhet
- Sittplats och komfort
- På- och avstigning samt förflyttning
- Information och kommunikation
- Exteriör/utsida
- Förarmiljö

3.3 Nuvarande fordonsupplägg

I Västernorrland finns 2023 drygt 320 bussfordon i Din Turs avtal. Dessa upphandlades 2012-2013 för trafikstart 2014 och följer därför det äldre reglementet Buss 2010.

Generellt så trafikeras stadslinjer av låggolvsbussar motsvarande dagens klass I. Regionala linjer och landsbygdslinjer trafikeras både av lågentrëbussar och av normalgolvsbussar.

I Västernorrland finns just nu 6 emissionsfria elbussar (klass I samt klass B). Alla övriga bussar körs på det fossilfria drivmedlet HVO100.

3.4 Framtida fordonsupplägg

Inom Bus Nordic så finns det idag fem bussklasser.

För fordon som är avsedda för befordran av maximalt 22 passagerare utöver föraren finns det två fordonsklasser:

- KLASS A - Fordon utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska endast förarsätet vara utrustat med säkerhetsbälte.
- KLASS B - Fordon som inte är utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten.

För fordon som är avsedda för befordran av fler än 22 passagerare utöver föraren finns det tre fordonsklasser:

- KLASS I - Fordon utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska endast förarsätet vara utrustat med säkerhetsbälte.
- KLASS II - Fordon som huvudsakligen tillverkats för befordran av sittplatspassagerare och som är utformade för att medge befordran av ståplatspassagerare i mittgången och/eller i ett utrymme som inte är större än det utrymme som upptas för två dubbelsäten. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten.
- KLASS III - Fordon som inte är utformade för befordran av ståplatspassagerare. Ett fordon i denna klass saknar utrymme för ståplatspassagerare. För denna bussklass ska alla säten vara utrustade med säkerhetsbälten.

Länet avser fortsatt driva Bussgodsverksamhet. Det innebär att det på vissa regionala linjer kommer finnas behov av specialanpassade bussar med godsutrymme. Dessa bussar kan endast byggas på klass III-bussar och kommer behöva utrustas med lift och rullstolsplats för att klassas som tillgängliga.

Till kommande trafikupphandlingar så avses fordonstyp och fordonsklass kopplas till de olika trafikslag och nivåer som finns i länets principtrafikutbud. På så sätt ska det bli enkelt att delge information om exempelvis tillgänglighetsnivån på respektive linje.

Nedan ett förslag på hur länets matris för fordon och trafikslag är utformat:

Trafikslag	Fordonstyp			Fordonsklass buss		Tillgänglighets- anpassning	Drivmedel buss/taxi	
	Taxi	Buss	Tåg	Standard	Alternativ		Standard	Alternativ
Interregional trafik	-	X	X	II	III	Ja	Fossilfri	Emissionsfri
Regional trafik	-	X	X	II	III, G	Ja	Fossilfri	Emissionsfri
Landsbygdstrafik linjelagd	-	X	-	II	III	Ja	Emissionsfri	Fossilfri
Landsbygdstrafik anropsstyrd	X	X	-	B	Taxi	Ja	Fossilfri	Emissionsfri
Stadstrafik linjelagd	-	X	-	I	-	Ja	Emissionsfri	Fossilfri
Stadstrafik anropsstyrd (Paxa)	X	X	-	A	Taxi	Ja	Fossilfri	Emissionsfri

3.5 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Jämfört med de flesta andra län så har Västernorrland i nuläget en låg andel tillgänglighetsanpassade fordon. Enligt FRIDA-databasen finns 123 bussar med låggolv/lågentré vilket motsvarar 38 % av den totala fordonsflottan. Då det inte finns några bussar med lift så är det dessa bussar som utgör andelen tillgänglighetsanpassade i nuläget.

Ambitionen är att samtliga fordon i kommande upphandlingar ska vara tillgänglighetsanpassade. Inriktningen är att i så stor utsträckning som möjligt trafikera linjer med låggolvs- eller lågentréfordon (klass I / II). Längre linjer som trafikerar vägar av sämre kvalitet kan trafikeras med normalgolvsbussar. Dessa ska då utrustas med lift.

Fordonens utrustning, exempelvis rullstolsplatser, utrop och kontrastfärger, kommer att styras av aktuell version av *Nordic Bus* vid upphandling.

Utifrån allergisynpunkt så ska husdjur hänvisas till en del av bussen.

Tillgänglighetsnivå på fordon ska tydligt framgå på webbsida och i mobilapp.

Mer information om tillgänglighetsanpassning av fordon återfinns i *bilaga 2 - plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

3.6 Fordonsutrustning

Framtidens fordon ska följa aktuell branschstandard. Inom ramen för Bus Nordic finns utrustning som inte finns på länets bussar idag men som bör finnas med på hela eller delar av fordonsflottan i kommande upphandlingar. Exempel på sådan utrustning är:

- Inre informationsskärmar
- Inre audiovisuellt hållplatsutrop
- Högtalare yttre hållplatsutrop (option)
- Passagerarräkning (option)
- Kameraövervakning
- Barnstolar (option)

På linjer där normalgolvsbussar ersätts med lågentrébussar kan det bli aktuellt med optionerna bagageförvaring och cykelställ.

Toalett bör endast övervägas på bussfordon som trafikerar linjer med längre restid än 2 timmar utan paus.

Utrustning som ännu inte finns med i Nordic Bus som kan bli aktuell i kommande upphandlingar är exempelvis automatisk hastighetsreglering med hjälp av geofencing. Detta gör att bussfordonet inte kan köra fortare än tillåten hastighet vid exempelvis förskolor och skolor vilket ökar trafiksäkerheten.

3.7 Drivmedel och infrastruktur

Kollektivtrafiken i Västernorrland har som mål att bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan. Förutom att fler åker kollektivt så kan detta uppnås genom att använda fordon som förbrukar så lite resurser som möjligt under sin livscykel samt släpper ut så lite utsläpp som möjligt. De fordonsfaktorer som påverkar detta är val av fordonstyp, kravställan på fordon vid upphandling samt val av drivmedel/energibärare.

EU beslutade 2019 om ett direktiv för miljöstyrning av fordonsupphandling, *Clean Vehicles Directive 2019/1161*, och detta direktiv är under 2022 infört i svensk lagstiftning i *lagen om miljökrav vid vissa upphandlingar av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (2011:846)*. I lagen som gäller från augusti 2021 anges minimikrav vid fordonsupphandlingar. När det gäller bussfordon så omfattar lagen endast bussar i klass I / A.

Krav enligt Clean Vehicles Directive och svensk lag:

Busstyp	2021			2026		
	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig
Klass I	22,5%	22,5%	55,0%	32,5%	32,5%	35,0%
Klass II	-	-	-	-	-	-
Klass III	-	-	-	-	-	-
Klass A	22,5%	22,5%	55,0%	32,5%	32,5%	35,0%
Klass B	-	-	-	-	-	-

Enligt målen i länets trafikförsörjningsprogram så avser Västernorrland gå längre i sina mål än vad lagen kräver. För de bussfordon som omfattas av lagen är målet att ha 100 procent emissionsfri drift till 2030. Övriga bussklasser ska också ställas om och för dessa är målet 50 procent emissionsfri drift. Övriga fordon i dessa klasser ska fortsatt drivas av hållbarhetsklassade biodrivmedel. Nedan följer en sammanställning av länets ambition.

Busstyp	Nuläge			2030 (2027)		
	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig	Emissionsfri	Fossilfri	Övrig
Klass I	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Klass II	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Klass III	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Klass A	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Klass B	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%

En viktig del i detta arbete är att säkerställa tillgången till infrastruktur för de drivmedel och energibärare som kollektivtrafiken ska drivas med. Då ambitionen är att öka den emissionsfria driften så är det i första hand laddinfrastruktur som krävs. På sikt kan även tankmöjligheter för vätgas bli aktuella.

Infrastruktur för laddning och tankning behöver säkerställas på, eller i direkt närhet av länets busdepåer.

3.8 Fordonskontroller

Idag är ansvaret för kontroller delat mellan Din Tur och trafikbolagen. Trafikbolagen gör lagstadgade fordonskontroller på auktoriserad besiktningsanläggning samt regelbundna egenkontroller som redovisas i fordonsdatabasen FRIDA. Din Tur gör slumpvisa kontroller av fordonens säkerhetsutrustning. Utfallen av alla kontroller följs upp tre gånger per år vid avtalsuppföljning och avvikelser belastas med viten.

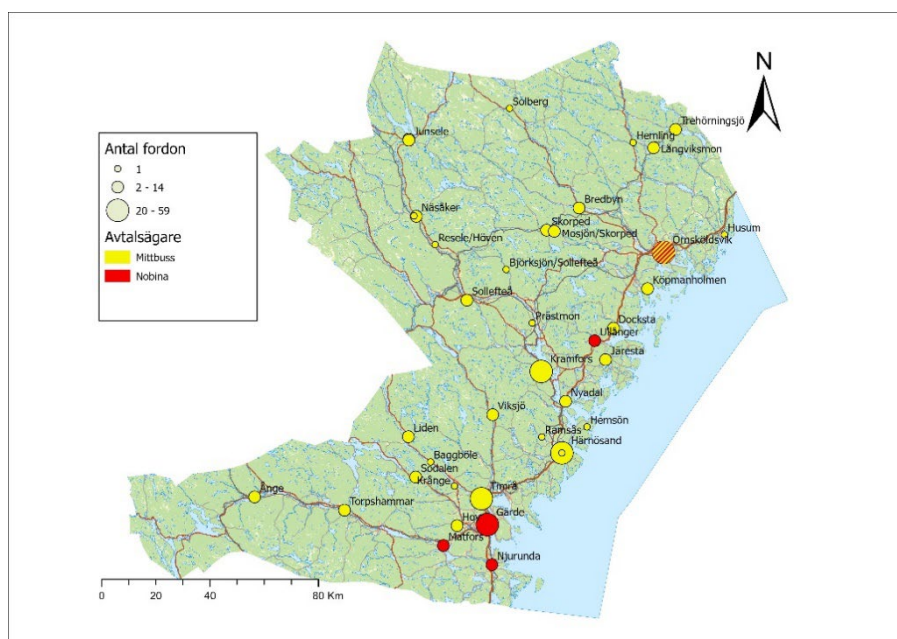
Inför kommande avtal så ska hanteringen av fordonskontroller utredas. Genom dialog med andra trafikhuvudmän samt trafikbolag ska en ny modell tas fram och beslutas. En möjlig väg är att trafikbolagen får hela ansvaret för kontroller och att detta antingen sker genom att anlita externa kontrollinstanser alternativt genom utökade egenkontroller.

3.9 Depåer

Det finns idag 32 depåer och uppställningsplatser för buss i Västernorrland. Många av dessa är små men 6 stycken av dem har 20 eller fler fordon. Ungefär 3/4 av depåerna hyrs av trafikbolagen och övriga ägs av trafikbolagen.

Med en bibehållen eller utökad kollektivtrafik så är det viktigt att Din Tur och dess medlemmar verkar för att det ska finnas tillgång till lämpliga ytor och lokaler för depåer runt om i länet. En viktig del i detta arbete är att det även finns tillgång till laddning och/eller tankning för de drivmedel och energibärare som busstrafiken ska drivas av.

För att säkerställa framtidens trafikupplägg har Din Tur tagit fram en depåkartläggning som omfattar tillgång till depåer, depåkapacitet, tillgång till infrastruktur för laddning/tankning samt ägandestruktur.



Bilden till vänster visar var länets depåer och uppställningsplatser för buss finns.

4. Taxifordon

4.1 Ansvar och roller

Din Tur erbjuder sina medlemmar att upphandla särskilda persontransporter. Dessa transporter utförs i stor utsträckning med mindre fordon. Avtalslängden för dessa trafikavtal är i nuläget fyra år.

Din Tur formar i dialog med sina medlemmar kraven i upphandlingarna. Där kravställs bland annat fordonstyp, antal fordon, fordonsutrustning och drivmedel.

Din Tur ansvarar för uppföljning av trafikavtalen. Uppföljning sker på tertialbasis och fordon är en del som följs upp.

De trafikbolag som vunnit avtalen har ansvar för att fordonen och dess förare uppfyller de krav som ställts i upphandlingen samt fordonskontroller. Om brister upptäcks vid avtalsuppföljning så beläggs trafikbolagen med viten.

I dagsläget så har Din Tur avtal som innefattar taxifordon med åtta trafikbolag i länet. Dessa finns redovisade i *bilaga 3 - trafikplan*.

4.2 Specialfordon 2023

Det har inte funnits en nationell standard för större taxifordon på samma sätt som för bussfordon. Ett antal trafikhuvudmän har tidigare tagit fram en riktlinje som kallas *Specialfordon 2014*. Svensk Kollektivtrafik bedriver ett projekt som heter *Kraftsamling MERIT*. Inom det projektet har det arbetats fram ett förslag på en ny standard som fått namnet *Specialfordon 2023*. Standarden innehåller bland annat storleksmått, utrustningskrav och krav på antal passagerare.

Din Tur har använt en egen anpassad fordonsspecifikation vid tidigare upphandlingar. Inför kommande upphandlingar så ses denna specifikation över med utgångspunkt i den nya nationella standarden.

4.3 Fordonstyper

Det finns fyra sorters taxifordon som används för allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter. Dessa är:

- Större multifordon - flera rullstolar/bårar + sittande passagerare
- Mindre multifordon - en rullstol eller bår + sittande passagerare
- AN-fordon minibuss - upp till 8 sittande passagerare
- AN-fordon personbil - upp till 4 sittande passagerare

4.4 Nuläge fordonsupplägg

Samtliga fordonstyper finns representerade i dagens avtalsupplägg. Exakt antal varierar under avtalstid beroende av om behovet ökat eller minskat. Nedanstående fordon finns i enlighet med nuvarande avtal för särskilda persontransporter.

- Större multifordon 47 stycken
- Mindre multifordon 9 stycken
- AN-fordon minibuss 18 stycken
- AN-fordon personbil 32 stycken

Fordonen finns spridda över hela länet kopplade till kommunala trafikområden.

4.5 Framtida fordonsupplägg

Nya trafikavtal för särskilda persontransporter ska startas upp 2025. Inför dessa ska fordonskraven i nuvarande trafikavtal ses över.

Antalet fordon och fördelning mellan olika fordonstyper avgörs av de behov som bedöms finnas i länet vid upphandlingstillfället.

När länet startat upp sitt planerade närtrafiksupplägg så förväntas antalet multifordon öka, då dessa fordon även förutom hög tillgänglighet ska ha kapacitet att samordna resenärer från olika trafikslag.

4.6 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Taxifordon av personbilsklass har ingen särskild tillgänglighetsanpassning. Dessa kan därför inte ta personer i rullstol. Med förarens personliga service kan dock personer med exempelvis synnedsättning eller lindrigare rörelsenedsättning åka med dessa fordon.

I multifordon så finns lift eller ramp som möjliggör på- och avlastning av personer i rullstol samt på bår. I dessa fordon finns flexibel inredning som kan anpassas utifrån olika passagerarbehov.

Mer information om tillgänglighetsnivån på fordon återfinns i *bilaga 2 - plan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

4.7 Fordonsutrustning

Fordonsutrustning i kommande upphandlingar kommer att utgå ifrån den reviderade fordonsspecifikation som Din Tur avser ta fram.

Fler taxifordon kommer att utrustas med viseringsutrustning som möjliggör visering av kollektivtrafikens resprodukter i syfte att kunna använda fordonen i allmän kollektivtrafik.

Genom ett nytt samordningssystem som är uppkopplat mot fordonens mobiltelefoner så kommer alla taxifordon ha fordonspositionering i realtid. Detta för att möjliggöra digitala bokningstjänster och öka tillgängligheten till transporter.

4.8 Drivmedel och infrastruktur

EU beslutade 2019 om ett direktiv för miljöstyrning av fordonsupphandling, *Clean Vehicles Directive 2019/1161*, och detta direktiv är under 2022 infört i svensk lagstiftning i *lagen om miljökrav vid vissa upphandlingar av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (2011:846)*. I lagen som gäller från augusti 2021 anges minimikrav vid fordonsupphandlingar. När det gäller taxifordon så omfattar lagen endast fordon utan handikappanpassning (AN-fordon).

Målet är att succesivt öka andelen emissionsfria fordon. Till år 2030 ska minst 50 % av de upphandlade fordonen vara emissionsfria. Detta kommer att styras av kommande upphandlingar 2025 samt 2029. Ökningen tros främst komma genom fler elfordon med batteridrift. Även elbilar med vätgasdrift kan på sikt bli aktuella. Omfattningen av emissionsfria fordon styrs dels av fordonstillgång i respektive fordonsklass, dels möjligheterna till laddning och tankning. De fordon som inte är emissionsfria ska fortsatt drivas på hållbarhetsklassade biodrivmedel och därigenom vara fossilfria.

Även taxifordon behöver tillgång till tankställen eller laddinfrastruktur. För mindre fordon kan dock laddning och tankning till stor utsträckning ske på publika platser. Upphandlade trafikbolag måste dock ha en plan för hur laddning och tankning ska kunna ske så inte fordon blir stående och inte kan nyttjas. Samhällets aktörer kan här behöva hjälpa till för att se till att nödvändig ladd- och drivmedelsinfrastruktur finns tillgängligt i hela länet.

4.9 Fordonskontroller

Taxifordon som ingår i avtal kopplade till Din Tur har krav på årliga fordons- och säkerhetskontroller. Dessa sker hos auktoriserat besiktningsorgan och redovisas av besiktningsorganet i fordonsdatabasen FRIDA.

Innan ett fordon sätts i trafik ska det genomgå leveranskontroll. Även dessa sker hos besiktningsorgan och redovisas i databasen FRIDA.

Trafikhuvudmannen har därutöver rätt att utföra stickprovskontroller i anslutning till körupdrag för att säkerställa att fordonskraven efterlevs.

Genomförda kontroller redovisas på tertialbasis vid avtalsuppföljning. Brister som upptäcks innebär produktionsavdrag för trafikföretaget.

För närvarande planeras inga förändringar i detta upplägg inför kommande upphandlingar.

5. Genomförande

Denna bilaga ska ligga till grund för Din Turs arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Västernorrland. Omformning av fordonsupplägget kan huvudsakligen ske vid uppstart av nya trafikavtal enligt de perioder som redovisats under punkten 5.

Denna bilaga ska hållas aktuell och relevant. Genomlysning genomförs varje år och finns behov av justeringar så ska dessa införas vid genomlysningen. Större förändringar i dokumentet ska förankras hos Din Turs medlemmar och därefter beslutas i Din Turs politiska direktions.

6. Begreppsförklaring

I bilaga 7 - *begreppsförklaringar* återfinns en lista med begreppsförklaringar för hela trafikförsörjningsprogrammet och dess samtliga bilagor.





DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

Bilaga 5

Färdtjänst & Riksfärdtjänst



Innehåll

1. Tillståndshandläggning och resor	1
2. Färdtjänst.....	2
3. Tillämpningsanvisningar av färdtjänst.....	2
4. Riksfärdtjänst.....	5
5. Tillämpningsanvisningar av riksfärdtjänst	5
6. Egenavgifter Riksfärdtjänst	6

1. Tillståndshandläggning och resor

Det är i Lag om färdtjänst (1997:736) och Lag om riksfärdtjänst (1997:735) möjligt för kommuner att överlåta ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Det finns flera fördelar i fråga om jämlikhet, förutsägbarhet och kostnadseffektivitet vid en samlad överlämning från medlemmarna till kollektivtrafikmyndigheten.

Sex av sju kommuner i länet har överlåtit ansvaret för upphandling, bokning och samordning samt uppföljning av färdtjänst och riksfärdtjänst. Sundsvalls kommun har upphandlat sina färdtjänst- och riksfärdtjänstresor själva och dessa hanteras inte av Din Tur. I de övriga sex kommunerna genomfördes totalt 121 002 färdtjänstresor och 1 580 riksfärdtjänstresor under 2023. (2019: 134 110 färdtjänstresor och 1 647 riksfärdtjänstresor).

Tre av länets sju kommuner har lämnat över myndighetsutövningen gällande handläggning och beslut av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst till Din Tur. I Ånge, Timrå och Kramfors kommun uppgick antalet innevånare till 44 654 och antalet färdtjänstillstånd till 1 787, vilket motsvarar 4 procent av befolkningen i kommunerna.

I nedanstående tabeller anges antal färdtjänstillstånd, färdtjänstresor och riksfärdtjänstresor för dessa kommuner under 2019 respektive 2023.

2019	Färdtjänstillstånd	Färdtjänstresor	Riksfärdtjänstresor
Ånge kommun	370	5 169	420
Timrå kommun	702	24 655	42
Kramfors kommun	1 078	20 714	141

2023	Färdtjänstillstånd	Färdtjänstresor	Riksfärdtjänstresor
Ånge kommun	302	4 967	313
Timrå kommun	642	23 862	55
Kramfors kommun	843	17 924	138

2. Färdtjänst

Färdtjänst är ett komplement till kollektivtrafiken och regleras av Lag om färdtjänst (1997:736). Med färdtjänst avses enligt 1 § Lag om färdtjänst "särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder". Enligt 7 § Lag om färdtjänst ska tillstånd meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Ett tillstånd för färdtjänst kan gälla tills vidare eller för viss tid. Tillståndet får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om vilket färd sätt som får användas, inom vilket område resor får göras samt hur många resor tillståndet omfattar. Om särskilda skäl finns, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor. Avsaknad av kollektivtrafik är ingen grund för beviljande av färdtjänst.

Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. En kommun får för sina kommuninvånare anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner (3 § Lag om färdtjänst). En kommun kan överlåta ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet som då bär ansvaret om att anordna färdtjänst och uppgifter som innefattar myndighetsutövning.

Tillstånd prövas av kommunen där sökande är folkbokförd, om kommunen har överlåtit ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten prövas tillståndet av myndigheten. Att pröva frågor om tillstånd till färdtjänst innebär myndighetsutövning och förvaltningslagen ska tillämpas. Förvaltningslagen innehåller ett antal tvingande bestämmelser som gäller vid all myndighetsutövning mot någon enskild. Förvaltningslagen innehåller också bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet. Dessa gäller vare sig handläggningen sker hos en kommunal nämnd eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Som allmänna krav på handläggningen av ärenden gäller bestämmelserna i 9 § Förvaltningslagen: "Ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts".

Tillstånd till färdtjänst omfattar inte resor där stat, kommun, region, organisation, företag eller annan betalningsansvarig finns. Exempel på detta kan vara sjukresor, skolskjutsar, resor till/från daglig verksamhet som anordnas enligt LSS eller resor till/från dagverksamhet enligt SoL. Resor i samband med arbetslivsinriktad rehabilitering, gruppresor och tjänsteresor är också exempel på resor som vanligtvis ej är färdtjänstresor.

3. Tillämpningsanvisningar av färdtjänst

Nedanstående tillämpningsanvisningar gäller för de kommuner som överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst till Din Tur. Dessa kommuner är Kramfors, Timrå och Ånge.

Ansökan - Ansökan om färdtjänst ska ske skriftligt på avsedd blankett.

Medicinskt underlag - Behovet ska, om så begärs, kunna styrkas genom utlåtande från läkare eller annan sakkunnig som har kännedom om den sökandes funktionsnedsättning och vilka hinder detta medför vid resa med allmänna kommunikationer.

Utredning - Den sökandes förutsättningar för rätt till färdtjänst definieras vid utredningstillfället.

Beslut - Beslut gällande tillstånd om färdtjänst lämnas skriftligt. Av beslutet ska framgå vad den sökande är berättigad till. Beslut som går den sökande emot ska motiveras och åtföljas av en underrättelse om hur beslutet kan överklagas.

Återkallelse av tillstånd - Tillståndsgivaren får återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst, om förutsättningarna för färdtjänsten inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvariga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten (12 § Lag om färdtjänst).

Barn - Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

Förnyelse och förändring - Den som beviljats färdtjänstillstånd är skyldig att meddela ändrade förhållanden som kan påverka rätten till färdtjänst. Den färdtjänstberättigade ansvarar själv för att ansöka om förnyelse av tillstånd.

Giltighet - De flesta tillstånd är tidsbegränsade, i speciella fall beviljas tillståndet tills vidare. Tillståndet kan förenas med föreskrifter och villkor. Det kan exempelvis gälla under viss period på året, under viss tid på dygnet eller endast till vissa resmål.

Antal resor - Antal resor i Timrå kommun är begränsat till 150 enkelresor per år, ytterligare resor kan efter ansökan beviljas. I Ånge och Kramfors kommun är antalet resor obegränsat.

Arbetsresor - Färdtjänst i form av arbetsresa fordrar särskilt tillstånd. Med arbetsresa menas resa mellan bostaden och arbetsplats där anställningsförhållande råder. Resan ska gå i anslutning till arbetets början och slut. Antal arbetsresor begränsas ej. Resor i tjänsten betraktas inte som arbetsresa eller färdtjänst.

Legitimering - Färdtjänstillståndet är personligt och den färdtjänstberättigade ska kunna legitimera sig.

Bärhjälp/trappklättrare - Bärhjälp/trappklättrare kan i vissa fall beviljas (trapphus eller motsvarande, ej inne i bostaden) under en begränsad tidsperiod om ett år. Chauffören har på plats rätt att neka att utföra beviljad insats om denne bedömer att det inte kan genomföras på ett säkert sätt, detta med hänsyn taget både till resenärens och chaufförens säkerhet.

Hjälpmedel - Nödvändiga förflyttningshjälpmedel samt tjänstehund (ledar-, service- och signalhund) som är knutet till resenärens funktionsnedsättning får medföras.

Bagage - Högst tre icke skrymmande kollin får medtagas på resan.

Ledsagare - Ledsagare kan beviljas om den sökande inte kan klara av att resa på egen hand med den service som normalt ges av föraren. Behovet ska vara knutet till själva resan och inte till vistelsen vid resmålet. Ledsagare ska påbörja och avsluta resan tillsammans med den färdtjänstberättigade. Den färdtjänstberättigade anlitar själv sin ledsagare som ska kunna tillgodose dennes behov av hjälp under resan. Ledsagare som beviljats enligt färdtjänstlagen betalar ingen egenavgift.

Medresenär - Medresenär får följa med den färdtjänstberättigade, i huvudsak erlägger medresenären samma avgift som den färdtjänstberättigade, avvikelser gäller för barn. Medresenär ska påbörja och avsluta resan tillsammans med den färdtjänstberättigade. Medresenär får inte orsaka extra service av föraren.

Olika tillämpningar gäller i olika kommuner gällande antal medresenärer som får följa med och vilka avgifter som ska erläggas:

- Ånge kommun: En medresenär. Barn upp till 12 år åker utan avgift och medföljande barn över 12 år erlägger vuxenavgift.
- Timrå kommun: Två medresenärer. Barn som medföljer erlägger samma avgift som den färdtjänstberättigade.
- Kramfors kommun: En medresenär. Medresenär över 19 år erlägger samma avgift som den färdtjänstberättigade, 8-19 år erlägger halv avgift och 0-7 år åker utan avgift.

Resa för barn - Bilkuddar finns tillgängliga i fordonen. Bilbarnstol kan tillhandahållas efter förbeställning om minst två timmar.

Färdtjänstberättigade i kollektivtrafiken - En person som har tillstånd till färdtjänst har rätt att ta med sig en ledsagare/medresenär kostnadsfritt på Din Turs bussar mot uppvisande av färdtjänstkort. Detta gäller dock ej på linje 98 och 100 (Y-buss).

Trafikeringsområden - Resor för respektive kommun får genomföras enligt nedan:

- Ånge kommun: Inom kommunen.
- Timrå kommun: Inom en radie av fem mil från bostaden.
- Kramfors kommun: Inom kommunen samt fyra mil utanför kommungränsen.

Färdtjänst får nyttjas för resor inom övriga kommuner i Västernorrlands län.

Resa i annan kommun utanför länet - Den som har tillstånd för färdtjänst kan, efter särskild ansökan, beviljas resor vid vistelse i kommun utanför Västernorrlands län. Egenavgift erläggs enligt särskild taxa.

Trafikeringsstid - I Ånge och Kramfors kommun får resor genomföras vardagar kl. 05.00-23.00 och helger kl. 06.00-23.00. I Timrå kommun finns ingen tidsbegränsning.

Beställning och avbeställning - Resor bokas hos Din Tur kundcenter. Resan ska beställas från en adress till en annan. Uppehåll under resan tillåts ej. För att i möjligaste mån kunna tillgodose önskemål om avresetid och säkerställa en bra planering av tillgängliga fordon bör beställning ske i god tid. Avresetiden kan justeras med 10 minuter tidigare eller senare utan att resenären meddelas. Resor som inte kommer att genomföras måste avbeställas.

Samordning - Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform och resorna samordnas, vilket innebär samåkning med andra resenärer. Undantag från samåkning kan beviljas efter särskild prövning.

Service vid resa - Chauffören ska, utan extra kostnad, hjälpa den färdtjänstberättigade:

- att hämta och lämna vid port/entré, lägenhet, hållplats och övriga inrättningar, och vid behov hjälpa resenärer upp/ned i trapphus etc.
- i och ur fordonet
- vid behov med säkerhetsbältet
- med handbagage och hjälpmedel

Egenavgifter - Egenavgiften baseras på prissättningen i den allmänna kollektivtrafiken och är 1,5 gånger biljettpriset. Egenavgiften betalas direkt till chauffören med kort eller kontanter.

4. Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst regleras i Lag om riksfärdtjänst (1997:735). 1 § En kommun skall på de villkor som anges i denna lag lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt. Riksfärdtjänst gäller för resor inom Sverige och på reserelationer där färdtjänstlagen inte är tillämplig. Ändamålet med resan ska vara rekreation, fritidsverksamhet eller annan enskild angelägenhet. För att nyttja riksfärdtjänst krävs ett särskilt tillstånd för varje resetillfälle.

Som komplement till riksfärdtjänstlagen kan tillståndsgivaren utfärda generella regler. De får endast komplettera lagen och får inte innehålla bestämmelser som inskränker en persons rättigheter i förhållande till lagen.

Syftet med regelverket är att ge vägledning vid myndighetsutövning och som ett hjälpmedel för att den som ansöker om riksfärdtjänst ska kunna bedömas rättssäkert utifrån samma grund.

Tillstånd prövas av kommunen där sökande är folkbokförd, om kommunen har överlåtit sina uppgifter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet är det myndigheten som prövar frågor och fattar beslut om tillstånd för riksfärdtjänst. Att pröva frågor om tillstånd till riksfärdtjänst innebär myndighetsutövning och förvaltningslagen ska tillämpas. Förvaltningslagen innehåller ett antal tvingande bestämmelser som gäller vid all myndighetsutövning mot någon enskild. Förvaltningslagen innehåller också bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet. Dessa gäller vare sig handläggningen sker hos en kommunal nämnd eller hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Som allmänna krav på handläggningen av ärenden gäller bestämmelserna i 9 § Förvaltningslagen: "Ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts".

5. Tillämpningsanvisningar av riksfärdtjänst

Nedanstående tillämpningsanvisningar gäller för de kommuner som överlåtit myndighetsutövningen för färdtjänst till Din Tur. Dessa kommuner är Kramfors, Timrå och Ånge.

Färd sätt - Riksfärdtjänst beviljas i första hand med den allmänna kollektivtrafiken (tåg, flyg, buss, båt) tillsammans med ledsagare. I andra hand beviljas allmän kollektivtrafik i kombination med taxi eller specialfordon. Fungerar inget av det beviljas resa med taxi eller specialfordon. Avsaknad av allmän kollektivtrafik på aktuell sträcka, avgångstider som inte passar eller brist på ledsagare är inte skäl till att bli beviljad resa med taxi eller specialfordon.

Samåkning - Samordning av resor med taxi eller specialfordon sker regelmässigt där det är möjligt med hänsyn till resenärens funktionsnedsättning. Samåkning kan därmed ske hela eller delar av resan. Vid samåkning kan färdvägen och restiden bli förlängd. Önskad avresetid kan behöva anpassas för att möjliggöra samordning. Hänsyn tas till resenärens funktionsnedsättning och ändamålet med resan.

Ansökan - Ansökan om riksfärdtjänst ska ske skriftligt på avsedd blankett. Ansökan om riksfärdtjänst bör göras i god tid, minst tre veckor innan planerad avresa. Inför storhelger bör ansökan göras minst sex veckor innan planerad avresa.

Beställning - När en resenär fått tillstånd för riksfärdtjänst med allmän kollektivtrafik beställs resorna hos Riksfärdtjänsten Sverige AB som skickar biljetterna till resenären. Vid beviljad riksfärdtjänst med taxi eller specialfordon bokar resenären resan hos Din Tur kundcenter.

Hjälpmedel - De hjälpmedel som är nödvändiga för resans genomförande får medföras.

Bagage - Vid resa med allmänna kommunikationer får bagage medföras enligt trafikföretagens bestämmelser. Vid resa med bil/specialfordon får en resväska och ett handbagage medföras.

Medresenär - Medföljande person som inte är ledsagare kallas medresenär. Vid resa med bil/specialfordon kan, efter ansökan, en medresenär beviljas medfölja på resan. Medresenären får inte förorsaka extra service av föraren. Medresenär får medföra en resväska och ett handbagage.

Avgifter - Taxan för riksfärdtjänst beslutas av regeringen som har meddelat föreskrifter om resenärens egenavgifter och dessa regleras genom "Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst". En medresenär betalar egenavgift enligt riksfärdtjänsttaxa för vuxen.

6. Egenavgifter Riksfärdtjänst

Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst.

Vägavstånd i kilometer	Egenavgift
0 - 100	105 kr
101 - 125	130 kr
126 - 150	165 kr
151 - 175	195 kr
176 - 200	220 kr
201 - 225	255 kr
226 - 250	275 kr
251 - 275	300 kr
276 - 300	320 kr
301 - 350	370 kr
351 - 400	420 kr
401 - 450	455 kr
451 - 500	480 kr
501 - 600	535 kr
601 - 750	600 kr
751 - 1000	655 kr
1001 - 1250	680 kr
1251 - 1500	700 kr
1501 och längre	755 kr

Resenärer under 26 år och studerande som innehar Centrala studiestödsnämndens rabattkort eller Sveriges Förenade Studentkärs studentkort betalar 70 procent av egenavgiften.





DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

Bilaga 6

Indikatorer



Innehåll

1. Bakgrund.....	1
2. Målmodell	2
3. Indikatorer - målområde nöjd resenär.....	0
4. Indikatorer - målområde växande region	Fel! Bokmärket är inte definierat.
5. Indikatorer - målområde hållbart samhälle.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
6. Uppföljning av indikatorer	0

1. Bakgrund

Trafikförsörjningsprogrammet är beroende av en tydlig genomförandeplan. Då målen är allmänt hållna så behövs indikatorer som är mätbara för att kunna följa upp målen.

I denna bilaga redovisas de indikatorer som ska gälla för uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet. Dokumentet redogör även för hur indikatorerna ska följas upp och presenteras.

Indikatorerna som avser Kollektivtrafikbarometerfrågor är baserade på kollektivtrafikresenärer och sällanresenärers svar. En del av indikatorerna kan vara svåra att få en uppfattning om huruvida resultatet ställer sig i förhållande till andra trafikhuvudmän i Kollektivtrafikbarometern. Därav har en omvärldsbevakning gjorts som kommit fram till ett antal referenslän som är jämförbara med Västernorrland. Dessa trafikhuvudmän är Dalatrafik, Länstrafiken i Västerbotten, Kalmar län, Värmlandstrafiken (inklusive Karlstadsbuss) och X-trafik där deras resultat i Kollektivtrafikbarometern har tagits ut och beräknats för att få fram ett snitt. Snittet kommer att uppdateras årligen för att följa upp hur Din Tur förhåller sig i målsättningen med dessa län.

2. Målmodell

Denna bilaga kopplar an till trafikförsörjningsprogrammet målmodell och mål.



Tillsammans reser vi smartare!	 Nöjd resenär	Enkelt	<i>Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper</i>
		Tryggt	<i>Alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken</i>
		Attraktivt	<i>Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor</i>
	 Växande region	Konkurrenskraftigt	<i>Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen</i>
		Sammanhållet	<i>Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål</i>
		Utvecklande	<i>Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling</i>
	 Hållbart samhälle	Ekologiskt	<i>Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- & klimatpåverkan</i>
		Socialt	<i>Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärsgupper</i>
		Ekonomiskt	<i>Kollektivtrafiken ska bidra positivt till samhällsekonomins utveckling</i>

Samtliga ovanstående mål har indikatorer som redovisas i detta dokument

3. Indikatorer Linjelagd kollektivtrafik

Område: Nöjd resenär				Värde						
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens län	Kommentar
Enkelt	Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper	Det är enkelt att få information inför resan	Kollbar E1	69%	72%	75%	80%	85%	77%	
		Det är enkelt att köpa bolagets biljetter & kort	Kollbar E2	72%	75%	80%	85%	90%	78%	
		Det är enkelt att resa med bolaget	Kollbar C6	69%	72%	75%	80%	85%	73%	
Tryggt	Alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken	Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken. Män/Kvinnor.	Kollbar C11	79%	80%	82%	85%	90%	84%	
				73%	75%	80%	85%	90%	70%	
		Jag kan lita på att jag kommer fram i tid	Kollbar C12	62%	65%	73%	75%	80%	61%	Indikatorn ger en bild av den upplevda tidhållningen för kollektivtrafikresenärer.
		Andelen av trafiken som följer tidtabellen	XX	XX	XX	80%	85%	90%	Indikatorn ger en bild av den faktiska tidhållningen och ska börja mätas när nytt realtidssystem är implementerat.	
Attraktivt	Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor	Nöjd-kund-index (NKI)	Kollbar årsrapport	59%	62%	65%	70%	75%	69%	
		Antal kollektivtrafikresor/år	Din Tur	8 542 781	8 960 000	9 420 000	9 890 000	10 300 000		
			Norrtåg	440 041	462 000	485 000	494 848	504 754		

3.2. Område: Växande region				Värde					Referens län	Kommentar
Ledord	Mål	Indikator/aktivitet	Data	2023	2024	2026	2028	2030		
Konkurrenskraftigt	Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen	Det är prisvärt att resa med kollektivtrafiken	Kollbar C7	50%	53%	58%	63%	68%	49%	
		Det finns fördelar med att åka kollektivt	Kollbar C2	66%	70%	75%	80%	85%	73%	
Sammanhållet	Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål	Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör	Kollbar C4	77%	80%	83%	87%	90%	79%	
		Tidtabeller anpassas så att byten mellan buss och tåg fungerar	Rebus & Tågplan	-	-	-	-	-		Aktiviteten genomförs i samband med tidtabellsskifte
Utvecklande	Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling	Andelen invånare som kan arbeta pendla med kollektivtrafiken till närmaste kommunhuvudort med max 45 minuters restid	SCB, Rebus, GIS	82%	82%	82%	85%	89%		
		Andelen invånare som kan arbeta pendla med kollektivtrafiken till närmaste arbetsmarknadsregionscenter med max 60 minuters restid	SCB, Rebus, GIS	82%	82%	82%	85%	87%		
		Mina möjligheter att resa kollektivt har förbättrats det senaste året	Kollbar C9	30%	33%	35%	40%	45%	35%	

Område: Hållbart samhälle				Värde						
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens län	Kommentar
Ekologiskt	Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan	Andelen emissionsfria buss- och taxifordon	FRIDA (Buss)	1%	2%	4%	66%	66%		Större förändringar i fordonsupplägg är endast möjligt vid starten av nya avtal. För busstrafiken sker detta i december 2027 och för taxitrafiken i juni 2025 samt juni 2029.
			FRIDA (Taxi)	2%	4%	60%	60%	90%		
		Kollektivtrafikens andel av de totala motoriserande resandet	Kollbar årsrapport	11%	13%	15%	20%	25%	17%	
Socialt	Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärgrupper	Andelen tillgänglighet anpassade bussfordon	FRIDA	45%	45%	45%	90%	90%		Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag.
		Andelen tillgänglighet anpassade hållplatser >20 påstigande	Rebus	40%	50%	60%	70%	80%		Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag. Projektmodnaden och kostnadsutvecklingen kan medföra förseningar i måluppfyllelsen.
		Avgångstiderna passar mina behov. Män/kvinnor.	Kollbar C8	57%	59%	63%	65%	70%	62%	
Ekonomiskt	Kollektivtrafiken ska bidra positivt till samhällsekonomins utveckling	Kostnadstäckningsgraden i busstrafiken	Olikview, Norrtåg	13%	14%	15%	16%	17%		
		Kollektivtrafikresor per productionskm	Rebus, Qlikview	0,66	0,70	0,75	1	1		

4. Indikatorer Särskild persontrafik

4.1. Område: Nöjd resenär				Värde						
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens län	Kommentar
Enkelt	Det ska vara enkelt att hitta, planera och genomföra en resa i kollektivtrafiken för alla resenärsgupper	Vilket sammanfattande betyg vill du ge beställningen av just denna resa?	Anbarο B8	91%	91%	92%	93%	94%	91%	Andelen som gett betyg 4 eller 5
Tryggt	Alla resenärer ska känna sig trygga att resa i kollektivtrafiken	Om du tänker på dina färdtjänst-/sjukresor i allmänhet, vilket betyg vill du generellt ge tryggheten när du gör en resa?	Anbarο R19	86%	87%	88%	89%	90%	88%	
		Kom fordonet på det klockslag som du fick vid beställningen?	Anbarο R1	82%	83%	84%	85%	86%	88%	
		Kom du fram i tid?	Anbarο R16	94%	95%	96%	96%	97%	96%	
Attraktivt	Fler invånare och besökare ska välja kollektivtrafiken för sina resor	Vilket sammanfattande betyg vill du ge själva resan, det vill säga från hämtning till lämning?	Anbarο R17	92%	93%	94%	95%	96%	94%	

4.2. Område: Växande region				Värde						Referens län	Kommentar
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030			
Konkurrenskraftigt & Sammanhållet	Kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen och Kollektivtrafiken ska erbjuda sömlöst resande från start till mål	Hur ofta åker du med vanlig linjetrafik, dvs med kollektivtrafikens bussar, tåg eller båtar?	Anbarok2	22%	23%	24%	28%	30%		Personer som har beviljats tillstånd för färdtjänst respektive sjukresa har inga andra valmöjligheter än att nyttja den särskilda persontrafiken. Varav målet om att kollektivtrafiken ska konkurrera med bilen samt att systemet ska vara sammanhållet blir i dess mening svårt att mäta varav dessa ledord är sammanslagna gällande indikatorerna för den särskilda persontrafiken.	
Utvecklande	Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för länets fortsatta utveckling	Om du tänker generellt på dina färdtjänst-/sjukresor, vilket betyg vill du ge hur det fungerar överlag?	AnbarokR20	84%	85%	86%	87%	88%	86%		

4.3. Område: Hållbart samhälle				Värde							
Ledord	Mål	Indikator	Data	2023	2024	2026	2028	2030	Referens län	Kommentar	
Ekologiskt	Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan	Andelen emissionsfria buss- och taxifordon	FRIDA (Taxi)	2%	4%	50%	60%	90%		Större förändringar i fordonsupplägg är endast möjligt vid starten av nya avtal. För busstrafiken sker detta i december 2027 och för taxitrafiken i juni 2025 samt juni 2029. I nuläget ställs inga krav om emissionsfria multifordon så ledes innefattar indikatorn bara personbilar. Beroende på utfallet av upphandlingen av SÄKO2025 avser vi att eventuellt även mäta andelen emissionsfria multifordon.	
		Andelen samordnade resor för särskild persontrafik	Sam3001	45%	47%	50%	52%	54%			
Socialt	Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras med hänsyn till alla resenärgrupper	Andelen tillgänglighetanpassade bussfordon	FRIDA	45%	45%	45%	90%	90%		Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag.	
		Andelen tillgänglighetanpassade hållplatser >20 påstigande	Rebus	40%	50%	60%	70%	80%		Nuläget är en uppskattning då det inte finns kompletta dataunderlag. Projektomognaden och kostnadsutvecklingen kan medföra förseningar i måluppfyllelsen.	
Ekonomiskt	Kollektivtrafiken ska bidra positivt till samhällsekonomin utveckling	Kostnadstäckningsgraden i SÄKO-trafiken	Olikview	14%	14%	15%	16%	17%		Erlagda egenavgifter för sjukresor och färdtjänst. Är direkt kopplat till egenavgifterna för SÄKO-trafiken samt producerad kilometer.	

5. Uppföljning av indikatorer

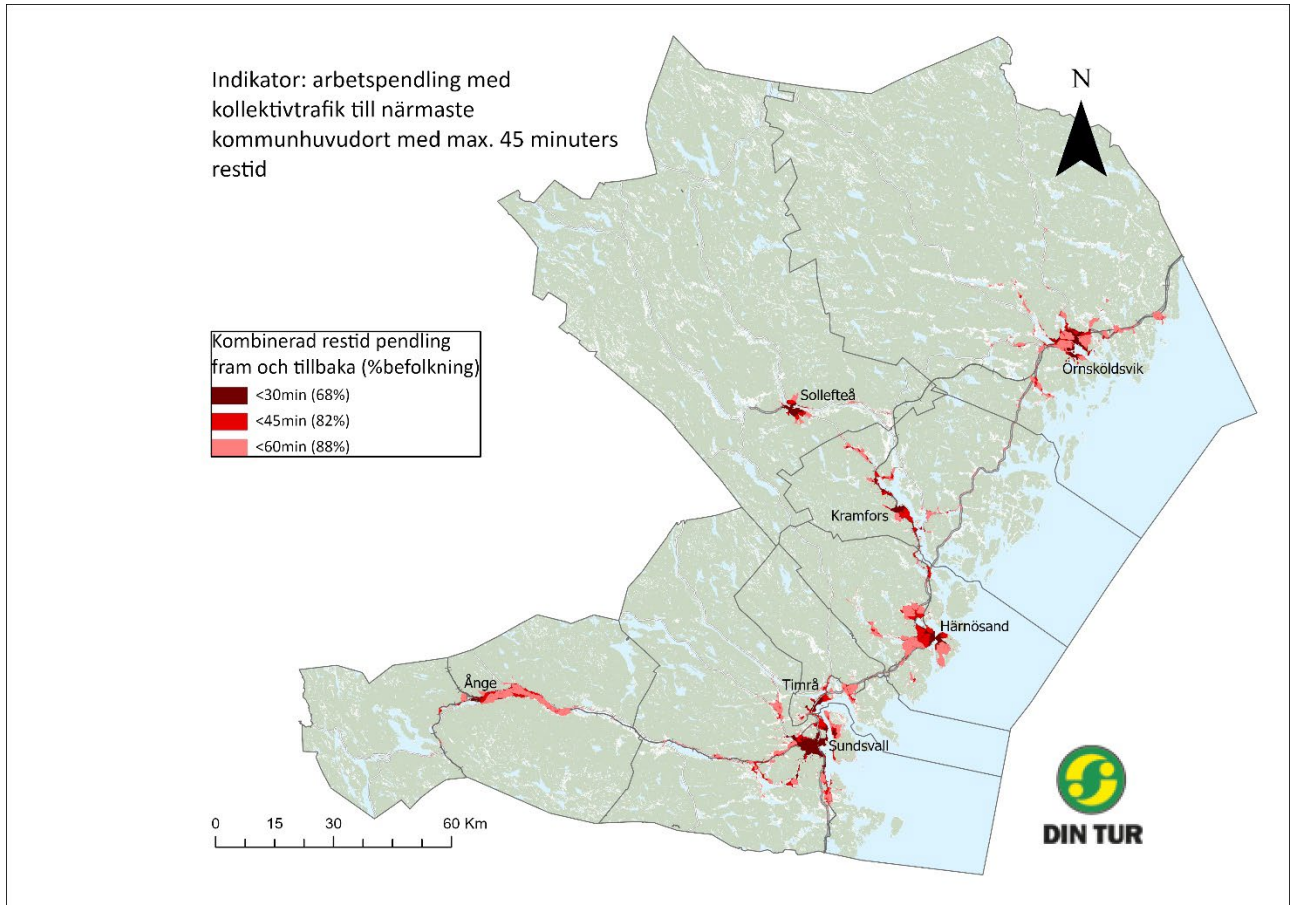
Samtliga indikatorer ska följas upp kontinuerligt. Flertalet indikatorer följs upp på tertialbasis och redovisas i tertialrapporter och i avtalsuppföljning. Övriga följs upp på årsbasis. Samtliga indikatorer ska redovisas i Din Turs årsredovisning.

Många indikatorer har en koppling till den nationella resvaneundersökningen Kollbar. Din Tur har en löpande prenumeration på Kollbar som omfattar 2 400 respondenter per år. Kopplat till det nya trafikförsörjningsprogrammet så ska en utökad beställning genomföras vart fjärde år med start 2024 för att få data som kan brytas ned och analyseras djupare.

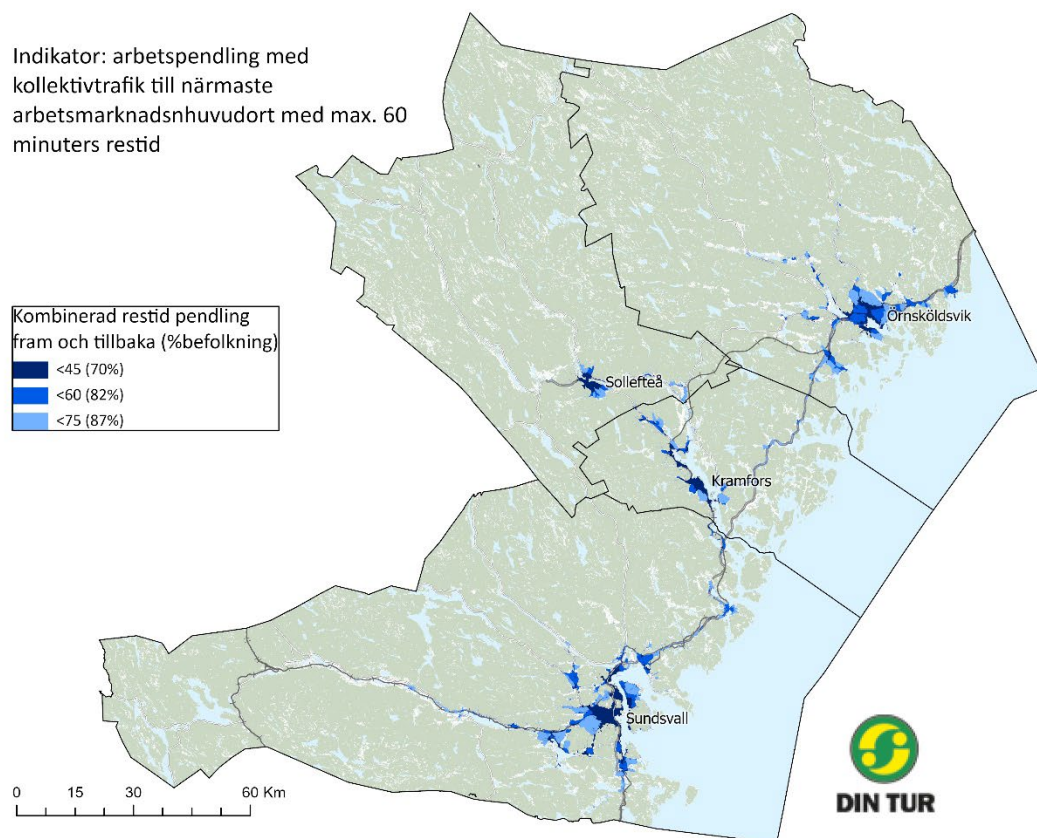
Din Turs trafikstrateg är ansvarig för att ta fram data för indikatoruppföljning.

Din Tur ska använda framtagna data som grund för uppföljning av genomförd verksamhet och planering av framtida verksamhet.

Bilaga 6.1. Karta- andelen invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafik till närmaste kommunhuvudort med max 45 minuters restid



Bilaga 6.2. Karta- andelen invånare som kan arbetspendla med kollektivtrafik till närmaste arbetsmarknadsregionscenter med max 60 minuters restid







DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

Bilaga 7

Processbeskrivning



Arbetet med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län påbörjades i september 2021. Under 2023 har fokus varit att förankra och genomarbeta de förslag och processer som finns i Trafikförsörjningsprogrammet för att landa i mål och indikatorer. Parallellt med denna process så har en process att ta fram en ny förbundsordning för Din Tur pågått. Dessa bägge processer har nära samröre med varandra och Din Tur har ansvarat för bägge processerna.

Mathias Sundin har som trafikchef tillsammans med Sofia Söderberg, trafikstrateg haft ansvar för processen att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Göran Anger som är senior rådgivare har haft ansvar för processen att ta fram förslag på en ny förbundsordning för Din Tur.

Ett stort antal aktiviteter har genomförts i syfte att informera och föra dialog om programmets utformning och innehåll. Till processen har politiker, tjänstepersoner samt representanter för olika intresseorganisationer bjudits in. Totalt så har cirka 200 personer deltagit i olika dialoger.

Arbetet har löpande återrapporterats till Din Turs politiska direktion.

Som stöd till processen har Ramboll upphandlats för att bidra med aktivitetsdokumentation samt framtagande av dokumentstruktur och textinnehåll.

Genomförda aktiviteter:

2021

9 - 10 november	Workshop om mål och trafikupplägg med den politiska direktionen samt den regionala samverkansgruppen. Fysisk aktivitet i Sollefteå
19 november	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
17 december	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)

2022

19 januari	Tematisk workshop om biljetter och intäkter (digitalt)
20 januari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
26 januari	Tematisk workshop om hållbarhet och drivmedel (digitalt)
2 februari	Intern workshop om kundcenter och särskilda persontransporter (digitalt)
2 februari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
9 februari	Tematisk workshop om tillgänglighet och infrastruktur (digitalt)
16 februari	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
23 februari	Tematisk workshop om tågtrafik och hela-resan-perspektivet (digitalt)
2 mars	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
15 mars	Dialogmöte med Örnsköldsviks kommun (digitalt)
16 mars	Information på regionala transportgruppen (digitalt)
18 mars	Information på regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (digitalt)
22 mars	Dialogmöte med Sollefteå kommun (digitalt)
24 mars	Information på Din Turs politiska direktion (digitalt)
29 mars	Dialogmöte med Kramfors kommun (digitalt)
29 mars	Intern workshop om biljetter och intäkter (fysiskt)
30 mars	Dialogmöte med Sundsvalls kommun (digitalt)
30 mars	Dialogmöte med Region Västernorrland (digitalt)
5 april	Dialogmöte med Ånge kommun (digitalt)
11 april	Dialogmöte med Timrå kommun (digitalt)
20 april	Dialogmöte med Härnösands kommun (digitalt)
22 april	Intern workshop hållplatshandboken (digitalt)
5 maj	Information regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (digitalt)
5 maj	Möte i styrgruppen för ny förbundsordning (digitalt)
20 maj	Workshop mål och indikatorer med Din Turs politiska direktion (fysiskt)
24 maj	Kompletterande dialogmöte med Timrå kommun (digitalt)
30 maj	Samråd med funktionsrätts- och seniororganisationer (digitalt och fysiskt)
1 juni	Samråd med grannlän, trafikbolag samt Norrtåg (digitalt)

3 juni	Samråd med näringslivsaktörer och besöksnäring (digitalt)
10 juni	Information regionala transportgruppen (digitalt)
14 juni	Intern workshop om mål och indikatorer (fysiskt)
16 juni	Workshop om indikatorer samt hållplatshandbok med regionala samverkansgruppen för kollektivtrafik (fysiskt och digitalt)
20 juni	Samråd med Trafikverket (digitalt)
27 juni	Dialog med Region Västernorrland om koppling till regional tillgänglighetsstrategi (digitalt)

2023

27 mars	Intern workshop om indikatorer (fysiskt)
1 juni	Workshop Hållplatshandboken & Indikatorer (fysiskt)
5 september	Arbetsgruppsmöte Hållplatshandboken (digitalt)
28 september	Workshop om trafik med Din Turs politiska direktion (fysiskt)
10 oktober	Arbetsgruppsmöte Hållplatshandboken (fysiskt)
11 november	Workshop om trafik med Din Turs politiska direktion (fysiskt)

Organisationer som deltagit och/eller bidragit:

- Astma- och allergiförbundet
- Centrala Buss i Östersund AB
- DHR - Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet
- FSDB - Förbundet Sveriges dövblinda
- Funktionsrätt Västernorrland
- Företagarna Västernorrland
- Härnösands kommun
- Höga Kusten destinationsbolag
- Hörselskadades riksförbund
- Kramfors kommun
- LRF Västernorrland
- Länstrafiken i Norrbottens län
- Länstrafiken i Västerbottens län
- Mittbuss AB
- Nobina AB
- Norrtåg AB
- PRO - Pensionärernas Riksorganisation
- Region Jämtland / Härjedalen
- Region Västerbotten
- Region Västernorrland
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
- SPF Seniorerna
- SRF - Synskadades riksförbund
- Sollefteå kommun
- Sundsvalls kommun
- Timrå kommun
- Trafikverket
- Ånge kommun
- Örnsköldsviks kommun

Övriga inbjudna organisationer:

- Region Gävleborg
- Handelskammaren MittSverige
- High Coast Invest
- Svenskt Näringsliv

Remissförfarande

Den 15 augusti 2022 skickade remissdokumenten ut till 48 organisationer och myndigheter. Remissperioden var satt från 15 augusti till 15 november 2022.

24 organisationer har inkommit med remissvar:

- Funktionsrätt Västernorrland
- Härnösands kommun
- Höga Kusten Destinationsutveckling
- Höga Kusten Turism
- Kommunal Mellersta Norrland
- Kramfors kommun
- Länsstyrelsen Västernorrland
- Länstrafiken i Norrbottens län
- Mittuniversitetet
- PRO City Sundsvall
- Region Jämtland / Härjedalen
- Region Västerbotten
- Region Västernorrland
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län
- Sametinget
- SJ
- Sollefteå kommun
- SPF Seniorerna
- Sundsvalls kommun
- Synskadades Riksförbund SRF
- Timrå kommun
- Trafikverket
- Ånge kommun
- Örnsköldsviks kommun

Parallellt med extern remiss så har även internt remissarbete inom Din Tur pågått. Även framtagande av slutlig layout har skett under remissperioden.

En sammanställning av alla remissvar finns framtagen. Den innehåller kommentarer till synpunkter som varit relevanta men inte renderat i justering av dokument. Därutöver finns en sammanställning av de dokumentjusteringar som genomförts utifrån remissvaren.

Kvarvarande insatser:

- Layoutarbete på samtliga huvuddokumentet och samtliga bilagor

Förankring och antagande

Under våren 2024 kommer Din Turs medlemmar att få möjlighet till en remissrunda för förankring av de justeringar som har gjorts i programmet, remisstiden är satt från 15 mars till 28 juni. Därefter efter kommer dokumenten att antas av Din Turs politiska direktion på ett möte den 27 september 2024.





DIN TUR

Framtidens kollektivtrafik i Västernorrland
2023-2030

Bilaga 8

Begreppsförklaringar



Begreppsförklaringar

I denna bilaga förklaras några av de begrepp som förekommer i trafikförsörjningsprogrammet samt dess bilagor.

Allmän kollektivtrafik - Äldre benämning på trafik som tillhandahålls allmänheten

Allmän trafikplikt - Trafik som bedöms nödvändig att upprätthålla med stöd av allmänna medel

Anropsstyrd trafik - Trafik som körs först efter att någon efterfrågat den genom anrop till beställningscentral till AI-system

Autonom trafik - Trafik med självkörande fordon

Bytespunkter - Plats där resenären kan byta mellan olika linjer och trafikslag

Din Tur - Varumärke och förkortning för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län som är trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Västernorrland

FRIDA - nationellt fordonsuppföljningssystem

Färdtjänst - Färdtjänst är kollektivtrafik för personer som inte kan resa med vanlig kollektivtrafik på grund av funktionsnedsättning. För att resa med färdtjänst behövs ett färdtjänstillstånd som kan ansökas hos kommunen där personen är bosatt. Färdtjänst regleras av färdtjänstlagen

Geografisk tillgänglighet - geografisk tillgång till kollektivtrafik, exempelvis avstånd till närmaste hållplats

Kollektivtrafik - Persontransporttjänster av allmänt och ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering

Kollektivtrafikbarometern - Nationell resvaneundersökning av allmänhetens och resenärers nöjdhet med kollektivtrafiken. Organisationen Svensk Kollektivtrafik är ansvarig

Kollektivtrafikhuvudman/trafikhuvudman - Länsvisa myndigheter som upprättar det regionala trafikförsörjningsprogrammet och ansvarar för länets kollektivtrafikförsörjning. I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) också den myndighet som är behörig att fatta beslut om allmän trafikplikt. Kallas även Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

Kombinerad mobilitet - Samordning av olika transporttjänster som underlättar för individer att utföra sina resebehov på kollektivt sätt.

Kommersiell trafik - Kollektivtrafik som drivs av en aktör på helt kommersiella villkor och som inte har något avtal med en regional kollektivtrafikmyndighet eller en aktör åt vilken en regional kollektivtrafikmyndighet har överlåtit befogenhet att ingå avtal om trafik

Kommunalförbund - är en offentligrättslig form för samverkan för kommuner och landsting, som i Sverige är reglerad i kommunallagen (3 kap 8 §, 9 kap 1-18 §§) Genom att ingå i ett kommunalförbund överlämnar kommunen eller regionen hantering av specificerade kommunala angelägenheter till ett visst kommunalförbund.

Kommunhuvudcentra - Kommunens största tätort tillika ort i vilken kommunens administration är belägen.

Kostnadstäckningsgrad/självfinansieringsgrad - i kollektivtrafiken ett mått som visar på hur stor andel av bruttokostnaden som täcks av biljettintäkter

Linjelagd trafik - trafik som går på en bestämd rutt vid bestämda tidslägen

Närtrafik - anropsstyrt trafikupplägg på landsbygd som ersätter linjelagd trafik

Periodkort - Biljett som berättigar till ett antal resor inom en bestämd tidsperiod eller obegränsat resande inom ett område under fastställd tid

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) - se information under Kollektivtrafikhuvudman

Restidskvot - kollektivtrafikens restid i jämförelse med bilens restid på samma sträcka. Bör ligga under 1,5 för att vara acceptabel

Riksfärdtjänst - Samma som färdtjänst men där resandet sker över länsgräns

SÄKO (Särskild Kollektivtrafik) - Äldre benämning på särskilda persontransporter

Särskilda persontransporter - Samlingsnamn för persontransporter som styrs av andra lagar än kollektivtrafiklagen. Mest vanligt är skolskjuts som lyder under skollagen (2010:800), färdtjänst som lyder under färdtjänstlagen (1997:736) samt sjukresor som lyder under lagen om ersättning för sjukresor (1991:419) samt vårdgivarens reglemente.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning - anpassning av kollektivtrafik för att möjliggöra användning för personer med en eller flera funktionsnedsättningar

Trafikbokslut - Årlig redovisning av länets kollektivtrafik gällande resande, produktion, kostnader och intäkter. Publiceras på Din Turs webbsida www.dintur.se

Trafikföretag/trafikbolag - Ett företag som bedriver kollektivtrafik på kommersiella premisser eller som på uppdrag av en regional kollektivtrafikmyndighet utför samhällssubventionerad kollektivtrafik

Trafikförsörjningsprogram - I enlighet med kollektivtrafiklagen ska varje RKM regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram ange behovet av kollektivtrafik, samt mål för kollektivtrafikförsörjningen i länet. Alla beslut om allmän trafikplikt ska gå att härleda ur programmet.

Turutbud - Det antal turer som erbjuds kunden under en timme eller ett dygn för en linje

