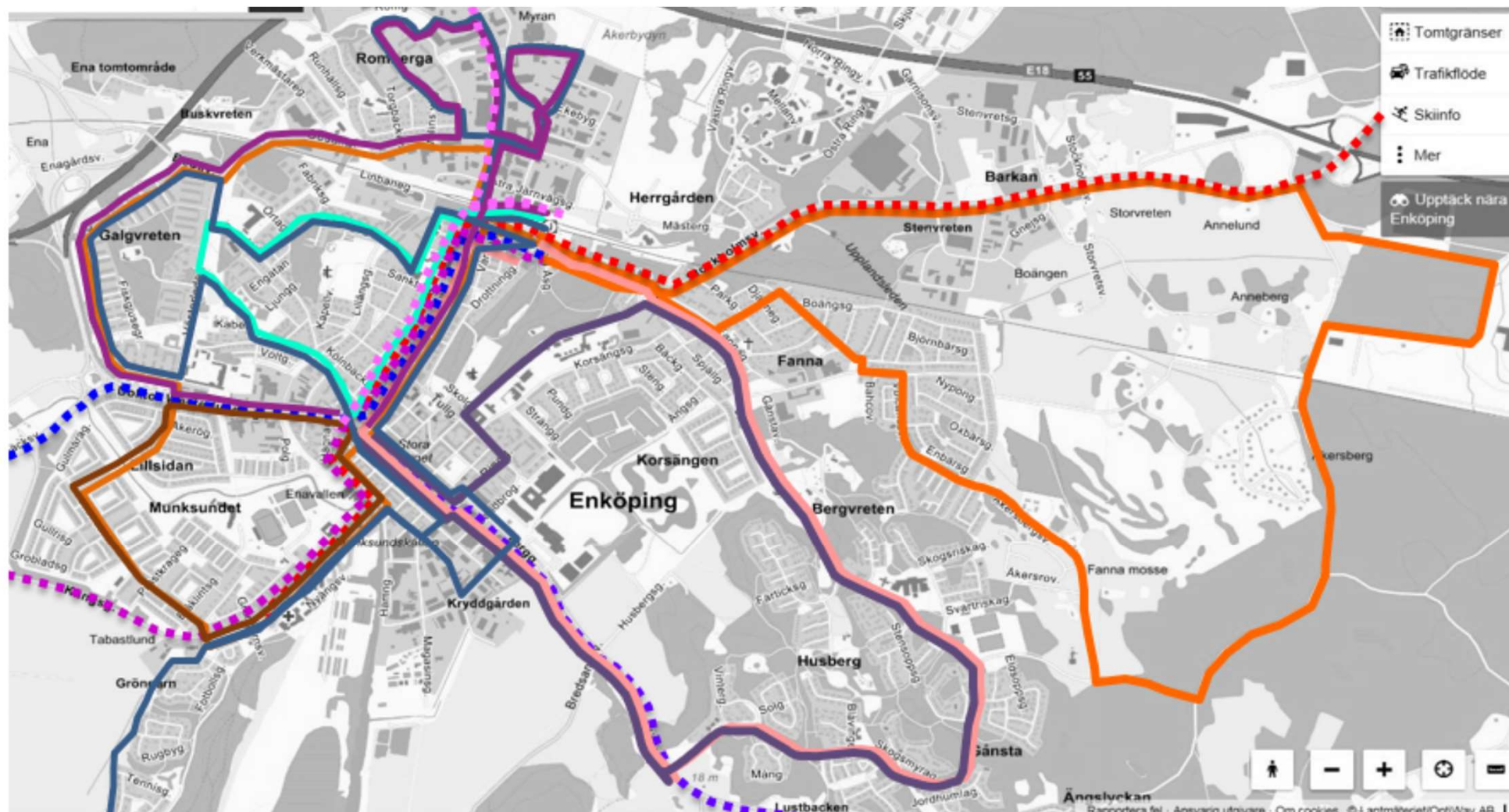


Hur man bygger ett linjenät

Från detta:





Brister

Stort antal linjer

Trafikerar i
slingor

Olika restid
beroende på
riktning

Saknar tydliga
bytespunkter

Svårt för resenär
att förstå

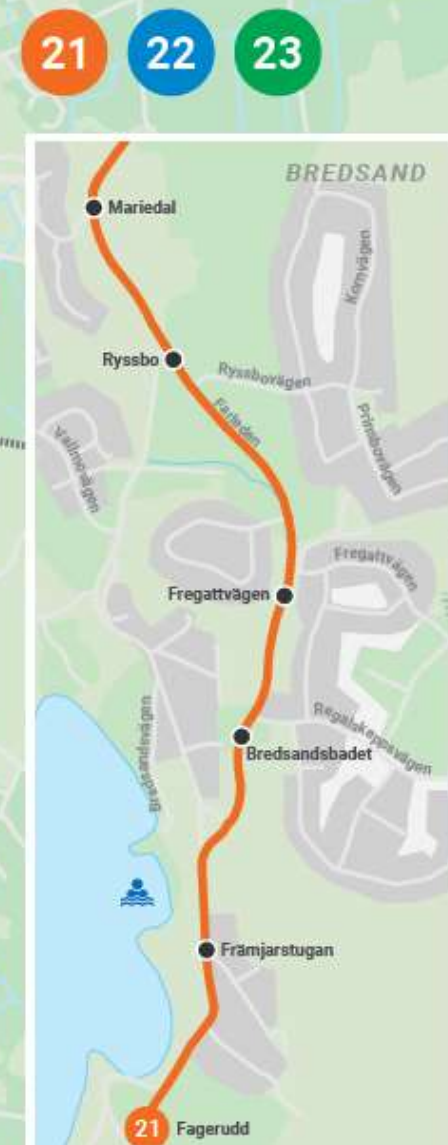
Låg kapacitet

Korta
hållplatsavstånd

Ogena
körsträckningar

Lågt turutbud

Till detta:



Hållplatser stadsbuss Enköping 2022

Hitta din
nya hållplats.

Linje 21

Pepparrottsbadet
Solgatan
Skogsmyragatan
Gulkremlagatan
Bergvreten centrum
Fannalundsvägen
Spjällgatan
Enköping station
(byte till regionbuss och tåg)
S:t Persgatan
Gustav Adolfs plan
(byte mellan stadsbussar)
Stora torget
Sandbrogatan
Idrottshuset
Slalomvägen
Storskogen
Mariedal
Ryssbo
Fregattvägen
Regalskeppsvägen
Främjarstugan
Fagerudd

Linje 22

Åkerbygatan
Romgatan
Romberga torg
Mästergatan
Enköping station
(byte till regionbuss och tåg)
Korsängsskolan
Nyborgsskolan
Westerlundska gymnasiet
Sandbrogatan
Stora torget
Gustav Adolfs plan
(byte mellan stadsbussar)
Drömparken
Enavallen
Lasarettet
Fotbollsgatan
Tennisgatan

Linje 23

Varggatan norra
Varggatan södra
Klondyke
Östra länken
Åkersrovägen
Lingongatan
Tallbacksgatan
Verkstadsvägen
Spjällgatan
Enköping station
(byte till regionbuss och tåg)
Långgatan
Fabriksgatan
Västerledskyrkan
Bodavägen
Hornugglegränd
Ormvråksgränd
Västerledskolan
Gustav Adolfs plan
(byte mellan stadsbussar)



2020

- Linjenätet antas av Trafik och samhällsutvecklingsnämnden (klart)
- RU och EK arbetar fram och fastställer överenskommelse (klart)
- RU och EK driver arbetet med infrastrukturen 2020-2025
- Trafiken upphandlas
- Ansökan stadsmiljöavtal

2021

- Arbetet med infrastrukturen fortsätter
- Ansökan stadsmiljöavtal in i januari, besked i juni, arbete med uppföljningsplan.
- Mobility management-åtgärder
- Kommunikation störningsinfo och trafikstart

2022

- Arbete med infrastrukturen fortsätter
- Kommunikationsinsats i tre steg inför lansering
- Insatser kring försäljning, trafiksystem och utbildning av förare
- Mobility management-åtgärder före och efter lansering
- Linjenätet laseras 13 juni

Infrastrukturen

Totalt byggs ca 40 hållplatser (av drygt 50) om under 2021-2025

I arbetet med dessa ingår även ombyggnation av Gustav Adolfs plan i tre etapper

Resecentrum, ombyggnation och förarlokal

Havsörnsgatan, breddning

Förartoaletter x 2

Samt även

Ombyggnation av Fannakorset





2022 Havsörnsgatan
Ombyggnad av 3 hållplatser samt
åtgärder för att bredda vägen för att
skapa trafiksäkra och tillgängliga
hållplatser

2020

Utformning och projektering
Enköping station och
vändhållplatser

2021

4 hållplatser eller
12 hållplatslägen

2022 (tom 13 juni)

13 hållplatser eller
26 hållplatslägen
2 Förartoaletter
1 Förarlokal
3 Stora realtidsskyltar

2022 (from 14 juni)

9 hållplatser eller
19 hållplatslägen

2023

12 hållplatser eller
22 hållplatslägen

2024

2 hållplatser eller
4 hållplatslägen

2022 Trafikplats Romberga
Romgatan

2022 Åkerbygatan
Vändhållplats

2021 Enköping station
Utformning, projektering och
ombyggnad av sex hållplatser

2021 Varggatan
Vändhållplats

2022 Enköping station
Reglerplats och förarlokal

2022
Mästergatan

2022
Västerleden

2022
Spjällgatan (ny)

2022
Korsängsskolan
Nyborgsskolan

2022 Gustav Adolfs plan
Fas 1 klar juni 2022
Fas 2 startar 2023

2022
Sandbrogatan

2021 Pepparrotsbadet (ny)
Vändhållplats

2021 Tennisgatan,
Vändhållplats med
förartoalett

2022
Solgatan

2022 Fagerudd,
Vändhållplats

2020 - 2022

1km

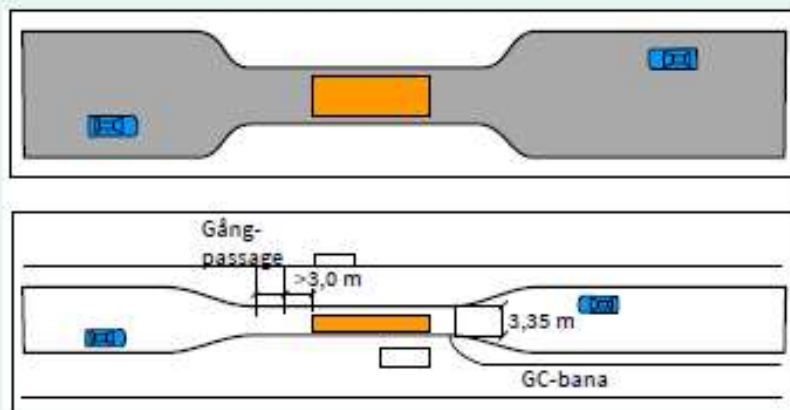


Var ska hållplatsen placeras?

Exempel på arbetsgång för hållplatslokalisering:

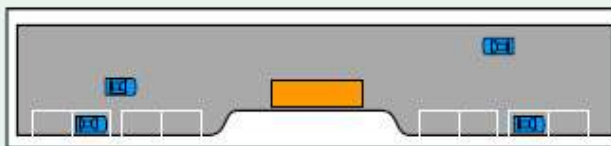
- **Målpunkter: dialog med intressenter, såsom andra förvaltningar inom kommunen om framtida verksamhetsbehov av hållplats.**
- **Övrig framtida stadsplanering i området.**
- **Fysisk placering, förutsättningar.**
- **GIS-karta över upptagningsområde och påverkan på hållplatsavstånd till andra hållplatser före och efter, samt andra för- och nackdelar för trafiken.**

Timglas

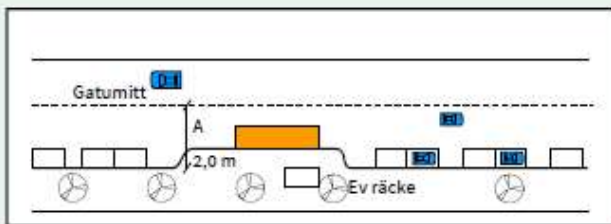


Figur 7. Timlashållplats och dess utformning.
Källa: TRV 2015:086.

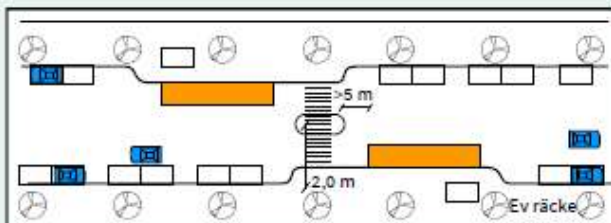
Klack- och kantstenshållplats



Klackhållplats.

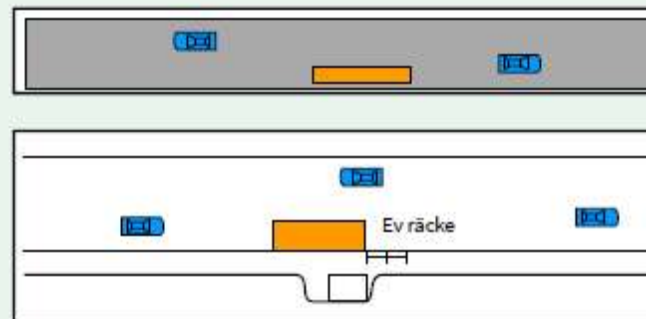


Utformning av klackhållplats.



Utformning av dubbelsidig klackhållplats.

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



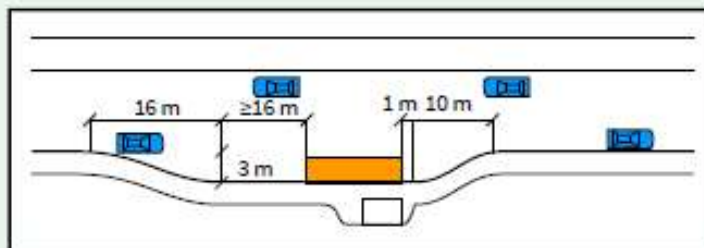
Utformning av körbanehållplats i tätortsmiljö.

Figur 11. Körbanehållplats och dess utformning.
Källa: TRV 2015:086.

Fickhållplats



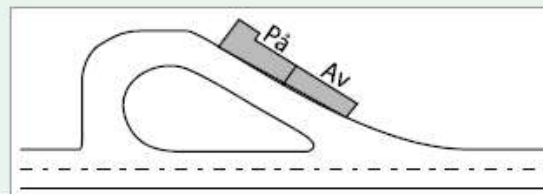
Fickhållplats



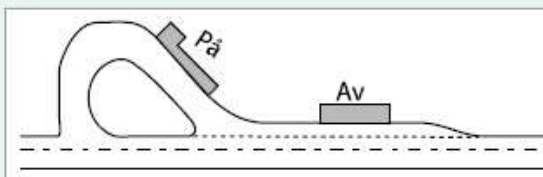
Utformning av fickhållplats vid VR 30–60 i tätortsmiljö.

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

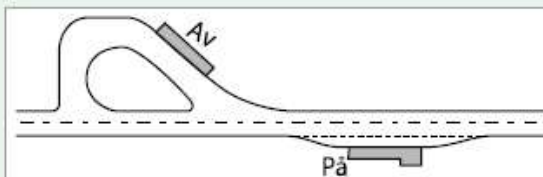
Vändhållplats



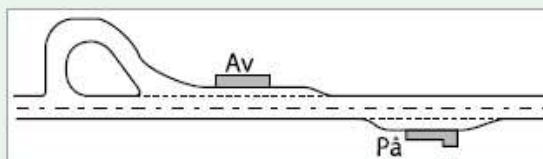
Figur 19. Utformning av vändslinga med enkel hållplats. Källa: TRV 2015:087.



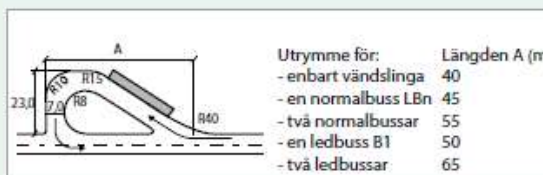
Figur 20. Utformning av vändslinga med dubbel hållplats. Källa: TRV 2015:087.



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



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



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



Utrustning på hållplatser

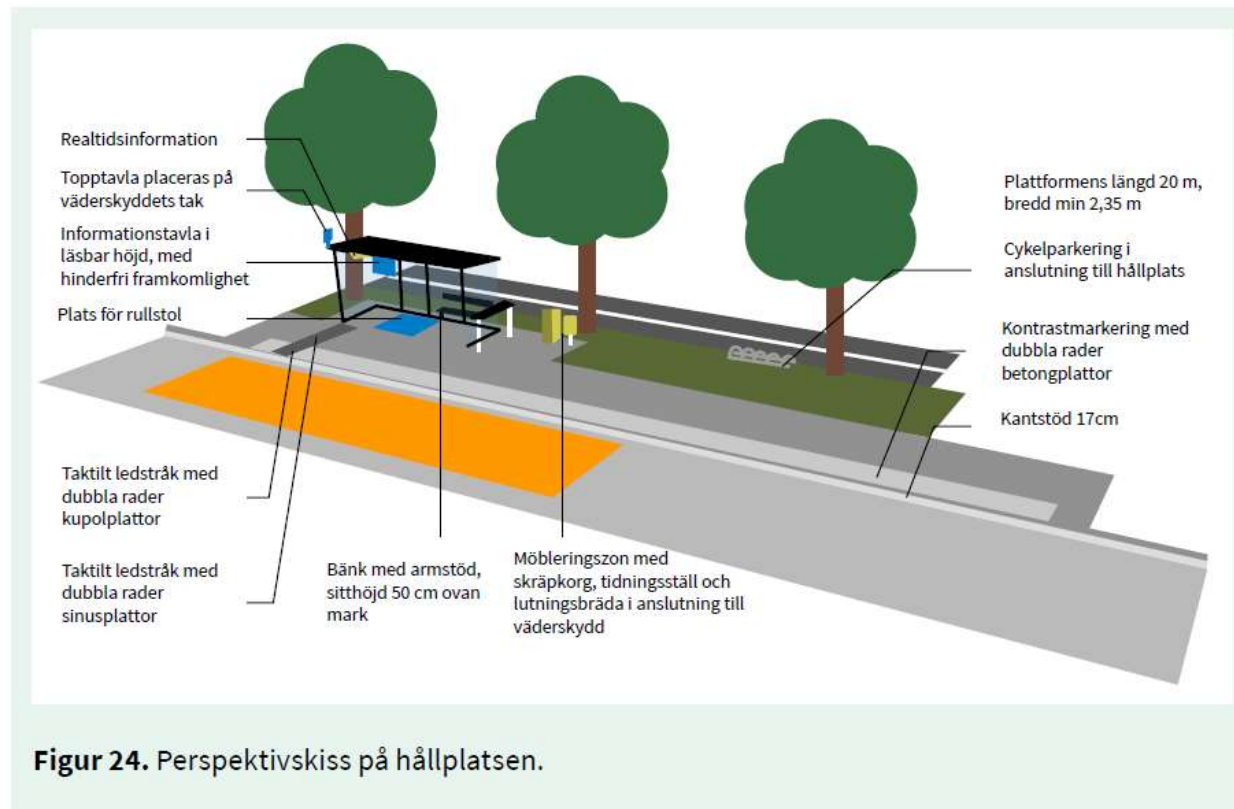
Tabell 4. Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande för större tätorter inklusive Enköping och Bålsta.

Antal påstigande < ca 30	Antal påstigande > ca 30	Prioriterade mål- punkter/bytespunkt
Stolpe med skylt	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt
Bänk	Bänk ¹	Bänk ¹
	Väderskydd i glas med belysning	Väderskydd i glas med belys- ning
	Realtidsskylt ²	Realtidsskylt
	Papperskorg ³	Papperskorg ³

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

1.2.3 Utformning av hållplats

Utformningen och byggandet av plattformen ansvarar den berörda väghållaren för.



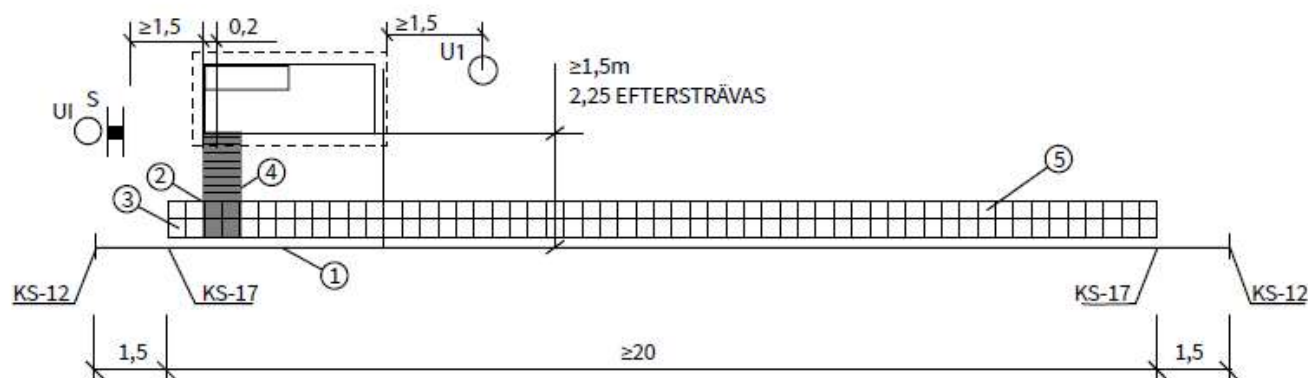
Typritningar för plattform

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

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

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

VÄDERSKYDD PLACERAT VID PÅSTIGNINGSPLATS



2.3 Tillgänglighet

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

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



Plattform

Minst 2,25 meter bred.

Smalaste passagen minst 1,5 meter.

Vändmått 2 meter cirkel.

Längd 20 meter (per läge).

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

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

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

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

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

Jämn beläggning.

Rak kantsten så att bussen kan angöra hållplatsen.

Väderskydd

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

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

Väderskydd (om det finns)

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

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



Längder på fordon

Tabell 24. Förteckning över de vanligaste busstyperna.

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

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

Finn fem fel på hållplatsen!!

