

Tillgängligheten på och omkring järnvägsstationer

En studie av styrande dokument, ansvariga aktörer
och den faktiska utformningen

Lena Hägg

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 231

ISSN 1653-1922

Lena Hägg

Tillgängligheten på och omkring järnvägsstationer

En studie av styrande dokument, ansvariga aktörer och den faktiska utformningen

2012

Ämnesord:

TSD, HIN, ALM, stationsområde, tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning

Referat:

Syftet med rapporten är att få en inblick i hur olika styrande dokument påverkar utformningen av stationsmiljöer samt hur väl stationer är tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning med avseende på gällande regler. Vidare syftar rapporten till att klargöra vilka de vanligaste aktörerna inom ett stationsområde är, redogöra för deras ansvarsområden samt hur de arbetar för ökad tillgänglighet. För att behandla frågeställningarna genomfördes tre kvalitativa studier; undersökning av de styrande dokumenten, inventering av två järnvägsstationer och intervjustudie med aktuella aktörer. Inom ett stationsområde styr dokumenten HIN 2, ALM 2 och TSD utformningen, regler som de ansvariga aktörerna ska följa. De vanligaste aktörerna är Trafikverket, kommunen, trafikhuvudmannen och Jernhusen där respektive aktör ansvarar för att mark och byggnad är tillgänglig. Resultaten visar att tillgänglighetsarbetet prioriteras olika av de inblandade aktörerna, vilket kan bero på att aktörerna arbetar med olika ekonomiska förutsättningar och har olika stor kunskap om dokumenten. De styrande dokumenten skapar en bra grund för att göra stationsområden tillgängliga. Det gäller dock att dokumenten följs och att tillgänglighetsarbetet aktivt drivs på av de inblandade aktörerna samt att kommunen tar sitt ansvar och mer aktivt sprider information om de aktuella dokumenten.

English title:

Accessibility at and around railway stations - A study of governing documents, responsible parties and the actual design execution

Citeringsanvisning:

Lena Hägg, Tillgängligheten på och omkring järnvägsstationer - En studie av styrande dokument, ansvariga aktörer och den faktiska utformningen. Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2012. Thesis 231.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Traffic and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

© Lena Hägg 2012

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet

FÖRORD

Detta examensarbete är ett avslutande moment för civilingenjörsutbildningen, Väg- och vattenbyggnad, vid Lunds Tekniska Högskola. Rapporten är skriven mellan juli och december 2011 i samarbete med Sweco Infrastructure i Malmö.

Det ursprungliga initiativet till arbetet ligger hos Sweco Infrastructure då företaget önskade en utredning kring hur ett internationellt tillgänglighetsdokument förhåller sig till de nationella föreskrifter som finns inom ämnet.

Jag vill tillägna ett stort tack till alla på avdelningen Infrastructure på Swecokontoret i Malmö, som har bidragit med arbetsplats, kontaktpersoner samt svarat på frågor som dykt upp under arbetes gång. För mig har det betytt mycket att fått möjligheten att sitta tillsammans med er på er arbetsplats. Ni har inte bara bidragit med er kunskap utan även gett mig motivation i mitt arbete, bland annat genom många härliga skratt kring fikabordet. Ett särskilt tack till min handledare på Sweco, Jonas Svensson, som funnits vid min sida genom hela arbetet.

Ett jättetack till Helena Svensson på avdelningen för Trafik & Väg vid Lunds Tekniska Högskola som har handlett detta arbete. Hon har varit till en stor hjälp och bidragit med intressanta synpunkter och idéer. Jag vill speciellt tacka henne för sitt engagemang under den sista perioden.

Min examinator Anders Wretstrand förtjänar också ett tack för sina kloka synpunkter.

Jag riktar också ett tack till de personer som bidrog i min intervjustudie, speciellt Peter Ekman som även bidragit med sin kunskap inom området genom flera intressanta diskussioner samt svarat på frågor jag stött på under arbetets gång.

Avslutningsvis vill jag även tacka de som deltog vid min presentation av examensarbetet; Anna Persson, Oscar Grönwall, Mai Almén och Sven-Allan Bjerkmemo. Era synpunkter har jag tagit tillvara på och de har berikat rapporten.



Lena Hägg
Lund, december 2011

SAMMANFATTNING

Tillgängligheten på och omkring järnvägsstationer

- *En studie av styrande dokument, ansvariga aktörer och den faktiska utformningen*

För en resenär med funktionsnedsättning som ska resa finns det oftast få alternativa resmöjligheter. Om den fysiska miljön brister i något avseende kan resan vara omöjlig att genomföra. Alla delar i resan är viktiga däribland stationer och därför är tillgängligheten och användbarheten inom dessa områden av stor betydelse för personer med funktionsnedsättning. Inom ett stationsområde finns det flera styrande dokument som gäller för att skapa en tillgängligare miljö och det finns flera olika aktörer som har ansvar för de olika delarna av stationen.

Syftet med detta projekt är att få en inblick i hur olika styrande dokument påverkar utformningen av stationsmiljöer samt hur väl stationerna är tillgänglighetsanpassade med avseende på vad det står i de styrande dokumenten. Vidare syftar projektet också till att klargöra vilka de vanligaste aktörerna inom ett stationsområde är, redogöra för deras ansvarsområden samt hur de arbetar för ökad tillgänglighet.

För att behandla de frågeställningar som satts upp genomfördes tre kvalitativa studier. Inledningsvis gjordes en kvalitativ undersökning av de direktiv, lagar och riktlinjer som styr utformning på ett stationsområde samt en analys över hur dokumenten förhöll sig till varandra. Metoden gjorde det möjligt att lyfta fram de mest väsentliga utformningskraven från dokumenten och jämföra dessa applicerat på en stationsmiljö. Utformningskraven från de styrande dokumenten användes sedan för att skapa ett inventeringsformulär för ett stationsområde där de viktigaste områdena och funktionerna fanns representerade. Formuläret användes vid fallstudien som innefattade Kristianstads och Ystads järnvägsstation. Vid inventeringen gjordes mätningar av hur miljön var utformad gällande bland annat lutning, bredder och kontraster. En kvalitativ bearbetning gjordes av resultatet från fallstudien vilket resulterade i att det mest betydelsefulla från inventeringen kunde beskrivas och analyseras. Den sista metoden som användes för att besvara frågeställningarna var kvalitativa intervjuer. Intervjuerna är utförda med de vanligaste förkommande aktörerna inom ett stationsområde i syftet att diskutera kring analysen från genomgången av de styrande dokumenten samt resultatet från fallstudierna.

Inom ett stationsområde finns det tre stycken styrande dokument; HIN 2, ALM 2 och TSD avseende funktionshindrade. HIN 2 och ALM 2 är svenska föreskrifter som ställer utformningskrav i offentliga miljöer med avseende för personer med funktionsnedsättning. HIN 2 är ett retroaktivt dokument som alltid gäller för både offentlig miljöer inne och ute. ALM 2 gäller vid ombyggnad och gäller enbart i utemiljö på ett stationsområde. TSD är ett europeiskt dokument som är specifikt riktat till stationsmiljöer och gäller fullt ut vid nyanläggning av stationsområden. En tydlig skillnad mellan de svenska dokumenten och TSD:n är att det internationella dokumentet är specifikt riktat mot stationsmiljöer. De nationella föreskrifterna

och TSD:n talar inte mot varandra, men de skiljer sig åt gällande hur kraven är utformade då TSD:n är mer konkret i sina direktiv.

De vanligaste aktörerna som kan förekomma på ett stationsområde är Trafikverket, trafikhuvudman för lokal och regional kollektivtrafik, Jernhusen och kommunen. Trafikverket ansvarar för spår och plattformar och berörs av HIN 2, ALM 2 och TSD vid utformningsarbeten på deras mark. Trafikhuvudmannen är den som ansvarar för tåg- och busstrafiken i länet och de är ansvariga för bland annat väderskydd och bänkar på tågplattformen. Jernhusen är ofta ägare till stationshuset och berörs av HIN 2. Direktiven i TSD behöver Jernhusen inte följa så vidare de inte gör en åtgärd av fastigheten. Kommunen ansvarar för övrig mark på stationsområdet vilket inkluderar eventuell bussterminal, väderskydd på bussterminal, bänkar som inte tillhör tågplattformen och parkeringsplatser. Kommunen ska följa föreskrifterna i HIN 2 och vid ombyggnad eller större åtgärder inom stationsområdet ska även ALM 2 och TSD tillgodoses.

Utifrån fallstudien kan det konstateras att plattformarna håller en betydligt högre standard med avseende på tillgänglighet jämfört med andra delar som övriga aktörer än Trafikverket ansvarar för. För de övriga aktörerna är det främst kontrastmarkeringar i form av både taktila och visuella markeringar som saknas. Varningsmarkering på stolpar saknas, bänkar och entréer är inte korrekt utformade.

Tillgänglighetsarbetet prioriteras olika av de inblandade aktörerna vilket kan bero på att aktörerna arbetar under olika förutsättningar. Trafikverket har gjort omfattande tillgänglighetsåtgärder på flera av Sveriges järnvägsstationer, vilket finansierats av staten. Jernhusen avsätter varje år en budget för tillgänglighetsåtgärder, men som vinstdrivande bolag måste de alltid göra en avvägning mellan kostnad och nytta för att klara krav på avkastning. Kommunerna säger sig arbeta aktivt för ökad tillgänglighet men det kan konstateras att kommunen behöver mer resurser för att kunna hinna med i Trafikverkets framfart.

De tre styrande dokumenten TSD, HIN 2 och ALM 2 skapar en bra grund för att göra stationsområden tillgängliga och användbara. Nu gäller det bara att dokumenten följs och att tillgänglighetsarbetet aktivt drivs på av de inblandade aktörerna. För att TSD:n ska få genomslag på stationsområden krävs det att aktörerna samarbetar och att de avsätter resurser för ökad tillgänglighet. TSD:n är dock svår att applicera på Sveriges avreglerade stationsmiljö med många inblandade aktörer. Aktörerna bör komma överens om en gemensam ansvarsfördelning där en organisation ges det yttersta ansvaret för att TSD:n följs. För att HIN 2 ska få genomslag krävs att kommunerna arbetar mer aktivt med att informera privata aktörer på stationsområden. Vidare krävs aktivare inventeringar av den fysiska miljön för att finna utformningsbrister samt att kommunerna själva måste åtgärda brister på egen mark i syfte att verka som gott föredöme. ALM 2 har i och med nya Plan- och bygglagen getts bra förutsättningar för bättre genomslag i framtida miljöer som anläggs då planeringsprocessen numera kräver att en certifierad expert inom tillgänglighet godkänner bygglovhandlingarna.

Ämnesord:

TSD, HIN, ALM, stationsområde, tillgänglighet, personer med funktionsnedsättning.

ABSTRACT

Accessibility at and around railway stations

- *A study of governing documents, responsible parties and the actual design execution*

There are often few alternative means of transport for a disabled person. If the physical environment is lacking in any way the trip may be impossible to undertake. Every part of the journey is important including the station. The accessibility and user friendliness in these parts are of great importance for people with disabilities.

Within the stations area there are several decisive guidelines that are paramount to create an accessible environment and there are several participants that have responsibility for the different parts of the station.

The reason for this project is to get an insight into how different decisive guidelines have an impact on the design and accessibility on train stations in Sweden. Also this project aims to clarify who the most common parties in Sweden are. Their responsibilities and how they work to improve accessibility for disabled travelers.

To examine the different questions that have been stated three qualitative studies were implemented in this research. In the beginning a research based itself on the directives, laws and guidelines that are the main factors of designing a station area. Also an analysis over how the guidelines worked with each other. The method made it possible to lift forward the most important demands of the design from the guidelines and to compare these in the environment of a station. The demands of the main guidelines were later used to create a document of needed purchases for a station area where the most important areas and functions were represented. The documents were used in the study of the risk of a fall in the rail stations in Kristianstad and Ystad. The inventory was taken measurements of how the environment was designed in force including slope, widths and contrasts. A qualitative treatment was made from the outcome of the case study which resulted in that the most significant in the census could be described and analyzed. The final method used to answer the questions was qualitative interviews. The interviews are conducted with the most commonly occurring operators in a station area with the purpose to discuss the analysis from the review of the governing documents and the outcome of the case studies.

Within the station area, there are three governing documents; HIN 2, ALM 2 and TSD for the disabled. HIN 2 and ALM 2 are Swedish regulations set design standards for public areas with respect to persons with disabilities. HIN 2 is a retrospective document that always should be applied to both public indoor and outdoor environments. ALM 2 should apply in event of conversion and only in the outdoor environment in a station area. TSD is a European document that is specifically directed to station environments and fully apply the construction of new station areas. One clear difference between the Swedish documents and TSD is that the international document is specifically intended to station environments. The national rules and

TSD do not contradict each other, but they differ regarding how the requirements are designed as TSD is more specific in its directives.

The most common operators that can occur in a station area are Trafikverket, transport authority for local and regional public transport, Jernhusen and the municipality. Trafikverket is responsible for the tracks and platforms and are affected by HIN 2, ALM 2 and TSD in the design work on their property. Transport organizer is responsible for train and bus services in the state and they are responsible for including shelters and benches at train platforms. Jernhusen is often the owner of the station house, and receive the HIN 2. Jernhusen doesn't need to follow the directives of the TSD so they not do physical measures of their property. The municipality is responsible for other land in the station area, which can includes any bus terminal, shelters at bus terminal, benches that do not belong to train platform and parking lots. The municipality shall follow the rules in HIN 2 and if refurbishment or major measures of the station area are done they also have to follow the rules of ALM 2 and TSD.

From the case study can be stated that the platforms are having a much higher standard in terms of accessibility compared to other areas where other parties than Trafikverket is responsible. The main deviation from the documents for the other parties is that contrasts marking like tactile and visual markings are missing and benches and entrances are not correct designed.

The work with availability seems to be prioritized differently by the involved parties, which may be due to the fact that parties are working under different conditions. Trafikverket has done extensive physical measures for increased availability at several of Sweden's railway stations which has been funded by the state. Jernhusen set aside a budget every year for availability measures but as profit company they must always strike a balance between costs and benefits to meet the demands for return. Local authorities say they work actively to improve accessibility, but it can be stated that the municipality needs more resources to keep up with Trafikverket's velocity.

The three governing documents TSD, HIN 2 and ALM 2 create a good basis for making the station areas accessible and useful for people with disability. The challenge lies now in enforcing the documents and that the work with accessibility actively driven by the parties involved.

If the TSD should have an impact at the stations, it is required that the parties work together and that they allocate resources to increase accessibility. The TSD is however difficult to apply in Sweden's deregulated station environment with many parties involved. The parties should agree on a collective responsibility where an organization is given the primary responsibility that the TSD is followed. If HIN 2 should be effective it requires that municipalities are working more actively to inform private stakeholders at station areas. It also requires active inventories of the physical environment in order to find design deficiencies and that the municipalities themselves have to do correction of deficiencies on their own land in order to act as a good example. ALM 2 has with the new plan and building law been given good conditions for a better impact in future environments to be built when the planning process now requires that a certified expert in accessibility approves the building permit documents.

Keywords:

TSD, HIN, ALM, station area, accessibility, people with disability.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INTRODUKTION.....	3
1.1	Bakgrund – Handikappolitiken växer fram	3
1.2	Syfte	5
1.3	Rapportens disposition	5
1.4	Fokusering och avgränsningar	6
2	BEGREPP OCH DEFINITIONER	7
2.1	Funktionshinder enligt Världshälsoorganisationen	7
2.2	Funktionshinder enligt TSD:n	7
2.3	Nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga enligt Boverket.....	8
2.4	Tillgänglighet och användbarhet	8
3	METOD.....	13
3.1	Analys av styrande dokument	13
3.2	Inventering	14
3.3	Kvalitativa intervjuer.....	17
4	TILLGÄNGLIGHET – SAMHÄLLET'S ANSVAR.....	19
4.1	Myndigheternas ansvar	19
4.2	Kommunens ansvar	19
4.3	Planeringsprocess	19
4.4	Vem ansvarar för vad på stationen?	21
5	REDOVISNING OCH ANALYS AV STYRANDE DOKUMENT	25
5.1	TSD för funktionshindrade.....	25
5.2	HIN & ALM med stöd av Plan- och bygglagen.....	27
5.3	Skånetrafikens hållplatshandbok 2011	28
5.4	Handisams råd och riktlinjer	28
5.5	Bygg ikapp	28
5.6	Jämförelse av styrande dokument	28
5.7	Analys av dokumenten	37
6	STUDIE AV STATIONSOMRÅDEN	41
6.1	Beskrivning av inventeringsmall.....	41
6.2	Kristianstads station	51
6.3	Ystad station.....	64
6.4	Analys av inventeringarna.....	78
7	INTERVJUSTUDIE	85
7.1	Resultat.....	85
7.2	Samtal med övriga aktörer	88
7.3	Analys av intervjustudie.....	89
7.4	Analys av samtal med övriga aktörer	90

8	DISKUSSION	91
8.1	Diskussion av metod	91
8.2	Diskussion utifrån frågeställningar i studien.....	92
9	SLUTSATSER.....	99
	REFERENSER	101

BILAGEFÖRTECKNING

Bilaga 1, Utdrag från inventeringsformulär – Entré och Plattform

Bilaga 2, Intervjufrågor

1 INTRODUKTION

För en resenär med funktionsnedsättning som ska resa finns det oftast få alternativ. Om tillgängligheten inte är tillräckligt god kan resan vara omöjlig att genomföra. Alla delar i resan är viktiga, däribland vistelsen på stationer. Därför är tillgängligheten och användbarheten inom dessa områden av stor betydelse för personer med funktionsnedsättning. Den fysiska miljön inom stationsområdet kan vara fylld av hinder och svårigheter av varierande grad beroende av vilken funktionsnedsättning resenären har. Det kan vara svårorienterat för den synsvaga resenären, svårmanövrerat med till exempel dörrar som inte kan öppnas för personer i rullstol eller besvärligt för den orkeslösa äldre resenären när det är för få sittplatser.

I Sverige räknas ungefär en femtedel i åldrarna 16-64 år till gruppen personer med funktionsnedsättning vilket kan innebära allt från mindre funktionsnedsättningar som vanliga ålderskrämpor till dem som har stora hjälpbehov och inte klarar sig själva. För personer som är över 65 år ökar den andelen som en naturlig del i åldrandet. Det innebär att nästan alla människor blir beroende av en tillgänglig miljö någon gång under livet (Svensson, 2008). Sverige står inför stora utmaningar då vi lever i ett åldrande samhälle. År 2030 beräknas andelen av befolkningen som är 80 år eller äldre ha ökat med 60% jämför med 2008 års siffror. Med den ökande medelåldern följer ett stort ansvar för staten som ska driva på och arbetet för ett tillgängligare Sverige (Regeringen & SKL, 2008).

Enligt en rapport från Hjälpmedelsinstitutet som är baserad på data från Statistiska centralbyrån år 2004/2005 så använder drygt 500 000 personer rullstol, rollator, käppar eller kryckor. Det motsvarade då ca 6% av den svenska befolkningen i åldrarna 16 år och äldre. Enligt studien stiger hjälpmedelsanvändningen med åldern och andelen kvinnor som använder någon form av hjälpmedel är högre än andelen män (Hjälpmedelsinstitutet, 2009).

Förbättrad tillgänglighet är en viktig demokratisk fråga som bidrar till att fler människor kan vara delaktiga i samhället. Staten ska vara ett föredöme i arbetet för ett tillgängligare Sverige och regeringen har ett kollektivt ansvar för att de nationella målen inom handikappolitiken uppnås. Handikappolitiken har som grund att alla är lika mycket värda och ska därför behandlas med samma respekt. Det innebär att även personer med funktionsnedsättning ska kunna röra sig i samhället, ta del av information och göra sig hörda. Handikappolitiken är därför ett ämne som berör alla människor i samhället och inte bara personer med funktionsnedsättning (Proposition 1999/2000:79).

1.1 Bakgrund – Handikappolitiken växer fram

Både på internationell och nationell nivå har det utformats regler och lagstiftning som ligger till grund för svensk handikappolitik. Nedan presenteras några av regeringens propositioner, konventioner från FN och direktiv från EU som Sverige arbetar utifrån. Syftet med denna bakgrund är att ge en förståelse för hur regeringen och myndigheterna arbetar för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

1994 kom FN ut med dokumentet *Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities*. Det är ett dokument där det i 22 standardregler beskrivs vilka

rättigheter och möjligheter samt ansvar funktionshindrade har inom olika samhällsområden. I regel 5 står det skrivet att medlemsländerna bör se till att det finns regelverk som styr att gator, hus, tåg och bussar är anpassade för personer med funktionsnedsättning (A/RES/48/96). Reglerna är inte juridiskt bindande, men kan ses som ett moraliskt och politiskt åtagande för medlemsländerna.

Som en utveckling av FN:s standardregler godkände riksdagen år 2000 propositionen *Från patient till medborgare* (Proposition 1999/2000:79) vilket är en handlingsplan där FN:s standardregler ligger som grund. Syftet med planen är att säkerställa att personer med funktionsnedsättning ska ha samma rättigheter och skyldigheter som andra medborgare. Ett viktigt mål som finns med i propositionen är att all kollektivtrafik bör vara anpassad för personer med funktionsnedsättning fram till år 2010. Följande mål är hämtat från propositionen:

“Regeringen anser att persontransportsystemen måste tillgodose höga krav på tillgänglighet för funktionshindrade och andra grupper med särskilda behov. För att kunna åstadkomma detta bör tillgängligheten till transportsystemet fortlöpande förbättras och beaktas vid all planering, upphandling och drift. Transportsystemet som helhet och dess olika delar, som trafikslag, infrastruktur, färdmedel, trafik, information och annan service måste ha en sådan kvalitet och samordning, att man kan resa från dörr till dörr under värddiga, säkra och komfortabla former” (Proposition 1999/2000:79, s.53-54).

Vidare krävdes att det i Plan- och bygglagen skulle införas krav på åtgärder i den fysiska miljön i syfte att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Målet var att fram till 2010 undanröja enkelt avhjälpna hinder i befintliga lokaler dit allmänheten hade tillträde och på offentliga platser samt att kraven på tillgänglighet skulle förtydligas vid nybyggnation och ombyggnad (Proposition 1999/2000:79).

2008 godtog riksdagen propositionen *Om mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning*. Grunden till propositionen var FN:s konvention *Om rättigheter för personer med funktionsnedsättning* från 2006. Konventionen innebar inga nya rättigheter utan syftade till att motverka diskriminering. Dokumentet innehåller en lista på nödvändiga åtgärder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av sina mänskliga rättigheter. Det innebär bland annat att hinder och barriärer ska överbryggas eller undanröjas i offentliga byggnader och inom kommunikation och transportmedel (Departementsserien 2008:23).

Den svenska handlingsplanen *Från patient till medborgare* sträckte sig fram till 2010 och därför kom regeringen ut med en ny handlingsplan från och med 2011; *En strategi för genomförandet av funktionshinderpolitiken mellan åren 2011-2016*. Strategin bygger på särskilda inriktningsmål för nio prioriterade områden, där ibland *Ökad fysisk tillgänglighet* och *Transportpolitiken*. För att nå målet om ökad fysisk tillgänglighet har ett stort ansvar hamnat hos Boverket. Det krävs bland annat en förbättrad tillsyn över hur väl bestämmelserna om tillgänglighet och enkelt avhjälpna hinder följs (Socialdepartementet, 2011).

Inom transportpolitikens inriktningsmål fick Transportstyrelsen och Trafikverket bland annat i uppdrag att effektivisera arbetet och förbättra samverkan mellan de berörda aktörerna inom transportsektorn. Vidare bestämdes att fler bytespunkter i landet skulle bli användbara för personer med funktionsnedsättning samt att fler ska uppleva att de har möjlighet att använda kollektivtrafiken. Vidare ska Trafikverket och Transportstyrelsen arbeta med den nationella planen för att rusta upp stationsområden i syfte att göra dem mer tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (Socialdepartementet, 2011).

Utöver de svenska propositionerna, FN:s konventioner och svensk lagstiftning finns det europeiska bestämmelser som ligger till grund för tillgänglighetsanpassningen för personer med funktionsnedsättning inom stationsområden. Dokumentet heter *Tekniska specifikationer för Driftskompatibilitet avseende funktionshindre*, även kallat TSD för funktionshindre. TSD:n består av direktiv som är stiftade av europakommissionen och dokumentet är bindande och ska följas för alla EU länder. Syftet med TSD:n är att genom utformningskrav öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar på järnvägsstationer inom EU (TSD 2008/164/EG).

1.2 Syfte

Syftet med denna rapport är att få en inblick i hur olika styrande dokument påverkar utformningen av stationsmiljöer samt hur tillgänglighetsanpassade järnvägsstationer i Sverige är. För att kunna göra detta krävs kunskap om vilka dokument som styr utformningskraven inom olika delar av stationsområdet och hur de överensstämmer eller skiljer sig åt. Genom att studera stationer utifrån de styrande dokumenten går det att bestämma hur väl utformningarna på stationer stämmer med det som står i de styrande dokumenten.

Tre delar av problematiken kring stationsmiljöers tillgänglighet kommer att behandlas i detta arbete, de olika styrande dokumentens innehåll, utfallet av de styrande dokumenten i verklig utformning av stationer samt olika ansvariga aktörers syn på inverkan från de olika styrande dokumenten.

Utifrån det ovanstående syftet har följande frågeställningar satts upp:

- Vilka är de styrande dokumenten som gäller inom ett stationsområde med avseende på utformningskrav? Hur skiljer sig dessa dokument åt?
- Hur ska en stations olika områden, funktioner och lokaler vara utformade för att vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning? Hur väl är stationsmiljöer anpassade efter de direktiv och förordningar som finns inom tillgänglighet?
- Hur ser ansvarsfördelningen mellan de inblandade aktörerna ut på en järnvägsstation? Hur ser aktörerna på tillgängligheten inom sitt respektive område? Vilken betydelse har de olika dokumenten på hur stationer är utformade? Utgör de olika styrande dokumenten möjligheter eller hinder i utformningen av hela stationsmiljön?

1.3 Rapportens disposition

Rapporten är uppdelad i 9 kapitel. Efter detta inledande kapitel följer definitioner och beskrivningar av begreppen funktionshinder, tillgänglighet och användbarhet. Därefter följer en beskrivning av olika sätt att dela upp gruppen personer med funktionsnedsättning. Det beskrivs även kortfattat vilka förutsättningar och behov de olika grupperna har. Kapitel 3 beskriver vilka metoder som använts för att komma fram till resultatet. Det fjärde kapitlet redovisar hur ansvaret för handikappolitiken fördelas från riksdagens övergripande nivå ner till regional och lokal nivå. Kapitlet innehåller också den kommunala planeringsprocessen samt Trafikverkets planeringsprocess för järnväg. Därefter följer ansvarsuppdelningen för de vanligaste inblandade aktörer inom ett stationsområde.

Från och med Kapitel 5 börjar resultatredovisningen. Kapitlet inleds med en genomgång av de styrande dokumenten för ökad tillgänglighet inom ett stationsområde. Efter genomgången följer en jämförelse mellan dokumenten. Det sjätte kapitlet inleds med ett förklarande avsnitt över hur inventeringsmallen är strukturerad. Därefter följer resultat och analys från inventeringen på de

två stationsområdena samt de inventerade gångstråken till städernas centrum. Kapitel 7 innehåller en intervjustudie där de vanligaste inblandade aktörerna har ingått. I det åttonde kapitlet tolkas och analyseras resultatet från undersökningarna. Det nionde kapitlet avrundar rapporten med slutsatser som har identifierats i projektet.

1.4 Fokusering och avgränsningar

Rapporten kommer enbart att ta hänsyn till de utformningskrav som finns i de sex tillgänglighetsdokumenten; TSD avseende funktionshindrade, HIN 2, ALM 2, Skånetrafikens hållplatshandbok, Handisams fördjupningsblad samt Bygg ikapp. Vissa av dokumenten kommer att vara relevanta i sin helhet medan andra enbart har kapitel eller avsnitt som berörs.

Eftersom fallstudie som metod kommer att användas så kommer endast två järnvägsstationer i Skåne att ingå i arbetet. Inventeringen som är gjord inom ramen för detta arbete innefattar entré och väntrum, kommunikationsområden på stationen, gångvägar mellan stationens olika funktioner, eventuella nivåskillnader och passager och service inomhus. Vissa aspekter behandlas endast översiktligt vid inventeringen som ljus- och ljudförhållanden samt luftkvalitet. En översiktligare inventering har även gjorts för gångstråken mellan stationsområde och centrum där fokus har legat på undanröjande av fysiska hinder.

2 BEGREPP OCH DEFINITIONER

I detta kapitel klargör rapporten för skillnaden mellan funktionshinder och funktionsnedsättning då det råder en viss otydlighet i terminologin. Därefter följer definitionen av tillgänglighet och användbarhet. Kapitlet avslutas med att beskriva olika varianter av funktionsnedsättningar samt olika sätt att gruppera funktionsnedsättningar.

2.1 Funktionshinder enligt Världshälsoorganisationen

Världshälsoorganisationen, WHO, kom 2001 ut med en ny definition av funktionshinder. Den innebar att funktionshinder inte längre skulle användas för att beskriva en persons hälsotillstånd utan termen fick nu en vidare betydelse som innefattar de tre parametrarna funktionsnedsättning, aktivitetsbegränsning och delaktighetsinskränkning.

- Funktionsnedsättning innebär en förlust eller förändring av kroppens funktion eller struktur som till exempel förlamning eller blindhet.
- Aktivitetsbegränsning är de svårigheter en person kan ha vid utförande av aktiviteter som att gå eller äta.
- Delaktighetsinskränkning definieras som de problem som en person kan uppleva i olika situationer som diskriminering inom kollektivtrafiken.

Funktionshinder avser svårigheter med någon eller flera av ovanstående områden. Begreppet ska alltså användas när problem i samspelet uppstår då en person med en funktionsnedsättning integreras med den fysiska och sociala omgivningen. Funktionshinder är därmed ett mycket komplext begrepp som kan ses som en dynamisk process som kan variera över tiden. Den nya definitionen av funktionshinder innebär att genom undanröjande av hinder och förbättrande attityder i samhället kan fler personer i vårt samhälle få större delaktighet och därmed kan gruppen av personer med funktionshinder minska (World Health Organization, 2011).

2.2 Funktionshinder enligt TSD:n

I dokumentet TSD skiljer sig definitionen av funktionshindrad från Världshälsoorganisationens. Definitionen enligt TSD:n avser alla personer som har svårigheter att använda tåg och tillhörande infrastruktur. Grupper som nämns som kan vara funktionshindrade är:

- Personer i rullstol.
- Andra personer med nedsatt rörlighet, däribland:
 - Personer med nedsatt funktion i armar eller ben.
 - Personer som har svårt att röra sig.
 - Personer som reser med barn.
 - Personer med tungt eller skrymmande bagage.
 - Äldre personer.
 - Gravida kvinnor.
- Synskadade personer.
- Blinda personer.

- Hörselskadade personer.
- Döva personer.
- Kortväxt personer, där ibland barn.
- Personer med kommunikationsproblem. Det inkluderar utländska personer med bristande kunskaper i det lokala språket, personer med sensoriska, psykiska eller intellektuella funktionsnedsättningar (TSD 2008/164/EG).

2.3 Nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga enligt Boverket

Boverket använder inte begreppen funktionshindrad eller funktionsnedsättning. I deras lagtexter används i stället begreppen *personer med nedsatt rörelseförmåga* och *personer med nedsatt orienteringsförmåga*. I Boverkets byggregler finns följande text som beskriver innebörden av de två begreppen:

“Exempel på nedsatt rörelseförmåga är nedsatt funktion i armar, händer, bål och ben liksom dålig balans. Personer med nedsatt rörelseförmåga kan behöva använda t.ex. rullstol, rollator eller käpp. Exempel på nedsatt orienteringsförmåga är nedsatt syn, hörsel eller kognitiv förmåga (utvecklingsstörning, hjärnskada)” (BFS 2011:6, s.73).

2.4 Tillgänglighet och användbarhet

Tillgänglighet kan beskrivas på två olika nivåer; makro- och mikronivå. Med makronivå menas den lätthet med vilken medborgare eller näringsliv kan nå olika målpunkter i samhället. Denna rapport kommer dock att fokusera på tillgänglighet på mikronivå vilket enligt Holmberg et al (2008) är objektiv i sin natur och utgår från normer och riktlinjer. Tillgänglighet definieras som ”mötet mellan individens funktionella kapacitet och den fysiska miljöns krav och utformning” (Holmberg et al, 2008, s. 60). Det innebär därför att man måste ha information om både person- och miljökomponenten. Information om miljökomponenten fås genom att inventera området som ska ”tillgänglighetsbedömas”. Personkomponenten fås genom att fråga eller bedöma individens kapacitet. I praktisk planering fås personkomponenten genom att dela upp funktionsnedsättningar i olika grupper med avseende på funktionell kapacitet. Grupperna bör vara så homogena som möjligt för att få en så rättvis bild som möjligt över hur tillgänglig en miljö eller funktion är (Holmberg et al, 2008). Exempel på hur gruppindelning av personkomponenten kan se ut finns i avsnittet nedan; 2.5 *Olika funktionsnedsättningar*.

Användbarhet är också ett begrepp som är vanligt förekommande i samband med tillgänglighetsbegreppet. Begreppet tar utgångspunkt i tillgänglighet, men för personkomponenten används individnivå i stället för gruppnivå. Det gör begreppet användbarhet till ett subjektivt begrepp, där individens uppfattning om en miljö inkluderas. Detta gör begreppet svårare att bedöma så vida inte enskilda studier görs (Holmberg et al, 2008).

2.5 Olika funktionsnedsättningar

Personer som har någon form av funktionsnedsättning är en mycket heterogen grupp med allt från personer med omfattande funktionsnedsättningar som har stora hjälp- och hjälpmedelsbehov till personer med mindre dolda nedsättningar. Det finns flera sätt att klassificera olika funktionsnedsättningar och dessa klassificeringar används sedan för att bedöma tillgängligheten i olika miljöer för olika grupper av individer. Svensson (2008) har i boken Bygg ikapp valt att dela upp olika funktionsnedsättningar i sex olika grupper vilka presenteras nedan:

1. Allergi och överkänslighet

Besvär kan uppkomma av exempelvis pälsdjur, starka dofter, tobaksrök, mögel, damm och emissioner från byggnadsmaterial. I Sverige har cirka 1,5 miljoner människor någon form av allergi eller överkänslighet.

Behov för bättre tillgänglighet:

- God ventilation.
- Lättstädade utrymmen.
- Doftfria rengöringsmedel.
- Zonindelningar för exempelvis pälsdjur och rökrutor.

2. Nedsatt hörsel och dövhet

Personer med nedsatt hörsel eller hörselskador har svårt att uppfatta ljud och tal. För de personer som använder hörapparat finns dessutom svårigheter att höra i bullriga miljöer och i rum med dålig akustik. Personer som avläser tal från läppar eller läser av teckenspråk har särskilt behov av god belysning som inte bländar eller ger ifrån sig starka skuggor.

Behov för bättre tillgänglighet:

- Bra akustik.
- Låg bullernivå från exempelvis fasta installationer.
- God ljudkvalitet från högtalare.
- Teleslinga vid exempelvis reception.
- Välplanerad belysning.

3. Nedsatt kognitiv förmåga

Personer med nedsatt kognitiv förmåga kan ha svårt för att hitta, överblicka omgivningen, hantera plötsliga händelser samt att läsa skriven text. En kognitiv funktionsnedsättning kan bero på skada i hjärnan som kan vara medfödda, exempelvis utvecklingsstörning, eller så kan det vara en förvärvad hjärnskada som uppkommit genom exempelvis en stroke.

Behov för bättre tillgänglighet:

- Genomtänkt utformning av den fysiska miljön vilket underlättar orienteringen och överskådligheten.
- Självinstruerande, enkel och konsekvent utformning.
- Möjlighet till personlig service vid exempelvis biljettköp.

4. Nedsatt rörelseförmåga

Nedsatt rörelseförmåga kan uppstå för personer med försvagade krafter, värk i leder och muskler, dålig balans eller koordination. Personer som har gångsvårigheter har ofta lätt för att snubbla och svårigheter att gå längre sträckor. Särskilda svårigheter uppkommer vid ojämna, hala eller lutande underlag samt trappor. För de personer som använder gånghjälpmiddel som rollator eller krycka blir den fysiska utformningen än mer viktig då de måste manövrera sitt hjälpmedel eller bara har en hand att använda.

För personer som sitter i rullstol är breda passager och gångytor viktigt för att kunna framföra rullstolen. Öppna ytor behöver vara väl tilltagna för att en rullstol ska kunna manövreras. Räckvidden är även begränsad för många rullstolsburna på grund av balansproblem vilket resulterar i svårigheter att sträcka sig och luta sig framåt för att exempelvis öppna en dörr eller använda manöverdon. För personer som använder manuell rullstol krävs att markunderlaget inte lutar för kraftigt då det kan vara mycket fysiskt ansträngande att rulla upp för en kraftigt lutande ramp. Personer med nedsatt funktion i händer och armar kan ha svårigheter med vridrörelser och därför bör låsvred och dörrar kunna öppnas med helhandsfattning.

Behov för bättre tillgänglighet:

- Korta avstånd mellan viktiga funktioner eller att det finns bänkar längs längre sträckor.
- Plana förflyttningvägar där nivåkillnader kompletteras med ramp eller hiss.
- Golv- och markunderlag bör vara halkfritt, fast och jämnt.
- Vida utrymmen med plats för att manövrera olika slags hjälpmedel. Passager bör vara väl tilltagna utan trösklar.
- Manöverdon ska vara lätta att använda och placerade så att personer i rullstol kommer intill.
- Lättöpnade dörrar.
- Ledstänger längs trappor och ramper.
- Receptionsdiskar bör vara utformade så att de kan användas av personer i rullstol.
- Skyltar bör vara placerade så att de kan läsas av personer i rullstol.

5. Nedsatt syn

Beroende på hur grav en synnedsättning är orienterar sig synskadade och blinda personer olika. För personer som delvis kan orientera sig med synen är det extra viktigt med färgkontraster i den fysiska miljön. Personer som är blinda eller har grav synnedsättning och använder teknikkäpp har däremot behov av taktila kontraster i markstrukturen. Andra blinda personer kan använda ledarhund eller ledsagning.

En stor del av de som har nedsatt syn är äldre personer. Ofta har de inte några större svårigheter att orientera sig med synen, men kan däremot ha problem att läsa skyltar och annan information och behöver därför förstärkt belysning.

Behov för bättre tillgänglighet:

- Enkel och logisk planlösning.
- Ledstråk som både har taktila och visuella kontraster.
- God belysning.
- Logisk färgsättning som förtydligar rummets utformning.
- Möjlighet till säker förflyttning längs gångstråk där hinder är undanröjt eller markerat för att undvika ofrivillig sammanstötning.

6. Andra funktionsnedsättningar

I denna grupp har författaren valt att placera mindre vanliga funktionsnedsättningar samt de som inte påverkar den fysiska miljöns utformning i någon större grad. Grupper som nämns är:

- Extra känslighet eller utsatthet för skador.
- Elöverkänslighet.
- Inkontinens eller störningar i matsmältningskanalen.
- Funktionsnedsättning på grund av psykisk sjukdom (Svensson, 2008).

Svensson (2008) har i sin klassificering valt att dela upp gruppen med funktionsnedsättning i 6 olika klasser, men det finns även andra sätt att göra indelningar. Exempelvis har Almén och Ståhl (2005) i boken *Tillgänglig Stad*, som getts ut av Sveriges Kommuner och Landsting, valt att klassificera funktionsnedsättningar i 13 olika grupper efter dimensionerande förmågor. De har exempelvis delat upp ovanstående författares grupp *Nedsatt rörelseförmåga* i sex olika grupper beroende av vilken fysisk förmåga de har.

Nedan redovisas kort de 13 grupperna:

1. *Rullstolsburen*
Hjälpmedel: Manuell rullstol.
Personen har funktion i händer, armar, del av bålen och/eller ben.
2. *Rullstolsburen*
Hjälpmedel: Manuell- eller elrullstol.
Personen har viss nedsatt funktion i händer, armar, del av bålen och/eller ben samt balanssvårigheter.
3. *Rullstolsburen*
Hjälpmedel: Elrullstol.
Personen har nedsatt funktion i händer, armar, bål, ben och påtagliga balansproblem.
4. *Rörelsenedsättning*
Hjälpmedel: Rollator, käpp eller kryckor.
Personen har nedsatt funktion i ben och/eller höfter och/eller rygg samt ofta balansproblem.
5. *Rörelsenedsättning – Kortvuxen*
Personen har nedsatt funktion i händer och/eller armar samt begränsad räckvidd.
6. *Rörelsenedsättning – Medicinska nedsättningar*
Personen har nedsatt ork och balansproblem på grund av medicinsk behandling.
7. *Synnedsättning*
Hjälpmedel: Orienterar sig med del av synen, ibland med teknikkäpp
Personen har nedsatt syn och begränsat synfält i sidled eller framåt och därför svårt för att överblicka omgivningen. Har balansproblem.
8. *Synnedsättning*
Hjälpmedel: Teknikkäpp, ledarhund
Personen är blind eller gravt synskadad och därför inte möjlig att överblicka omgivningen.
9. *Hörselnedsättning*
Hjälpmedel: Hörapparat
Personen har en grav hörselskada vilket gör det svårt att uppfatta tal och ljud eller så är personen döv.
10. *Kognitiv funktionsnedsättning*
Personen har en medfödd utvecklingsstörning som påverkar hjärnans förmåga att tolka omgivningen.
11. *Kognitiv funktionsnedsättning*
Personen har förvärvad hjärnskada som påverkar hjärnans förmåga att tolka omgivningen.
12. *Allergi och överkänslighet*
Personen kan få allergiska reaktioner som påverkar den fysiska förmågan.

13. *Äldre*

Hjälpmedel: Rollator, rullstol, hörapparat.

Personen är äldre och lider av funktionsnedsättningar som ibland kan vara en kombination av både fysiska och kognitiva (Almén & Ståhl, 2005).

3 METOD

Detta kapitel beskriver vilka metoder som har använts för att studera rapportens frågeställningar. Tre olika kvalitativa metoder har använts. Kvalitativ metod innebär att undersökningarnas syfte är att förstå och analysera helheter till skillnad från den kvantitativa metoden som grundar sig i statistiska och kvantifierbara undersökningar (Patel & Davidson, 2011).

3.1 Analys av styrande dokument

I genomgången har det undersökts vilka direktiv, lagar och riktlinjer som styr den fysiska miljöns utformning i och omkring ett stationsområde samt hur de förhåller sig till varandra. Analysen inleddes med att studera tillgänglighetsdokument i form av både tryckta och elektroniska källor. Rapporter, böcker, lagstiftning samt tidigare undersökningar inom området lästes i syfte att få en klarhet i vilka dokument som var intressanta för projektet.

Efterhand kunde de mest relevanta dokumenten sorteras ut och succesivt kunde analysen begränsas till tre styrande dokument. De tre dokumenten gav en relativt bra bild om hur stationsmiljöer ska utformas men det saknades utformningskrav för viktiga områden och detaljer. Genom att komplettera med råd och anvisningar från andra dokument kunde de saknade utformningsbehoven också tillgodoses. Dokumenten som tillkom är inte styrande utan riktlinjer för hur en tillgänglig miljö kan uppnås.

Undersökningen är en kvalitativ bearbetning och tolkning av dokumenten vilket är en metod som kan användas för att analysera helheter för att finna kvaliteter i det som ska undersökas (Patel & Davidson, 2011). Först lästes hela dokumenten för att få en förståelse för hur de var uppbyggda, vad de innehöll och vad de fokuserade. Sedan valdes tre områden ut för närmare analys. Områdena som valdes var gångytor, plattform och entréer. Anledningen till att avgränsa jämförelsen till enbart tre områden är att dessa är bland de viktigaste områdena på en station och det är därför intressant att förstå hur kraven på utformning framställs och hur detaljeringsnivån skiljer sig åt mellan dokumenten.

3.1.1 Urval av styrande dokument

Dokumenterna som ingått i undersökningen presenteras nedan. Gemensamt för de tre första dokument är att de påverkar den fysiska utformningen inom och omkring järnvägsstationer då de är direktiv och föreskrifter som har stöd i svensk lagstiftning eller europeiska beslut. De tre övriga dokumenten är råd och riktlinjer för hur en tillgänglig miljö kan uppnås för personer med funktionsnedsättning.

- *Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) avseende funktionshindrade.* TSD:n avseende funktionshindrade är ett internationellt dokument som innehåller flera utformningsdirektiv för stationsområden vilka är bindande för alla EU-medlemsländer. Syftet med dokumentet är att skapa en standardisering och öka tillgängligheten på järnvägsstationer inom EU för personer med funktionsnedsättningar (TSD 2008/164/EG).

- *HIN 2 och ALM 2*

De två dokumenten innehåller föreskrifter och allmänna råd om hur svenska offentliga platser och byggnader ska vara utformade vid befintlig miljö och utformas vid nyanläggning för öka tillgängligheten. Både HIN 2 och ALM 2 har stöd av Plan- och Bygglagen. Syftet med dokumenten är att öka tillgängligheten och användbarheten i den offentliga miljön. (BFS 2011:5, BFS 2011:13).

- *Tillgänglighetsbehov enligt aktuella myndigheter och aktörer*

- *Skånetrafikens hållplatshandbok 2011*

Skånetrafiken är trafikhuvudman i Skåne och de har gett ut en handbok med förslag på lämplig utformning av busshållplatser och järnvägsstationer. Syftet med handboken är att genom insatser inom hela trafiksystemet skapa en fysiskt fungerande stationsmiljö som är möjlig att använda för alla människor, oberoende av funktionsnedsättning (Skånetrafiken, 2011).

- *Handisams råd och riktlinjer*

Handisam är en myndighet som samordnar den svenska handikappolitiken. Myndigheten har gett ut riktlinjer och utformningsexempel på hur olika platser och detaljer i offentlig miljö kan utformas för att göra dem tillgängliga för personer med olika slags funktionsnedsättning (Handisam, 2011).

- *Bygg ikapp*

Bygg ikapp är en handbok som innehåller tips och exempel på hur den fysiska miljön kan utformas för att öka tillgänglighet och användbarheten för personer med funktionsnedsättning. Boken är en anpassning efter Boverkets byggregler där HIN och ALM är två dokument som bland annat ingår (Svensson, 2008).

3.2 Inventering

Stationsinventeringarna som utförts är en typ av fallstudie. Författarna Patel och Davidson (2011) beskriver att en fallstudie innebär att en eller flera undersökningar görs på en mindre avgränsad grupp. Ett ”fall” kan vara en individ, en situation eller organisation. Vid fallstudier är helhetsperspektivet utgångspunkt där det strävas efter att få så täckande information som möjligt. Det är därför vanligt att informationen samlas in av olika karaktär som exempelvis intervjuer och observationer. Resultatet som erhålls från en eller flera fallstudier bör alltid kritiskt analyseras för att bestämma hur generaliserbart utfallet är.

En kvalitativ bearbetning av resultatet från inventeringsstudien har använts. Patel och Davidson (Patel & Davidson, 2011) skriver att kvalitativ bearbetning från exempelvis en observation innebär att tankar och reflektioner som berör det studerade ämnet noteras under arbetets gång. Fördelen med att göra en löpande analys är att det kan frambringa idéer för fortsatt arbete och dessutom är det en fördel att påbörja analysen medan observationen är i färskt minne.

3.2.1 Inventeringsformulär

Genomgången av de styrande dokumenten ligger som grund för framställandet av den inventeringsmall som användes i fallstudierna, där olika krav och råd på stationsutformningen redovisas. I bilaga 1 finns ett utdrag från inventeringsformuläret. Grunden till formulären är hämtad från Handisams formulär *Inventeringsmall för offentliga miljöer* som är baserad på de krav som ställs i tillgänglighetsdokumentet HIN 1 (Handisam, 2006).

För att göra inventeringar över hela stationsområdet och gångväg till centrum krävdes justering och komplettering av formulären. Det framarbetade materialet är baserat på de styrande tillgänglighetsdokumenten:

- TSD avseende funktionshinder
- HIN 2 och ALM 2
- Handisams riktlinjer för tillgängliga toaletter, skyltar och dörrar
- Skånetrafikens hållplatshandbok 2011
- Boken *Bygg ikapp*

Mer information om formulären finns under avsnitt *6.1 Beskrivning av inventeringsmall*.

3.2.2 Urval av stationer

För att kunna besvara rapportens frågeställningar krävdes att stationerna som skulle ingå i fallstudien var i lagom storlek så att de vanligaste funktionerna inom stationsområdet fanns med. Det var även en fördel om de utvalda stationerna hade samma dokument som gällde för utformningskraven för att kunna göra jämförelser. Utifrån ovanstående resonemang sattes följande tre kriterier upp:

- *Medelstora till stora stationer*

Kriteriet innebär enligt Skånetrafikens klassificering att stationerna har mellan 1 000-6 000 av- och påstigande personer per dag (Skånetrafiken, 2008). Anledningen till att inte studera mindre stationer är att de då kan sakna vissa vitala funktioner för inventering som väntrum, biljettförsäljning, toalett och anslutande kollektivtrafik. För stora stationer hade däremot varit för komplicerade att inventera med den höga noggrannhet som inventeringsmallen krävde och för att jämförelser skulle kunna göras. Dessutom är det ofta fler aktörer inblandade i större stationer vilket kan göra ansvarsuppdelningen väldigt svår och komplex (Koll framåt, 2007).

- *Järnvägsstation i Skåne*

Urvalskriteriet *Järnvägsstationer i Skåne* har resulterat i att båda stationerna har Skånetrafiken som huvudman vilket även innebär att Skånetrafikens hållplatshandbok 2011 kan antas styra utformningen (Skånetrafiken, 2011).

- *Stationer som ingått i projektet "Stationer för alla"*

Kriteriet innebär att stationerna ska ha varit inkluderade i tillgänglighetsprojektet *Stationer för alla*. Projektet är ett tillgänglighetsarbete som bedrivs av Trafikverket sedan 2009 och vars syfte är att anpassa 150 stationsmiljöer för funktionshindrade fram till slutet av 2011. Åtgärder som ingår är bland annat ledstråk, markerade skyddszoner på plattformar, markering på trappor, förbättringar i form av lämpliga lutningar på ramper och ökad belysning (Trafikverket, 2010a). Anledningen till att enbart välja stationer som ingått i projektet är att de då har genomgått en upprustning vilket gör att flera av de styrande dokumenten har gällt vid tiden för upprustningen. Utifrån ovanstående kriterier valdes Kristianstads station och Ystads station som fallstudieobjekt.

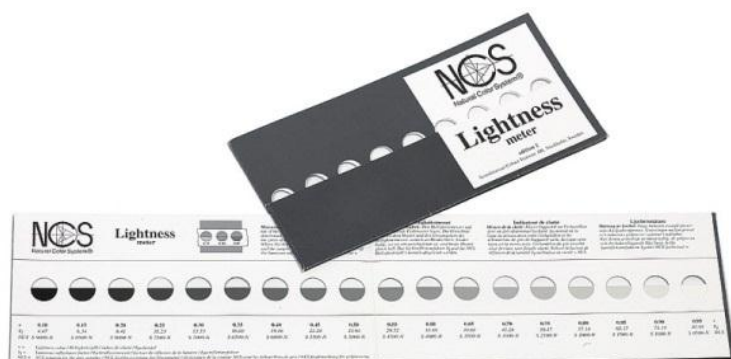
3.2.3 Genomförande

I denna rapport har två fall valts ut, det vill säga två stationsområden. Syftet med rapportens fallstudier är att ge en inblick i hur väl de olika tillgänglighetsdokumenten har följts i de här båda fallen samt om och hur de har påverkat utformningen av ett stationsområde.

Stationsinventeringarna gjordes på två utvalda järnvägsstationer genom personligt besök på platserna. Vid inventeringen gjordes en systematisk kontroll av lokaler, funktioner och platser

där bland annat mått och kontrastskillnader mättes, förekomst av detaljer och materialval noterades. All information dokumenterades i inventeringsformulären och foton togs för att underlätta bearbetningen av data i ett senare skede. För att fylla i formulären korrekt behövdes hjälpmedel för att bestämma dimensioner, lutning av mark samt skillnad i ljushet mellan olika material. För att mäta avstånd, bredder och höjder användes ett traditionellt måttband och för att bestämma lutningar användes ett digitalt vattenpass.

Mätning av kontrastskillnad mellan två ytor gjordes med en så kallad ljushetsmätare baserad på NCS-systemet. Den består av 18 olika gråa prover som ska hjälpa till att bedöma färgprovets ljushet. Mellan vardera färgprov är det 0,05 NSC-enheter. Om ljushetskontrasten minst är 0,4 NSC-enheter, mellan kontrastmarkering och omgivande ytor, ökar möjligheten för synsvaga att uppfatta markeringen avsevärt (BFS 2011:5).



Figur 1. Ljushetsmätare som användes vid inventeringen för att bestämma färgkontrast (NCScolour, 2011).

Inventeringen i Kristianstad utfördes 2011-09-09 och innefattade stationsområde med handikapparkering i norr, biljettförsäljning, väntrum och handikapptoilet i stationshus, plattformar och bussterminal söder om stationshuset. Inom stationsområdet har gångvägarna mellan de olika funktionerna parkeringsplats, busshållplats och plattform inventerats. I Ystad utfördes inventeringen 2011-08-22 och omfattade stationsområde med handikapparkering i väst, biljettförsäljning, plattformar, väntrum och bussterminal. Inom stationsområdet finns det även fyra ramper och en plankorsning över spår som har ingått i inventeringen.

I samband med stationsinventeringarna studerades även städernas gångstråk in till centrum från stationsområde där den närmsta vägen mot shoppinggatan i staden valdes. Inventeringen är inte utförd med samma noggrannhet som på stationsområdet då syftet var att fånga helheten. Vid inventeringen noterades gångvägar och trottoarers markbeläggning, bredd, trafikseparering, ledstråk. Hinder som slarvigt parkerade cyklar, ommarkerade stolpar och större ojämnheter i markbeläggningen studerades. För övergångsställen noterades utformningen av avfasning, kantsten, ledstråk samt om passagen var bevakad eller signalreglerad. Vidare studerades hur väl stadens butiker och restauranger anpassade sin skyltning och möblering till möbleringszonerna.

Vid inventeringstillfällena noterades reflektioner och kommentarer på plats i inventeringsformulären. Efter datainsamlingen fördes resultatet från inventeringen in i en digital mall och informationen översattes till textspråk för att kunna ingå i resultatdelen av rapporten. I samband med den översättningen gjordes en översiktlig analys som blev mer bearbetad och detaljerad efter arbetets gång.

3.3 Kvalitativa intervjuer

Den tredje metoden som använts var kvalitativa intervjuer. Syftet med intervjuerna var att kunna diskutera kring analysen från genomgången av de styrande dokumenten samt resultatet från fallstudierna. Intervjuerna är utförda via telefon där de intervjuade personerna har fått svara på fyra frågor, se bilaga 2. Samma frågor har ställts till samtliga aktörer för att kunna jämföra resultatet i ett senare skede. Intervjuerna är utförda med utrymme för diskussion kring frågorna där den intervjuade personen fått utrymme att leda konversationen.

Denna intervjumetod innebär att det är en kvalitativ intervju som karaktäriseras av en låg grad av strukturering där intervjuarens frågor ger utrymme för intervjupersonen att svara med egna ord.

För att inte tappa tråden fanns det teman som intervjuaren ville att den intervjuade personen skulle diskutera kring. Det innebar att samtalen emellanåt styrdes av intervjuaren för att de specifika ämnena skulle beröras. Denna typ av intervjuteknik kallas *semistrukturerad intervju*.

I en kvalitativ intervju är både intervjuare och intervjuperson medskapare i samtalet och det är därför viktigt att intervjuaren bygger upp samtalet så att det blir meningsfullt för studien med sammanhängande resonemang. Det är dock viktigt att poängtera att intervjuaren inte får konstruera sammanhängande resonemang åt den som intervjuas; om sammanhang och otydlighet förekommer inom ämnet är det viktigt att det framkommer (Patel & Davidson, 2011).

3.3.1 Urval av intervjupersoner

Intervjuer är utförda på de vanligaste fastighetsägarna på ett stationsområde för att få med aktörers syn på både problem och lösningar gällande ansvarsfördelning för bättre tillgänglighet. Intervjuerna är utförda efter att fallstudierna hade gjorts. Frågorna som ställdes till de intervjuade personerna finns i bilaga 2. De aktörer som valdes ut för intervjun var:

- Peter Ekman. Sweco Energuide AB. Sakkunnig inom TSD-dokumenterna. Har även arbetat för Trafikverket under 2009-2010 som projektledare för *Stationer för alla*.
Anledningen till att personen ingick i studien var att få reflektioner från en sakkunnig inom TSD:n samt att han som tidigare anställd projektledare i projektet *Stationer för alla* kunde svara på frågor utifrån Trafikverkets perspektiv. Att få med Trafikverkets syn på frågorna var viktig då det är de som ansvarar för plattformarna inom ett stationsområde. Intervjun med Ekman genomfördes 2011-11-23.
- Thomas Brock. Jernhusen AB. Tillgänglighetsansvarig på Jernhusen.
Anledningen till att personen valdes för studien var att få med en representant för Jernhusen, vilka är ett bolag som är fastighetsägare till många av Sveriges stationshus. Intervjun med Brock genomfördes 2011-11-23.
- Carl-Henrik Andersson. Skånetrafiken. Projektledare för projektet Pågatåg Nordost-Krösatågen.
Anledningen till att personen ingick i studien var att få Skånetrafikens syn på frågorna då det är de som ansvarar för väderskydd på tågplattformen samt ansvarar för lokal och regional tåg- och busstrafiken i Skåne. Intervjun med Andersson genomfördes 2011-11-29.

Dessutom genomfördes samtal med en representant från Ystads kommun. Syftet med samtalet var från början att det skulle ingå i intervjustudien. Då det visade sig att ingen på kommunen kunde besvara frågorna kom diskussionen i stället att handla om kommunens tillgänglighetsarbete. Ett kortare samtal utfördes även vid inventeringstillfället med den privata stationshusägaren på Ystad station.

3.3.2 Bearbetning av data

Intervjuerna är inspelade för att underlätta bearbetningen av resultatet och efter avslutat samtal har intervjun sammanfattats i text efter att lyssnat igenom inspelningen. Därefter har den intervjuade personen fått tillfälle att läsa igenom sammanfattningen som gjort för att eventuella missuppfattningar ska klaras ut.

I rapporten presenteras en sammanfattning av vad de intervjuade aktörerna har svarat, uppdelat per fråga. Det gör att all intervjudata har samma struktur vilket har underlättat analysen av intervjuerna. Fördelen med metoden var att allt material som var irrelevant för studien kunde tas bort. När samtliga intervjuer var utförda analyserades resultatet (Trost, 2005).

4 TILLGÄNGLIGHET – SAMHÄLLET'S ANSVAR

För att få en förståelse för hur arbetet med att förbättra tillgängligheten går till generellt i samhället och specifikt när det gäller miljön på och omkring stationer så görs denna följande beskrivning.

4.1 Myndigheternas ansvar

Riksdagen tillsammans med regeringen styr myndigheternas verksamhet och ekonomiska resurser genom lagar, förordningar och genom så kallade regleringsbrev. Regleringsbreven innehåller bland annat arbetsuppgifter och projekt som regeringen vill att myndigheterna ska ägna sig åt (Bjerkemo & Knutsson, 2008).

Varje myndighet har ett särskilt ansvar att arbeta mot och följa de mål och lagar som finns för handikappolitiken. Det gör dem skyldiga till att bedriva sina verksamheter så att personer med funktionsnedsättning ges full delaktighet i samhället med jämställda levnadsvillkor. Det innebär bland annat att verksamheter, lokaler och information ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning (Skrivelse 2009/10:166). Regeringen har utsett 13 så kallade sektorsmyndigheter som har ett extra stort ansvar för att driva på handikappolitiken inom sitt samhällsområde. Däribland finns Trafikverket, Transportstyrelsen och Boverket vilka är tre myndigheter som kommer att beröras extra i denna rapport (Proposition 1999/2000:79).

4.2 Kommunens ansvar

På lokal nivå är det kommunen som styr, men den måste följa de lagar och förordningar som staten beslutar. Kommunens verksamhet regleras av kommunallagen samt andra speciallagar som plan- och bygglagen. I och med att kommunen ansvarar för den fysiska planeringen har de en avgörande roll att arbeta mot ett tillgängligt samhälle. Kommunen ansvarar för att HIN 2 och ALM 2 följs inom de områden som kommun är ansvariga för. HIN 2 och ALM 2 är två tillgänglighetsdokument som innehåller forskrifter med utformningskrav. Dokumenten är upprättade av Boverket och har stöd i Plan- och bygglagen. I Plan- och bygglagen står det att kommunerna har ansvaret för att HIN 2 efterlevs och många kommuner arbetar därför med att inventera sina miljöer för att finna eventuella brister som kan åtgärdas. Ansvaret för att ALM 2 följs ligger också hos kommunen då de som prövande myndighet godkänner bygglovsanmälningar (Boverket, 2005).

4.3 Planeringsprocess

Genom lagstiftning styr riksdagen och regeringen Sverige mot de visioner och intentioner de har för landet. Det är enbart riksdagen som kan stifta lagar, dock kan regeringen och myndigheterna ge ut förordningar. Lagarna utgör ett medel för att ställa krav på exempelvis transportsystem, lokalisering, utformning och regler för tillvägagångsätt. Vid övergripande planering är det främst två lagar som styr; *Plan- och bygglagen* och *Miljöbalken*. Det finns även särskilda lagar inom olika sektorer som exempelvis *Väglagen* och *Lagen om byggande av järnväg* vilka reglerar planering och byggande av vägar respektive järnväg (Bjerkemo & Knutsson, 2008).

4.3.1 Kommunens planeringsprocess

Kommunen har ett stort ansvar för att se till att Plan- och bygglagen följs då det är byggnadsnämnden eller motsvarande som beslutar om bygglov i respektive kommun. Bygglov krävs för att exempelvis uppföra nya byggnader och ändring av befintliga byggnader vilket kan omfatta allt från stora omfattande projekt till mindre byggnader på privat mark. Bygglov krävs även för fysisk förändring av mark som stensättning, asfaltering och markeringar.

För att få bygglov måste handlingar, ritningar med mera granskas av byggnadsnämnden i kommunen för att godkännas. Det kräver att handlingarna lever upp till de krav som finns i Miljöbalken, Plan- och bygglagen samt att de stämmer överens med detaljplanen (Boverket, 2004).



Figur 2. Illustration av byggprocessen enligt Plan- och bygglagen då kontrollplan krävs.

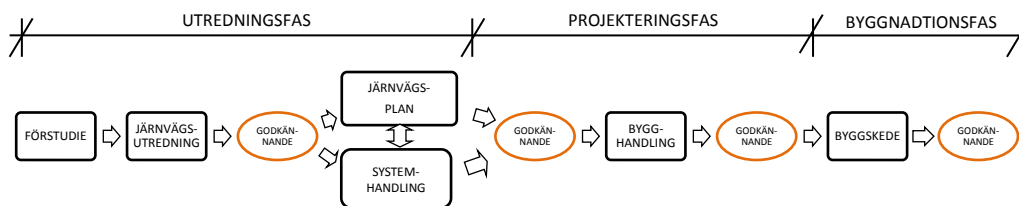
Tekniskt samråd krävs i de fall kommunen anser att bygget kräver en kontrollansvarig som ansvarar för att en godkänd kontrollplan följs. När kontrollplanen är godkänd kan ett startbesked från byggnadsnämnden ges ut vilket innebär att bygglovet är beviljat. Avslutningsvis sker ett slutsamråd där en uppföljning av kontrollplanen görs i syfte att se över att alla krav har uppfyllts. Förutsättningarna för att få ett giltigt slutbesked är att byggherren kan visa på att alla krav för åtgärderna enligt bygglovet, kontrollplanen och startbeskedet är uppfyllda. Det är inte förrän efter ett slutbesked från byggnadsnämnden som en byggnad får tas i bruk (Boverket, 2004).

I den nya Plan- och bygglagen har kontrollansvarig fått en förstärkt roll, jämfört med den gamla kvalitetsansvariges roll, eftersom personen måste vara certifierad. Kontrollansvariges uppgift är att bland annat biträda byggherren med förslag till kontrollplan och se till att kontrollerna utförs. Ytterligare en nyhet i den nya Plan- och bygglagen är att det redan vid ansökan om bygglov måste redovisas att kraven för tillgänglighet uppfylls. Tidigare var det ett moment som behandlades i det senare skedet byggsamråd i samband med att kontrollplanen togs fram (Statens offentliga utredningar, 2011).

4.3.2 Trafikverkets planeringsprocess

Vid planering av järnväg följs *Lagen om byggande av järnväg* och *Miljöbalken* vilket innebär att planeringen följer en lång prövningskedja där Trafikverket bland annat har en viktig roll. Planeringen ska samspela med bland annat kommunernas planering och för de som berörs av planen ska det finnas möjlighet till yttrande och insyn i projektet (BVANV 1608).

Figur 3 nedan illustrera planeringsprocessen olika faser och skeden.



Figur 3. Illustration över byggprocessen enligt Lagen om byggande av järnväg.

Planeringsprocessen består av flera olika skeden där resultatet från de olika skedena ligger som underlag för nästa. Inledningsvis är förslaget till den nya järnvägen väldigt övergripande där möjliga alternativ till spårdragning och dess konsekvenser diskuteras i öppen dialog med berörda parter. Planeringen blir mer och mer detaljerad desto längre in i planeringsprocessen projektet löper (Trafikverket, 2010 b).

För godkännande av ett järnvägsprojekt som berörs av TSD:n krävs att den sökande engagerar ett Anmält Organ som är ackrediterat. Ett ackrediterat Anmält Organ innebär att företaget har ett certifikat som bevis på att de besitter den kompetens som krävs. Det Anmälda Organet ska vara oberoende och har i uppgift att kontrollera att anläggningen når upp de krav som ställs i TSD:n. Anmälda Organet ska följa projektet från projekteringsfasen till slutet av byggnadsfasen och har i uppgift att godkänna varje fas innan den nästkommande får påbörjas. Om brister upptäcks ska det Anmälda Organet påpeka det och arbeta för att avhjälpa problemet. När det Anmälda Organet anser att bygget är färdigställt och korrekt utfört, enligt de krav som ställs i TSD, skrivs ett godkännande som Transportstyrelsen tar del av. Avslutningsvis godkänner Transportstyrelsen anläggningen vilket är det sista steget innan den får tas i bruk (Corshammar, 2008).

4.4 Vem ansvarar för vad på stationen?

En järnvägsstation har flera funktioner som alla måste samspela för att resenären ska få en så behaglig resa som möjligt. Beroende av storleken på stationsanläggningen så brukar antalet inblandade aktörer variera. Ju större stationer desto fler aktörer vilket innebär att ansvarsfördelningen blir mer komplex. De vanligaste inblandade aktörerna på en järnvägsstation är Trafikverket, kommunen, en eller flera trafikhuvudmän och stationshusägare (Koll framåt, 2007).

I Skåne Region har det inletts ett projekt i syfte att försöka strukturera ansvarsfördelningen aktörerna emellan. Avtalen är stationsspecifika och klargör för vem som äger samt vem som ansvarar för drift och underhåll av stationens olika delar och funktioner. De vanligaste inblandade aktörerna är Trafikverket, Skånetrafiken, stationshusägare och berörd kommun (Skånetrafiken, 2011).

4.4.1 Trafikverket

Trafikverket har som sektorsmyndighet ett samlat ansvar för hela väg- och järnvägstransportsystemet samt luft- och sjöfart. Det inkluderar även trafiksäkerhetsfrågor, tillgänglighetsanpassning av väg och kollektivtrafik. Inom stationsområdet ansvarar Trafikverket för spårplaneringen, plattformar inklusive utrustning, förbindelsen till och från

plattformarna samt skyltningen inom stationsområdet bortsett från inne i stationshus, såvida inte Trafikverket även står som fastighetsägare (Skånetrafiken, 2011).

I Skåne län skiljer sig ansvarsfördelning mot övriga Sverige. Det är då Skånetrafiken som äger och ansvarar för underhållet av väderskydd, bänkar och papperskorgar på samtliga stationers plattformar (Skånetrafiken, 2011).

4.4.2 Kommunen

Inom ett stationsområde har kommunerna oftast ansvaret för drift och underhåll av bussterminaler och busshållplatser. Som nämnts tidigare i texten så är det hos kommunen ansökan om bygglov görs, det gäller även bygglov för uppföring, renovering och utformning av anläggningar för kollektivtrafiken. Tillsammans med trafikhuvudmannen ansvarar kommunen för bland annat planläggning av kollektivtrafiken, utbyggnad och anpassningar av trafikplanläggningar (Skånetrafiken, 2011).

I Skåne är det kommunen som äger och ansvarar för väderskydden på bussplattformen samt i de flesta fall även är fastighetsägare till bussterminalen (Andersson, 2011).

4.4.3 Trafikhuvudman

Enligt lag ska det i varje län finnas en offentlig länstrafikansvarig som är ansvarig för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Den länstrafikansvarige överlåter i sin tur utförandet av uppgifterna till en trafikhuvudman. Det är trafikhuvudmannen som ska verka för att transporterna ska vara tillgängliga för alla, även för de personer med funktionsnedsättning (SFS 1997:734). Det gör att trafikhuvudmannen ansvarar för lift- och rampanordning mellan plattform och fordon samt att ledstråk för synskadade finns tillgängligt. Trafikhuvudmannen är även ansvarig för väderskydd på de stationer där de är ensamma som trafikoperatör samt ansvariga för sin biljettförsäljning (Skånetrafiken, 2011).

Genom avtal mellan Region Skåne och de involverade kommunerna har Skånetrafiken åtagit sig uppgiften som trafikhuvudman inom Skåne län. Övergripande innebär uppgiften att Skånetrafiken ska planera för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken med fokus på effektivitet, framkomlighet, tillgänglighet och kundanpassning (Skånetrafiken, 2011).

År 2012 träder en ny kollektivtrafiklag i kraft. Den innebär att kommunernas och landstingens ansvar för respektive läns kollektivtrafik kommer att omorganiseras. Beslut kommer att fattas på politisk nivå för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering. Trafikhuvudmannen kommer att avskaffas och ersättas med en regional kollektivtrafikmyndighet som kan utgöras av ett kommunalförbund eller ett landsting. Den nya lagen gör det fortfarande möjligt att upphandla kollektivtrafik genom kommunalt ägda bolag.

Den nya kollektivtrafiklagen kommer att resultera i att det blir lättare att organisera kollektivtrafik över länsgränserna. Främst för persontrafik på järnväg då länsgränsrestriktionen avskaffas vilket har inneburit att trafikhuvudmannen har behövt ansöka hos regeringen när trafiken sträcker sig över länsgränserna.

Redan i oktober 2010 beslutade riksdagen att öppna marknaden för persontrafik på järnväg. Den nya kollektivtrafiklagen kommer även göra det möjligt för kommersiella bussföretag att starta trafik vart som helst (Proposition 2009/10:200).

4.4.4 Stationshusägare

Stationshusägaren ansvarar för sin fastighet vilket innebär att det är ägaren som har ansvar för att de lagar och riktlinjer som finns uppfylls inom fastighetsgränsen. Sverige har drygt 650 järnvägsstationer där tågtrafik gör uppehåll för av- och påstigande privatpassagerare. Av dessa bytespunkter är cirka 200 utrustade med stationshus som har någon form av väntsal (Koll framåt, 2007). Jernhusen äger 114 av de större stationshusen (Jernhusen, 2010). De övriga stationshusen med väntsalar drivs och ägs av kommun, trafikhuvudman eller av privata företag (Koll framåt, 2007).

Jernhusen AB är ett statligt bolag som äger en stor del av de större svenska järnvägsstationerna i Sverige. Bolaget har i uppdrag från staten att förvalta och utveckla stationerna för att tillgodose resenärernas behov, trygghet och säkerhet. Det innebär bland annat att större järnvägsstationer blir utrustade med väntsalar, förvaringsutrymmen, toaletter och lämplig service (Jernhusen, 2011). SRAB, Svenska reseterminaler AB, är ett dotterbolag till Jernhusen som ansvarar för de allmänna ytorna på de flesta av Jernhusens stationer. Bolaget hyr i sin tur ut de allmänna ytorna till operatörer och trafikhuvudmän (Koll framåt, 2007).

5 REDOVISNING OCH ANALYS AV STYRANDE DOKUMENT

Inom ett stationsområde gäller flera olika dokument som styr utformningen i syfte att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Vilket eller vilka dokument som gäller är beroende av vilket område eller funktion som berörs och några dokument är utformade för att gälla specifika aktörer. Kapitlet inleds med en detaljerad genomgång av de styrande dokumenten och därefter följer en jämförelse mellan dokumenten.

De tre första dokumenten, TSD, HIN 2 och ALM 2, är direktiv och förordningar som har stöd i svensk lagstiftning eller är beslutade på europeisk nivå, vilket gör dem bindande. De övriga dokumenten som studerats är Skånetrafikens Hållplatshandbok, Handisams råd och riktlinjer samt Bygg ikapp vilka bland annat innehåller anvisningar för hur en tillgänglig miljö kan uppnås men de är inte bindande då dokumenten saknar stöd i svensk lagstiftning. Dokumenten ingår i kapitlet då de är anvisningar som ansetts viktiga och de har därför använts vid inventeringen i syfte att komplettera de områden och funktioner som saknade utformningskrav.

5.1 TSD för funktionshindrade

TSD är en förkortning av *Tekniska specifikationer för driftkompatibilitet* och består av flera dokument gällande tekniska lösningar inom järnväg som stiftats av Europa kommissionen. Avsikten med TSD-dokumenterna är att skapa ett enhetligt järnvägsnät med gemensamma regler och tekniska lösningar så att tåg kan framföras mellan EU-länder utan tekniska problem. Det kan i sin tur öka tågets effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till övriga transportmedel.

För denna studie har endast TSD:n som är specificerad på tekniska lösningar för driftkompatibiliteten av tåg och stationsområden för att öka tillgängligheten för funktionshindrade personer analyserats. Dokumentet gäller i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och för det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Syftet med TSD:n är att personer med funktionshinder ska kunna resa i det europeiska järnvägssystemet och känna en liknande nivå av tillgänglighet på samtliga järnvägsstationer inom EU. TSD:n är bindande för alla medlemsländer inom EU. Varje land får därefter med fördel införa ytterligare åtgärder för att förbättra tillgängligheten i den fysiska miljön för personer med funktionsnedsättning. TSD:n riktar sig särskilt till järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och stationsansvariga.

Vid utformning av nya stationsområden gäller TSD:n fullt ut. Det samma gäller när befintliga stationsmiljöer ska moderniseras och uppgraderas så länge avtalet inte är undertecknat innan den 1 juli 2008 vilket är datumet då TSD:n vann laga kraft i Sverige. System och komponenter som inte ingår i en uppgradering eller modernisering av ett stationsområde behöver inte uppfylla kraven enligt direktiven. Exempelvis kan ett stationsområde uppgradera sig inom området kontrastmarkering, vilket då kräver att alla farliga ytor och hinder kontrastmarkeras. En trappa kan då förses med kontrastmarkeringar på trappans steg utan att det ställs krav på att åtgärda eventuella andra fel på trappan. Exempelvis kan trappans ledstänger vara placerade på fel höjd, men det behöver inte åtgärdas då det inte ingår inom området för kontrastmarkeringar.

TSD:n för funktionshindrade är indelad i två avsnitt bestående av infrastruktur och rullande material. I denna rapport kommer endast avsnittet för infrastruktur att behandlas då rullande material ligger utanför rapportens avgränsningar. Varje avsnitt i TSD:n är i sin tur uppdelat i mindre delavsnitt för de viktigaste funktionerna och områdena inom ett stationsområde.

Utformningskrav från TSD:n som varit intressanta för denna studie är de under följande rubriker:

- Parkeringsmöjligheter för funktionshindrade
- Hinderfri gångväg
- Dörrar och ingångar
- Golvytor
- Genomskinliga hinder
- Toaletter och skötplatser
- Inredning och fristående enheter
- Biljettförsäljning, informationsdiskar och kundtjänster
- Belysning
- Visuell information: skyltar, piktogram, dynamisk information
- Ledstänger
- Ramper
- Plattformbredd och plattformskant
- Plankorsning på stationer

TSD:ns krav kan emellanåt vara svåra att tolka för vissa områden, medan inom andra områden är den mer tydlig. Exempelvis ställs det i TSD:n krav på att alla gångytor på en trappa ska ha halksäkra egenskaper, men vad som menas med halksäkra egenskaper kan tolkas olika. Som exempel på ett mer detaljerat utformningskrav står det i TSD:n att ledstänger ska finnas på båda sidor av trappor samt att de ska finnas på två höjder inom de två höj dintervallen 0,85–1,0 och 0,5–0,75 meter över mark. På flera platser i texten hänvisas läsaren även till att följa de nationella utformningskraven.

I TSD:n nämns begreppet *Station Manager* som enligt dokumentet är den stationsansvarige som ska kontrollera att offentliga platser på stationen och deras tillfartsanordningar är tillgängliga för personer med funktionshinder. I TSD:n skrivs att järnvägsföretaget, infrastrukturförvaltaren eller en tredje part kan ha rollen som *Station Manager*. Vad som är en station finns det ingen tydlig definition på i dokumentet, men TSD:n kan tolkas som att en station består av två delar; stationsbyggnad och plattformar. Stationsbyggnad inkluderar parkering, toalett och försäljningskontor.

Enligt TSD:n ska varje station ha så kallade driftsregler som ska kontrolleras av det Anmälda Organet. I driftreglerna ska det finnas en skriftlig policy som säkerställer att alla grupper av funktionshindrade har tillgång till passagerarinfrastruktur vid alla driftstillfällen (TSD 2008/164/EG).

5.2 HIN & ALM med stöd av Plan- och bygglagen

Som ett resultat från handlingsplanen *Från patient till medborgare* kom Boverket 2003 ut med två tillgänglighetsdokument, HIN 1 och ALM 1. Dokumenten gäller för utformning av allmänna platser och för andra anläggningar än byggnader i syfte att göra dessa platser mer tillgängliga för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Kraven i dokumenten gäller beroende på om byggnaden eller området existerar, renoveras eller ska etableras. Vad som är en allmän plats framgår av detaljplanen eller områdesbestämmelser och kan exempelvis vara gator, torg och parker. Föreskrifterna har stöd i Plan- och bygglagen vilket innebär att de måste följas. Plan- och bygglagen är den lag som styr den fysiska planläggningen av mark, vatten och byggande. Syftet med Plan- och bygglagen är att den ska verka för en hållbar samhällsutveckling med goda levnadsförhållanden både för dagens medborgare och för nästkommande generationer (SFS 2011:338).

I april 2011 kom Boverket ut med HIN 2 och ALM 2 som en följd av den nya Plan- och bygglagen (2010:900) som började gälla maj 2011. Sakinnehållet är detsamma som i de tidigare versionerna med undantag för paragrafer som reviderats för att stämma överens med den nya Plan- och bygglagen.

5.2.1 HIN 2

HIN 2 gäller för befintlig miljö och dokumentet innehåller krav på undanröjande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser. Det medför att stationshus och stationsområden ska uppfylla kraven om enkelt avhjälpna hinder. Dokumentet är retroaktivt vilket innebär att kraven ska följas oberoende av om stationsområdet ändras eller inte. Undantag kan göras från HIN 2 om åtgärder skulle innebära oskäliga kostnader eller orimliga åtgärder för fastighetsägaren, lokalhållaren eller företaget (BFS 2011:13).

Ansvar för att kraven följs ligger hos fastighetsägaren eller ägaren av platsen. Ibland händer det att ägaren inte känner till de krav som finns eller att personen i fråga väljer att inte följa dem. Det kräver därför att kommunen har aktiva kontroller av offentliga lokaler och platser eller att särskilda tillsynsinsatser kallas ut vid anmälningar från allmänheten. I Plan- och bygglagen står det även att kommunen ska övervaka efterlevnaden av lagen, där HIN 2 är ett dokument som ingår, och agera om så inte är fallet. Det gör att kommuner många gånger har rollen som både tillsynsmyndighet och fastighetsägare. Om kommunen anser att en fastighetsägare inte har vidtagit de åtgärder som krävs enligt HIN 2 ska kommunen beordra ägaren att åtgärda lokalen eller platsen inom en viss tid. Kommunen har även rätt att ge ut vite om beslutet inte följs. Om fastighetsägaren vägrar åtgärder kan kommunen bestämma vilka åtgärder som ska utföras och verkställa dessa till en skälig kostnad som fastighetsägaren står för (Boverket, 2005).

5.2.2 ALM 2

ALM 2 gäller då nya allmänna platser byggs och inom områden för andra anläggningar än byggnader anläggs. Dokumentet gäller även vid ombyggnad av allmänna platser vilket innebär att stationshus och stationsområden påverkas av ALM 2 vid ombyggnad. Dokumentet syftar till att göra platser mer tillgängliga för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga (BFS 2011:5).

ALM 2 ligger som tidigare nämnts under Plan- och bygglagen och ska följas vid nybyggnad. På samma vis är det lämpligt att tillämpa nybyggnadskraven enligt ALM 2 om en byggnad eller plats görs om med ny disposition, ny beläggning, annan möblering m.m. (BFS 2011:5).

I och med att det är byggnadsnämnden eller motsvarande som ger ut slutbesked så är det kommunen som bestämmer om ALM 2 har följts. Huvudansvaret ligger dock på byggherren, då

det är den som ska ansvara för att godkända bygglovshandlingar följs. Slutbeskedet från byggnadsnämnden tilldelas inte byggherren förrän han kan visa upp att alla krav, fastställda i bygglovet samt eventuella kompletteringar, har utförts korrekt. Då först får byggnaden tas i bruk (Statens offentliga utredningar, 2011).

5.3 Skånetrafikens hållplatshandbok 2011

Skånetrafiken har tagit fram en egen handbok om hur järnvägsstationer, terminaler och busshållplatser bör utformas och integreras med omgivningens trafiksystem. Syftet med handboken är att underlätta planering, projektering och byggande av dessa områden. Boken har särskilt fokus på trafiksäkerhet och tillgänglighetsanpassning och kan användas vid drift och underhåll av stationer, terminaler och hållplatser (Skånetrafiken, 2011).

I denna rapport har främst två kapitel studerats; *Planering och utformning av järnvägsstationer* samt *Planering och utformning av busshållplatser*.

5.4 Handisams råd och riktlinjer

Handisam är en myndighet som har i uppdrag att arbeta med och samordna svensk handikappolitik. Myndigheten styrs av de mål och strategier som riksdagen beslutat om vilket bland annat innebär att de stödjer och samordnar arbetet för de statliga myndigheterna i genomförandet av funktionshinderpolitiken. Handisam utvecklar metoder för tillgänglighetsarbetet hos kommuner och landsting och har tagit fram material med råd och riktlinjer på utformning av exempelvis entréer, toaletterum och skyltar. Materialet ska kunna användas som mall för myndigheter och andra ägare av offentliga byggnader för att göra de mer tillgängliga (Handisam, 2011).

I denna rapport har deras material för *tillgängliga toaletter* samt *tillgängliga skyltar* använts.

5.5 Bygg ikapp

Bygg ikapp är en handbok som innehåller tips och exempel på hur den fysiska miljön kan utformas för att öka tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Utformningstipsen utgår ifrån bland annat Boverkets byggregler, HIN 1 och ALM 1.

Boken är uppdelad i tio kapitel där varje kapitel i sin tur är uppdelat i mindre avsnitt som i regel inleds med rubriken *Bestämmelser* som är en sammanfattning av de föreskrifter och allmänna råd som är av särskilt intresse inom området. Efter rubriken *Bestämmelser* följer förklaringar och tolkningar av lagtexterna samt exempel på utformning för att nå upp till kraven. Syftet med förklaringarna och tolkningarna är att ge läsaren förståelse och kunskap om varför utformningskraven ser ut som dem gör (Svensson, 2008).

I denna rapport har främst två kapitel varit av extra intresse; kapitel 3 *Tillgänglighet* samt kapitel 10 *Utemiljö*.

5.6 Jämförelse av styrande dokument

Detta avsnitt ska klargöra hur de olika styrande dokumenten skiljer sig åt när det gäller utformningsdetaljer för ökad tillgänglighet, hur de är dispositionerade samt vad de inriktar sig mot. Rapporten har fokuserat på de tre områdena; gångytor, plattformar och entréer. Valen är baserade på följande kriterier:

- Gångytor har valts för att det är en viktig länk i den totala resan. Dessutom är det en funktion som alla de studerade dokument berör vilket gör att det går att få en tydlig bild över hur dokumenten skiljer sig åt.
- Plattformen har valts för att det är ett område som berörs av TSD:n i hög grad vilket gör det extra intressant att jämföra mot de nationella dokumenten.
- Entréer har valts då utformningen kan vara avgörande för om en person med funktionsnedsättning kan använda funktionerna innanför entrén som väntutrymme, toalett och biljettförsäljning.

Vid analysen av dokumenten studeras enbart de krav som gäller för området på och omkring en järnvägsstation. Dokumenten har därför ibland tolkats för att kunna appliceras i en stationsmiljö.

5.6.1 Gångytor

I detta avsnitt fokuseras det på utformningskrav av gångytor mellan stationens olika funktioner. Avsnittet behandlar inte ramper, trappor, passager eller belysning då de är funktioner som i sig är relativt omfattande och i så fall bör behandlas separat.

TSD avseende funktionshindre

I TSD: finns ett avsnitt som behandlar gångvägar; *4.1.2.3 Hinderfri gångväg*. Avsnittet inleds med definitionen:

”En hinderfri gångväg är en väg som alla grupper av funktionshindrade fritt kan ta sig fram på” (TSD, 2007, s.25).

Enligt TSD:n ska det finnas åtminstone en hinderfri gångväg som binder samman bland annat följande funktioner inom ett stationsområde:

- Hållplatser för andra anslutande transportmedel exempelvis buss
- Bilparkering
- Biljettförsäljning
- Väntytor
- Toaletter
- Plattformar

TSD:n har krav på hur den hinderfria gångvägen ska utformas för att vara tillgänglig och hur exempelvis dörrar, golvytor och varningsmarkeringar som tillhör gångvägen ska formges och dimensioneras.

Följande utformningskrav finns i TSD:n:

- Hinderfria vägen ska vara minst 1,6 meter bred med en fri höjd på 2,3 meter över hela bredden.
- Längden på den hinderfria gångytan mellan stationens olika funktioner ska vara den kortaste genomförbara.
- Information om den hinderfria vägen ska kunna fås genom åtminstone ett av följande alternativ:
 - Taktila ledstråk
 - Ljudinformation

- Taktila skyltar
 - Talande skyltar
 - Kartor med punktskrift
- Alla golvytor ska vara halksäkra i enlighet med nationella regler.
 - Genomskinliga hinder ska markeras med två bordar på höj dintervallen 0,85–1,05 och 1,5–2,0 meter ovan mark.
 - All inredning och fristående enheter på stationsområdet ska ha tydlig kontrast mot bakgrunden och ha avrundande kanter (TSD 2008/164/EG).

ALM 2

Följande paragraf är hämtad från ALM 2 och beskriver hur gångytor ska utformas:

”7 § Gångytor ska utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att personer med rullstol kan förflytta sig utan hjälp. Gångytor ska vara jämna, fasta och halkfria. På öppna ytor ska särskilda ledstråk finnas”(BFS 2011:5, s. 3).

Paragrafen följs av allmänna råd som inleds med exempel på en gångyta. Därefter finns det anvisningar på lämpliga materialval samt utformningsexempel för att nå upp till det som står i föreskriften. I slutet av de allmänna råden hänvisas läsaren till ytterligare två paragrafer, *11 § Kontraster och markeringar* och *12 § Varningsmarkeringar*, för att ta hänsyn till personer med nedsatt orienteringsförmåga.

Följande utformningskrav finns i ALM 2:

- Gångytor bör utformas utan nivåskillnader.
- Gångytor ska vara så plana som möjligt, helst inte luta mer än 1:50 i varken tvär- eller längslutning.
- Bredden bör vara 2,0 meter eller 1,8 meter med vändzoner.
- Fria från hinder.
- Skild från möbleringszoner.
- Ledstråk bör kontrastera mot omgivningen både taktilt och visuellt med minst 0,4 ljushetsenheter på NCS-skalan.
- Gångytor, busshållplatser och ramper ska tydligt framträda mot sin omgivning för synsvaga.
- Fasta objekt, byggnadsdelar eller andra hinder som kan utgöra ofrivillig sammanstötning ska varningsmarkeras.
- Oskyddade glasytor ska varningsmarkeras för både stående och sittande personer.
- Nivåskillnader som kan innebära fall- eller snubbelrisk ska markeras (BFS 2011:5).

HIN 2

HIN 2 har inte någon paragraf som direkt kan kopplas till gångytor, men föreskriften har två paragrafer, gällande att avhjälpa hinder, som kan appliceras på gångytor. Där ibland finns:

”12 § Fysiska hinder såsom mindre nivåskillnader, ojämn markbeläggning, svårforcerade rännदार och trottoarkanter ska avhjälpas”
(BFS 2011:13, s. 5).

I de allmänna råden förskrivs det bland annat hur passager och nivåskillnader ska åtgärdas för att de ska vara tillgängliga för personer i rullstol, personer med rollator samt synskadade och blinda personer. Till exempel står det:

”13 § Hinder i form av bristande kontrastmarkering och varningsmarkeringar ska avhjälpas” (BFS 2011:13, s. 6).

I de allmänna råden står det bland annat vad som bör kontrastmarkeras samt hur de kan kontrastmarkeras för att nå upp till kraven i 13 §.

Följande utformningskrav finns i HIN 2:

- Ojämn markbeläggning som utgör hinder för personer i rullstol eller med rollator bör bytas ut.
- Mindre nivåskillnader i gångytor bör överbyggas med exempelvis ramp.
- Strategiska punkter som perronger och busshållplatser bör kontrastmarkeras både taktilt och visuellt med minst 0,4 ljushetsenheter på NCS-skalan.
- Utstickande byggnadsdelar, fallkanter och stolpar bör kontrastmarkeras med minst 0,4 ljushetsenheter enligt NCS-skalan.
- Oskyddade glasytor bör kontrastmarkeras i ögonhöjd.
- Fasta hinder i gångytan bör markeras tydligt visuellt samt att de utformas så att de kan upptäckas med teknikkäpp (BFS 2011:13).

Skånetrafikens hållplatshandbok

I handboken finns det inte någon detaljerad beskrivning över hur gångvägar ska utformas, men det finns ett mindre stycke under kapitlet *Utformning av järnvägsstationer* som beskriver vilka krav som ska uppfyllas för de gående:

Följande utformningskrav finns i Skånetrafikens Hållplatshandbok:

- Bra gångvägar med hårdgjord markbeläggning.
- Rimliga lutningsförhållanden.
- Möjlighet till viloplatser i form av bänkar (Skånetrafiken, 2011).

Handisams råd och riktlinjer

Handisam har inte något dokument som specifikt riktar sig till utformning av gångvägar. Det finns dock riktlinjer i deras dokument *Riktlinjer för att göra lokaler tillgängliga*. Texten är främst riktad till myndigheter och kommuner för att personer med funktionsnedsättning ska kunna besöka eller arbeta i en lokal. Det ställs då krav på förflyttningsvägen mellan parkering och entré.

Följande krav finns i Handisams dokument:

- Det ska finnas en tillgänglig gångväg mellan entréerna till byggnaden och parkeringsplats, allmän gångväg och hållplats.
- Minst 3,6 meter bred gångväg, totalt för båda riktningarna.
- Fast, jämn och halkfri markbeläggning (Handisam, c).

Bygg ikapp

Boken har ett omfattande kapitel om hur gångytor och gångvägar bör utformas. För gångytors bredd och markbeläggning hänvisar boken till bestämmelserna i ALM och HIN. Boken beskriver varför det är viktigt med jämn, fast och halkfri markbeläggning. Vidare beskrivs vilka för- och nackdelar de vanligaste markbeläggningsmaterialen har ur ett tillgänglighetsperspektiv. För orienterbarheten hänvisar boken till ALM:s utformningskrav som senare i avsnittet utvecklas, exempelvis står det att gångvägen bör planeras med naturliga ledstråk som kompletteras med konstgjorda ledytor där avbrott förekommer.

Följande krav finns i Bygg ikapp:

- Samma som HIN och ALM, se ovan.
- Gångvägar bör planeras med naturliga ledstråk som vid behov kompletteras med konstgjorda ledytor (Svensson, 2008).

5.6.2 Plattformen

I detta avsnitt kommer utformningskraven för plattformen att redovisas. Kraven kommer inte behandla belysning eller information då de är funktioner som i sig är relativt omfattande och i så fall bör behandlas separat. Vidare berör inte avsnittet plattformshöjden eller resenärens möjlighet att ta sig från plattform till tåg då det ligger utom rapportens avgränsningar.

TSD avseende funktionshindre

På plattformen har TSD:n särskilda utformningskrav. Fokus i dokumentet ligger på att hinder på plattformen inte får ligga för nära skyddszone. I TSD:n finns det ingen detaljerad beskrivning över hur skyddsområdet ska vara utformat med kontraster, taktila markeringar och bredder utan dokumentet hänvisar då i stället till de nationella reglerna. Bredden på skyddsområdet är beroende av tågets tillåtna hastighet förbi plattformen och regleras av föreskriften BVS 1586.26 som är utgivet av Trafikverket. Placering av taktila och visuella varningsytorna beskrivs också i dokumentet och det finns exempel på lämpliga taktila plattor. Avslutningsvis hänvisar föreskriften till TSD:n avseende funktionshindre vid utformning av plattformar (BVS 1586.26).

Följande krav har TSD:n:

- Plattformbredden ska vara det största värdet av antingen:
 - Bredden på skyddsområdet plus en hinderfri gångväg med bredden 1,6 meter.
 - För plattform med spår på ena sidan 2,5 meter, eller för en mellanplattform 3,3 meter.
- Hinder på plattformen är tillåtet om följande krav följs:
 - Mindre hinder (upp till 1,0 meter breda) är tillåtet om de är placerade så att avståndet mellan hindret och plattformskanten inte underskrider 1,6 meter. Det måste även finnas en hinderfri gångväg på minst 0,8 meter mellan hinder och skyddsområde.
 - Stora hinder (större än 1,0 meter breda) är tillåtet om de är placerade så att avståndet mellan hindret och plattformskanten inte underskrider 2,0 meter. Det måste även finnas en hinderfri gångväg på minst 1,2 meter mellan hinder och skyddsområde.
- Plattformen ska vara utformad med tydlig gång-, skydds- och möbleringszoner.
- Skyddsområdet ska vara försett med tydlig visuell och taktil markering. Perrongkanten ska vara försedd med en halkfri varningslinje med bredden 0,1 meter som är i tydlig kontrast mot gapets mörkhet.
- Alla plattformar där passagerar kan vänta på tåg ska vara försedda med ett vädarskyddsområde där ergonomiska sittplatser finns. Sittplatserna ska ha ryggstöd och minst en tredjedel ska ha armstöd. Även ståstöd ska finnas med minsta längd på 1,4 meter (TSD 2008/164/EG).

ALM 2

I dokumentet finns det flera paragrafer som kan appliceras som krav på en plattform om den nyanläggs. Plattformen kan ses som en gångyta vilket gör att 7 §, 11 § och 12 § ska följas, se *Följande utformningskrav finns i ALM 2* under rubriken gångtor.

I ALM 2 finns det ytterligare en paragraf som kan anses vara relevant för en plattform:

”15 § Sittplatser som kan användas av personer med nedsatt rörelseförmåga ska finnas i anslutning till gångtor och vid viktiga målpunkter”
(BFS 2011:5, s.7).

Följande utformningskrav finns i ALM 2:

- Se utformningskraven för ALM 2 under 5.6.1 *Gångtor*.
- Sittplatser ska finnas på perronger. Sitthöjden ska vara 0,45–0,5 meter över mark och de ska vara utrustade med arm- och ryggstöd (BFS 2011:5).

HIN 2

I enkelt avhjälpna hinder finns det två paragrafer som kan appliceras på plattformen. Den första paragrafen behandlar bland annat den maximalt tillåtna lutningen på underlaget:

”12 § Fysiska hinder såsom mindre nivåskillnader, ojämn markbeläggning, svårforcerade rännalar och trottoarkanter ska avhjälpas”
(BFS 2011:13, s.5).

Den andra paragrafen ställer krav på undanröjande av bristfällig kontrast- och varningsmarkering enligt:

”13 § Hinder i form av bristande kontrastmarkering och varningsmarkeringar ska avhjälpas” (BFS 2011:13, s. 6).

Följande utformningskrav finns i HIN 2:

- Ojämn markbeläggning som utgör hinder för personer i rullstol eller med rollator bör bytas ut.
- Tvärlutningen bör inte överstiga 1:50.
- Strategiska punkter som perronger bör kontrastmarkeras både taktilt och visuellt med minst 0,4 ljushetsenheter på NCS-skalan.
- Utstickande byggnadsdelar, fallkanter och stolpar bör kontrastmarkeras med minst 0,4 ljushetsenheter enligt NCS-skalan.
- Oskyddade glasytor bör kontrastmarkeras i ögonhöjd.
- Fasta hinder i gångytan bör markeras tydligt visuellt samt att de utformas så att de kan upptäckas med teknikkäpp (BFS 2011:13).

Skånetrafikens Hållplatshandbok 2011

I handboken finns det riktlinjer för hur plattformar ska vara utformade. Som utgångspunkt för riktlinjerna ligger svensk lagstiftning och TSD:erna.

Följande krav har Skånetrafikens Hållplatshandbok:

- Plattformarna ska ha tydligt urskiljbara skydds-, gång-, och möbleringszoner.
- Gångzonen på plattformen ska ha ett taktilt och visuellt ledstråk som placeras minst 0,5 meter från skyddszonen.
- Avståndet till fast hinder från ledstråkets inre kant ska vara minst 0,5 meter.
- Ledstråket ska ha ljushetskontrast på minst 0,4 NCS-enheter.
- Ledstråken ska utgöras av sinusplattor och vara minst 0,6 meter breda.
- Valutor ska markeras med släta plattor som läggs på en yta av minst 1 x 1 meter.
- Plattformskanten ska förses med skyddszon längs hela plattformen som har ljushetskontrast på minst 0,4 NCS-enheter.
- Skyddszonens sida mot gångzonen ska ha en taktill och visuell varningsyta som är minst 10 cm bred.
- Plattformskanten mot spåret ska ha en ljus kulör.
- Plattformen ska ha bänkar som har sitthöjden 45-50 cm över mark samt att de är försedda med arm- och ryggstöd.
- Vilobräder ska finnas på plattformen.
- Stolpar, glasytor och annan utrustning ska kontrastmarkeras (Skånetrafiken, 2011).

5.6.3 Entréer

I detta avsnitt kommer utformningskrav för entréer att redovisas vilket bland annat innefattar passagebredd, trösklar, manöverdon och utrymme framför och efter entrén.

TSD:n avseende funktionshinder

Utformningskrav för entréer och ingångar ligger som en underrubrik till avsnittet 4.1.2.3 *Hinderfri gångväg*. Det innebär att utformningskraven enbart gäller för de dörrar och entréer som ingår i den hinderfria gångvägen. Utformningskraven skiljer sig åt beroende av vilken slags dörr det är. Det är tillåtet att använda antingen manuella, halvautomatiska eller automatiska dörrar.

Följande krav har TSD:n:

- Det ska finnas en tillgänglig ingång till stationshuset och en tillgänglig ingång till plattformarna.
- Entréernas minimibredd i öppet läge ska minst vara 0,8 meter med en fri höjd på minst 2,1 meter.
- Manuella dörrar ska vara försedda med horisontella öppningsstänger som sträcker sig över hela dörrens bredd, på båda sidor.
- Automatiska och halvautomatiska dörrar ska vara utformade så att de motverkar att personer blir instängda under användningen.
- Dörröppningsknappar ska vara:
 - i tydlig kontrast mot omgivningen och kunna manövreras med en kraft ≤ 15 N.
 - placerade inom intervallet 0,8-1,2 meter över mark.
- Vid manuell dörr
 - får kraften som krävs för att öppna dörren inte överskrida 25 N.
 - som öppnas och stängs manuellt ska handtaget kunna manövreras med handflatan med en kraft som inte överskrider 20 N.
- Trösklar får inte vara högre än 2,5 cm och där de förekommer ska de vara i tydlig kontrast mot marken (TSD 2008/164/EG).

ALM 2

Lagtexten har inte några specifika krav på hur en entré ska utformas för att vara tillgänglig för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Inledningsvis i förskriften finns det en intressant paragraf under rubriken *Allmänt*;

”1 § Denna författning innehåller föreskrifter och allmänna råd till kravet i 8 kap. 12 § första stycket plan- och bygglagen (2010:900), PBL, att allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader ska kunna användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga” (BFS 2011:5, s. 1).

Innebörden med att byggnaden ska kunna användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga klargörs i paragrafen nedan:

”5 § När det i denna författning anges att platser eller områden ska vara användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga avses att de ska vara användbara såväl för personer med större utomhusrullstol, med manuell rullstol eller med rollator för utomhusanvändning som för personer med nedsatt syn, hörsel eller kognitiv förmåga” (BFS 2011:5, s. 2).

Paragrafen följs av allmänt råd som föreskriver att det dimensionerande måttet är en större utomhusrullstol som har vändmättet 2,0 meter.

I ALM 2 saknas det dimensioneringskrav, men förskriften hänvisar till Plan- och bygglagen. I Boverkets byggregler, som är en föreskrift som preciserar bestämmelserna och ger allmänna råd till det som står skrivet i Plan- och bygglagen, finns minsta passagemått angivet. Bredden för den fria passagen bör minst vara 0,8 meter när dörren är uppställd i 90° (BFS 2011:6).

Följande krav ställs enligt ALM 2:

- Den fria bredden på entrén bör vara 0,8 meter.
- Entrén ska vara utformad så att en rullstol kan manövreras framför och efter entrén vilket kräver ett fritt utrymme på diametern 2,0 meter innan och efter entrén (BFS 2011:5).

HIN 2

I HIN 2 finns det framförallt två paragrafer som kan kopplas till utformningskrav av en entré.

”6 § Fysiska hinder i form av mindre nivåskillnader, tunga dörrar och felaktigt placerade eller felaktigt utformade manöverdon ska avhjälpas” (BFS 2011:13, s. 2).

”7 § Hinder i form av bristande kontrastmarkering och bristande varningsmarkering ska avhjälpas” (BFS 2011:13, s. 3).

Följande krav ställs enligt HIN 2:

- Trösklar bör tas bort eller rundas av så att personer i rullstol eller med rollator kan passera.
- Dörrmattor, skrapgaller som är tunga att passera eller innebär snubbelrisk ska åtgärdas.
- Dörröppningsknapp ska placeras så att personer i rullstol kommer åt knappen. Knappen bör ha sitt centrum på höjden 0,8 meter från golv och vara placerad minst 0,7 meter från hörn eller dörrbladets framkant.

- Manuella dörrar bör utformas så att dörrhandtag och låsvred kan hanteras av personer med nedsatt styrka eller precisionsförmåga.
- Dörren och eventuell dörröppningsknapp bör vara i kontrast mot omgivningen, minst 0,4 ljusenheter på NCS-skalan.
- Glasdörr bör förses med varningsmarkering i ögonhöjd (BFS 2011:13).

Skånetrafikens hållplatshandbok

Hållplatshandboken har inga föreskrifter för hur en entré ska utformas.

Handisams råd och riktlinjer

Handisam har ett dokument *Tillgängliga dörrar* där det beskrivs hur entréer kan utformas för att vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Inledningsvis i dokumentet står följande:

”För att lokaler ska vara tillgängliga måste dörrar kunna öppnas, passeras och stängas av en person som använder rullstol eller som går med gånghjälpmedel som kryckor eller rollator” (Handisam, a, s. 2).

Dokumentet innehåller utdrag med utformningskrav från bland annat Boverkets byggregler, ALM och arbetsmiljöverket. Därefter följer beskrivningar och utformningskrav, uppdelat på olika avsnitt, med rubrikerna; Dörrbredd, Manöverutrymme för personer i rullstol, Tröskel, Automatisk dörröppning av dörrar, Dörrhandtag och lås samt Kontrastmarkering.

Följande krav har Handisam:

- Fritt passagemått på minst 0,84 meter.
- På båda sidor av dörren ska det vara en plan yta med högsta lutningen på 1:50.
- Utrymmet framför entrén bör vara anpassat så att en rullstol med måtten 0,7 x 1,3 meter kan manövreras.
- Om dörren ska stängas krävs det ett vändutrymme efter entrén, med diametern 1,5 meter.
- Dörröppningsknapp ska placeras så att personer i rullstol kommer åt knappen. Knappen bör ha sitt centrum på höjden 0,8 meter från golv och vara placerad minst 0,7 meter från hörn eller dörrbladets framkant.
- Trösklar ska inte vara högre än 2,5 cm och försedda med avfasning.
- Tunga dörrar förses med automatisk dörröppnare som är försedd med säkerhetssensor.
- Dörrhandtag placeras minst 70 cm från hörn och på höjden 1,0 meter ovan mark.
- Entrén bör vara i kontrast mot omgivningen.
- Dörr med stor glasyta ska varningsmarkeras (Handisam a).

Bygg ikapp

Boken har ett omfattande kapitel om hur dörrar och portar bör utformas. Ett avsnitt är tillägnat olika slags dörrars för- och nackdelar. För utformningskrav hänvisar boken till bestämmelserna i Boverkets byggregler, HIN 1 och ALM 1. Boken beskriver sedan ingående hur stor yta som krävs framför och efter entrén för att en rullstolsburen ska kunna manövrera sitt hjälpmedel. Vidare finns det avsnitt som beskriver hur dörröppningsknappar ska vara placerade samt hur trösklar och handtag ska utformas. Utformningsbeskrivelserna kan vara mycket detaljerade och i boken finns det flera typlösningar som illustrerar hur entréer kan byggas med låg tröskel. Varje avsnitt beskriver i detalj varför utformningen bör utföras enligt de krav som finns samt redogör vilka behov personer med olika funktionsnedsättningar har.

Följande krav har Bygg ikapp:

- Passagemått på minst 0,84 meter.
- Vid dörr behövs en fri yta så att personer i rullstol kan öppna, passera och stänga dörren från rullstol.
- Ytan framför och efter ingången får inte luta mer än 1:50.
- Entrén bör vara i kontrast till omgivningen.
- Om dörren har stora glasytor ska de markeras tydligt på två höjder; 0,9 och 1,5 meter över mark.
- Öppningskraften för att öppna dörren får inte överskrida 25 N.
- Dörröppnare bör placeras enligt HIN:s riktlinjer.
- Trösklar bör inte förekomma, 1,5 cm är acceptabelt om tröskeln är avfasad.
- Handtag ska utformas så att de kan öppnas med en hand samt vara utformade så att personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga kan använda det (Svensson, 2008).

5.7 Analys av dokumenten

Utifrån genomgången av de styrande dokumenten går det urskilja skillnader i detaljeringsnivån av utformningskraven. TSD:n skiljer sig från de svenska dokumenten då det är specifikt riktat till stationsmiljöer. Det gör att direktiven blir mer specifika och flera detaljer i en stationsmiljö har fått egna avsnitt i lagtexten. TSD:n innehåller mestadels krav för stationsmiljön och endast få förklarande texter över varför exempelvis en funktion bör utformas enligt ett krav. Det innebär att TSD:n saknar motiv till många av de detaljerade utformningskraven vilket resulterar i att dokumentet inte ger stöd och förståelse till varför utformningen ska lösas på ett specifikt vis. TSD:n kan därför uppfattas som ett dokument som fokuserar mer på detaljer än problematiken som helhet. Som exempel finns det ett avsnitt i TSD:n som skriver att alla genomskinliga hinder ska förses med två kontrastmarkerade bårder på två specifika höjder. Men det kanske inte är den optimala lösningen för en plats. Syftet med markeringarna är trots allt att undvika ofrivilliga sammanstötningar. Det är då kanske bättre att uttrycka det så som gjorts i HIN 2; *"Hinder i form av bristande kontrastmarkering och varningsmarkeringar ska avhjälpas"* (BFS, 2011:13, s.3).

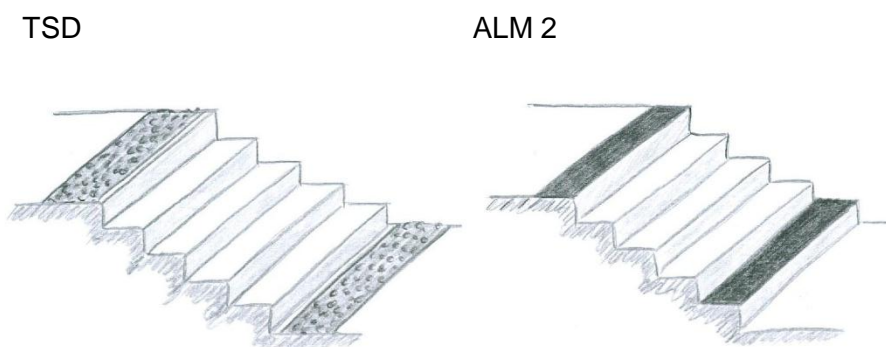
Ytterligare en brist som TSD:n har är utformningskravet på den hinderfria gångvägen där det står skrivet att information om vägen ska kunna fås genom åtminstone ett av följande alternativ:

- Taktila ledstråk
- Ljudinformation
- Taktila skyltar
- Talande skyltar
- Kartor med punktskrift

Texten kan tolkas som att det räcker med att ha en punktskriftskarta på någon plats inom stationsområdet för att tillgodose direktivet. Men hur ska den synskadade personen finna den taktila kartan? Person som kommer från tåget, bussen eller handikapparkeringen har sällan möjlighet till att få direkt information genom någon av de ovanstående punkterna bortsett från taktila ledstråk. Därför kan det anses att taktila ledstråk borde vara ett krav mellan stationernas funktioner och områden. TSD:n blir än mer komplicerad då det i dokumentet står att de taktila ledstråken kan vara utformade enligt nationella standarder. I Sverige tolkas *taktilt ledstråk* både som ett konstgjort plattsatt stråk, men även naturliga ledstråk är taktila ledstråk (Almén et al, 2004).

Överlag är TSD:ns utformningskrav på dimensioner, som även förekommer i HIN 2 och ALM 2, inte lika väl tilltagna. TSD:n ställer däremot höga krav på stationen som helhet och att funktionerna inom området ska samspela. Men dokumentet känns emellanåt inte applicerbart på alla järnvägsstationer då TSD:n känns riktat till större stationer som ingår i det Transeuropeiska järnvägssystemet.

Det är bra att TSD:n på vissa punkter hänvisar till utformningskrav enligt landets egna standarder. Det hade annars funnits risk för inkonsekvent utformning av exempelvis taktila ledstråk då de sträcker sig från stationsmiljön till det kommunala området. Dock kan hänvisningarna till nationella regler i vissa avseenden skapa förvirring, exempelvis vid utformning taktil markering vid trappor. I TSD:n står det att denna ska uppfylla europeiska eller nationella regler. I TSD:n föreskrivs det att före det första uppåtgående trappsteget och även före det första nedåtgående trappsteget ska det finnas en taktil bård som sträcker sig över hela trappans bredd. Bårderna ska vara minst 0,4 meter breda och ha både tydlig taktil och visuell kontrast mot golvytan. I svensk lagstiftning saknas det dock regler gällande taktila varningsmarkeringar för trappor, men det finns utformningsregler för visuell kontrast. ALM 2 föreskriver att det första uppåtgående trappsteget och det första nedåtgående trappsteget ska ha visuell kontrastmarkering. Bilden nedan illustrerar skillnaden mellan utformningskraven i TSD:n och ALM 2.



Figur 4. Illustration av krav på varningsmarkering av trappa. Till vänster illustreras kraven enligt TSD:n med både taktil och visuell varningsmarkering och till höger illustreras kraven enligt ALM 2 med visuell varningsmarkering.

Kraven i HIN 2 och ALM 2 är mer övergripande jämfört med TSD:n och vissa paragrafer behöver tolkas för att appliceras i en stationsmiljö. Exempelvis nämns hinder flera gånger i deras lagtexter vilket är ett exempel på ett ting som är beroende av vem som definierar det. I de allmänna råden som finns skrivna under paragrafen finns det exempel på hinder vilket hjälper den som ska tolka föreskrifterna.

Handisams råd och riktlinjer bygger på HIN 2, ALM 2 och Boverkets byggregler, men har sedan kompletterats med detaljerade precisa mått och dimensioner för att göra platser tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och orienteringssvårigheter.

Utifrån de två kapitlen som studerats i Skånetrafikens handbok kan det konstateras att dokumenten är inriktade på utformning av plattform och busshållplats. För dessa områden finns det utförliga beskrivningar på hur områdena ska anpassas för att vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

I Skånetrafikens Hållplatshandbok ligger TSD:n till grund för utformning av plattformen och på de platser TSD:n har hänvisat till svensk lagstiftning har handboken gjort förslag på utformning. Exempelvis har Skånetrafikens handbok föreskrivit vilka slags taktila plattor som ska läggas på stationsområdet. På flera platser i kapitlet *Planering och utformning av järnvägsstationer* står

det att TSD:n föreskriver en viss utformning eller åtgärd, men det nämns sällan hur eller dimensioner. Exempelvis står det skrivet att glaspartier på väderskydd ska kontrastmarkeras, men inte hur markeringen ska utföras. Det gör att hållplatshandboken inte enbart kan användas för att tillgänglighetsanpassa en plattform. Boken kan snarare ses som ett informationsblad som informerar om att det finns vissa utformningskrav, men boken bör kompletteras med övriga dokument.

För kapitlet *Planering och utformning av busshållplatser* i Skånetrafikens hållplatshandbok är utformningskraven mycket mer precisa och detaljerade. I kapitlet står det hur bussplattform, väderskydd och hållplatsstolpe ska vara utformade och placerade för att vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Handboken är även kompletterad med detaljerade typritningar för busshållplatser med olika förutsättningar. Gällande utformningskrav på lutningar, färgkontraster och bänkar så stämmer de överens med kraven enligt HIN 2 och ALM 2.

Boken *Bygg ikapp* skiljer sig åt mot de övriga dokumenten då boken kan ses som en sammanställning av bland annat HIN 1, ALM 1, och Boverkets byggregler. Lagtexterna är sedan kompletterade med förklarande bilder och text för att skapa förståelse för utformningskraven. Det gör boken mycket omfattande och rik på information.

6 STUDIE AV STATIONSOMRÅDEN

Inledningsvis kommer detta kapitel att beskriva den inventeringsmall som använts. Därefter följer resultatet från inventeringen av stationsområdena samt gångstråket till centrum för de två stationerna Kristianstad och Ystad. Syftet med inventeringen är att samla information om hur väl stationsområdena är anpassade enligt de krav och riktlinjer som finns i de olika styrande dokumenten. Resultatet ligger sedan till grund för avsnitt 6.6 *Analys av inventeringarna* som avslutar kapitlet.

6.1 Beskrivning av inventeringsmall

I detta avsnitt kommer inventeringsformulärens struktur och uppbyggnad att redovisas. Det kommer att sammanfattas vilka krav och riktlinjer som legat till grund för vardera funktion och område samt redogöra för vilken aktör som ansvarar för att kraven och riktlinjerna följs.

Formulär som använts vid inventeringen är uppbyggt med följande rubriker:

Entrén och väntrum

- Entré
- Generellt invändigt väntrum

Kommunikationsområden

- Busshållplats
- Plattform
- Handikapparkering

Gångvägar

- Gångväg till busshållplats
- Gångväg till plattform
- Gångväg till parkering

Nivåskillnader och passager

- Ramp
- Plankorsning

Service inomhus

- Handikaptoalett
- Reception

Ett utdrag från inventeringsformuläret finns som bilaga 1 och den är uppbyggd efter de krav och riktlinjer som finns i de styrande dokumenten som presenterats i förgående kapitel. För rubrikerna ovan finns det sedan kompletterande blad i inventeringsformulären för vissa detaljer som skyltar och manöverdon. Avsnitt för sittplatser, ledstråk och kontraster finns inkluderat i flera av de övergripande rubrikerna och har därför fått egna avsnitt i detta kapitel.

6.1.1 Entré och väntrum

För att väntrum ska kunna användas för sitt syfte krävs det att de är tillgängliga. För att de ska vara det ställs krav på entréerna som måste vara anpassade för att personer med olika funktionsnedsättningar kan öppna, passera och eventuellt stänga dörren. Bredden på dörren måste vara tillräcklig, utan hög tröskel och om dörren är tung måste den vara försedd med en dörröppnare som är tillgänglig för personer i rullstol.

Väl inne i väntrummet ställs krav på ytor, kontraster, ljus, ljud och information. Rummet ska vara logiskt planerat med en överblickbar planlösning som underlättar orienteringen. Inredning och färg på golv och väggar ska kontrastera i ljushet. Rummet ska ha god belysning som inte bländar. För att personer med olika hjälpmedel ska kunna röra sig i byggnaden krävs att golv är halkfria och utan ojämnheter. Gångytor ska vara fria från hinder och utstickande byggnadsdelar och oskyddade glasytor ska varningsmarkeras. Om trappor förekommer ska det finnas kompletterande ramper (BFS 2011:13).

Vid inventeringen har det främst studerats om väntrummen klarar de krav som ställs i HIN 2. Inventeringen har även kompletterats med de krav som ställs i ALM 2, BBR samt TSD för funktionshindrade. Vanligtvis brukar stationshuset vara utrustat med väntsal och det är då fastighetsägaren till byggnaden som är ansvarig för att dokumenten följs. Jernhusen äger och driver många av Sveriges stationshus. Andra vanligt förekommande ägare till byggnaderna är kommunen eller privat aktör (Koll framåt, 2007).

6.1.2 Kommunikationsområden

Kommunikationsområden som behandlas i inventeringsformulären är busshållplats, plattform och handikapparkering.

Busshållplats

För att busshållplatser ska kunna användas av en så stor grupp funktionsnedsatta personer som möjligt ställs det krav på den fysiska utformningen av hela hållplatsen vilket innebär bussplattformen, väderskyddet och anslutningen till hållplatsen. Som utgångspunkt för inventeringen har Skånetrafikens hållplatshandbok 2011 använts där det finns exempel på lämpliga utformningar av busshållplatser. Särskild vikt har lagts på att studera taktila ledstråk, förhöjd kantsten, utformning av väderskydd, bänkar, belysning, skyltning. Inventeringen har kompletterats med de krav som finns i HIN 2, ALM 2 och TSD.

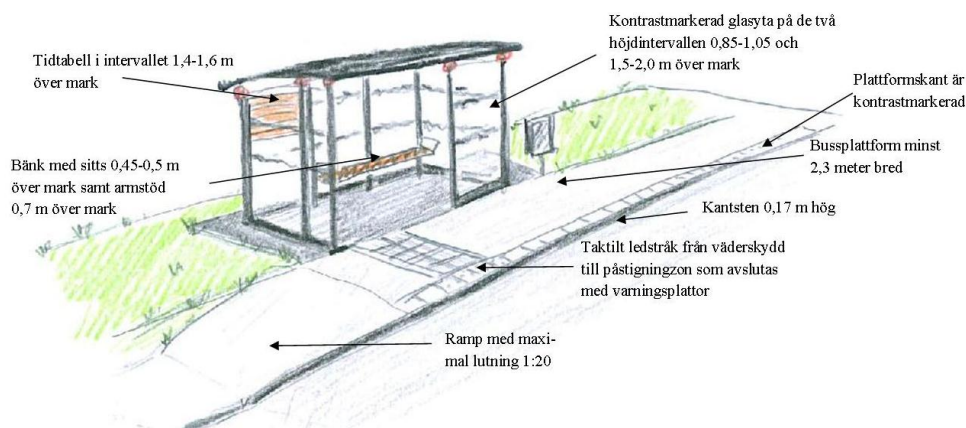
Bussplattformen ska vara 2,3 meter bred mellan väderskydd och kantsten för att en person i rullstol ska kunna manövrera rullstolen för att komma på bussens främre eller mittersta dörr vid av- och påstigning. Kantstenen ska ha en höjd kring 17 cm för att det vertikala glappet mellan bussgolv och plattform ska minimeras vilket underlättar på- och avstigningen för många personer med funktionsnedsättning (Skånetrafiken, 2011).

Taktila plattor ska markera var påstigningszonen är och i Skånetrafikens hållplatshandbok förespråkas sinusplattor i kombination med vita halvplattor mellan väderskydd och påstigningsområde. Stråket ska avslutas med kupolplattor vid påstigningszonen. Plattformskanten kan med fördel förtydligas genom kontrastmarkering i form av en rad vita plattor så att synsvaga personer inte missar den höga kantstenen. I övrigt är det viktigt att andra utstickande delar, stolpar och avfallskärl är i kontrast mot omgivningen (Skånetrafiken, 2011). Kontrastbårder på väderskyddet bör finnas inom två höjdintervall; 0,85–1,05 och 1,5–2,0 meter över mark (TSD 2008/164/EG).

Information om avgångstider bör vara lättillgänglig och om informationstavlan finns i väderskyddet får inga föremål vara placerade framför så att en person i rullstol kan komma tätt intill. Tavlan ska vara placerad på höjd 1,2 meter över mark och vara väl belyst under dygnets mörka tider. Sittplats bör finnas vid busshållplatsen med en sitthöjd på 0,45–0,50 meter över mark och vara försedd med ryggstöd samt armstöd 0,70 meter över mark (Skånetrafiken, 2011).

I Skåne är det vanligast att kommunerna äger väderskydden, men Skånetrafiken har varit med i utformningsarbetet av själva konstruktionen och kan därför ses som ansvariga för att utformningen är korrekt enligt de krav som finns. Skånetrafiken ansvarar för drift och underhåll av väderskydden. Området runt om väderskyddet äger kommunen och de är därför ansvariga för att markunderlaget, den taktila plattsättningen och utformningen av plattformen följer de krav som finns. (Skånetrafiken, 2011).

Bilden nedan illustrerar ett exempel på en handikappanpassad busshållplats med en del av de utformningskrav som har studerats vid inventeringen:



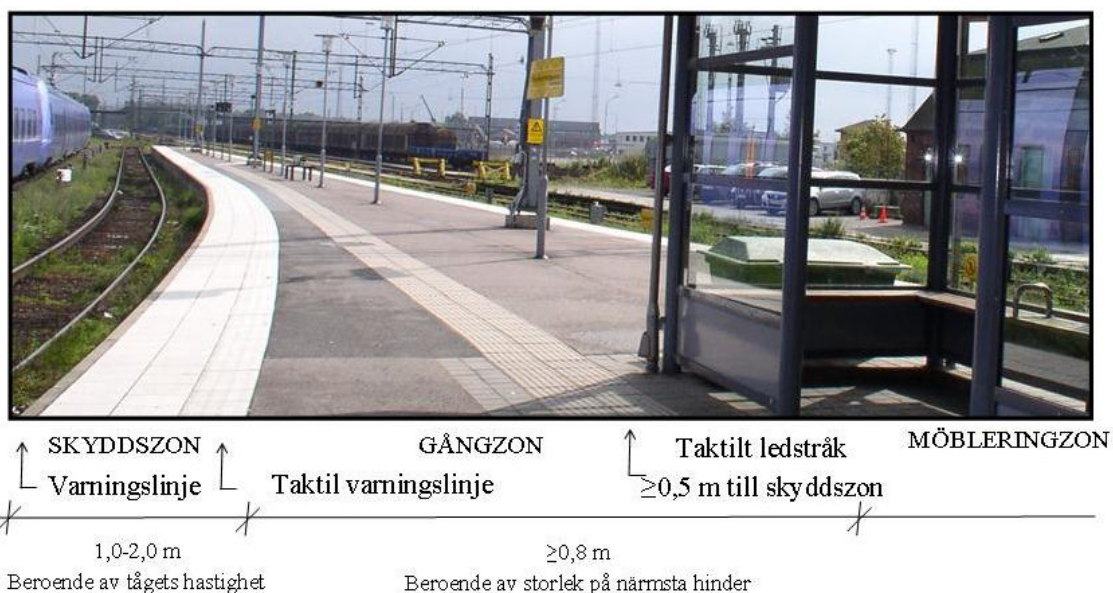
Figur 5. Illustration av en tillgänglig busshållplats enligt de krav som ställs i Skånetrafikens Hållplatshandbok och TSD.

Plattform

För att göra plattformarna för tågtrafik tillgängliga och säkra för personer med funktionsnedsättning ställs det särskilda krav på utformningen. Vid inventeringen har kraven från TSD:n avseende funktionshinder och HIN 2 legat som grund. Kraven har kompletterats med ALM 2 och de riktlinjer som finns i Hållplatshandboken från Skånetrafiken.

Enligt TSD:n måste plattformen ha tydliga skydds-, möblerings- och gångzoner och det ställs specifika krav på hur nära hinder av olika storlek får stå skydds-zonen (TSD 2008/164/EG). På plattformen får lutningen inte överskrida 1:50 i varken längs- eller tvärläng (BFS 2011:13).

Längs hela plattformen ska det finnas ett taktilt ledstråk som utgörs av sinusplattor som ska vara i kontrast till intilliggande mark. Ledytan ska ligga minst 0,5 meter från skydds-zonen. Skyddsområdets gräns ska ha både visuell och taktill kontrast. Plattformskanten ska vara försedd med en 10 cm bred varningslinje (Skånetrafiken, 2011).



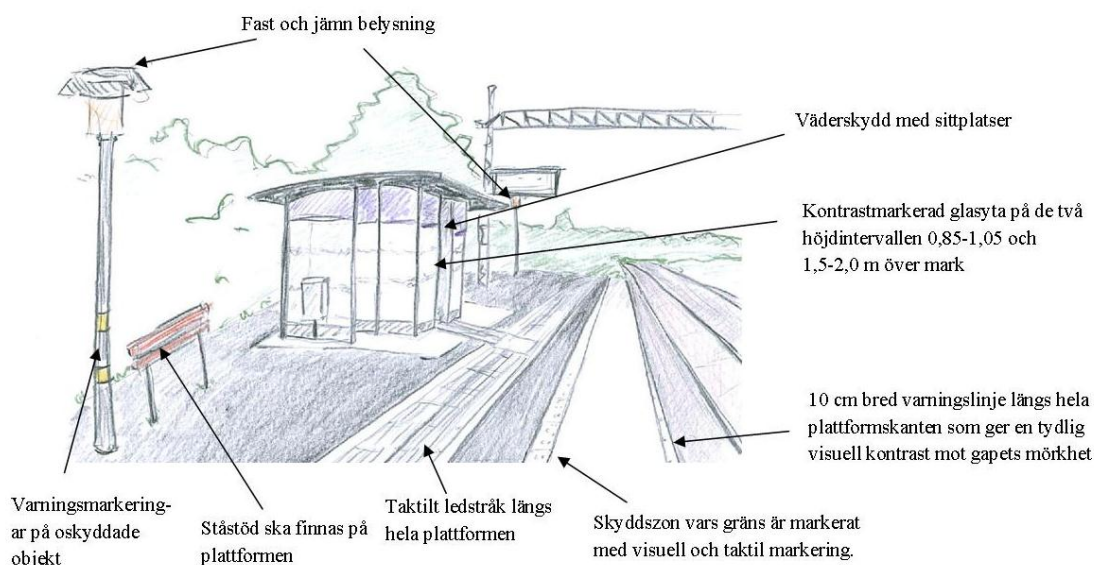
Figur 6. Illustration av plattformens olika zoner med vissa krav på dimensioner. Dimensionerna är hämtade från TSD och Trafikverkets dokument för geometrisk utformning av plattform -BVS 1586.26.

På plattformen ska plattformskanten vara i tydlig kontrast mot gapets mörkhet. Väderskydd och annan möblering på plattformen ska ha kontrast mot omgivning och kunna upptäckas med teknikkäpp. Oskyddade glasytor på exempelvis väderskydd ska ha kontrastmarkeringar på två höj dintervall; 0,85–1,05 och 1,5–2,0 meter över mark. Stolpar ska ha kontrast mot omgivningen och byggnadsdelar som hänger ner mer än 2,2 meter över mark ska kontrastmarkeras (TSD 2008/164/EG).

Belysningen på plattformen ska vara tillräcklig och jämn och viktiga skyltar ska ha kompletterande belysning. I TSD:n finns det krav på vilomöjligheter i form av bänkar som ska vara försedda med rygg- och armstöd. Även så kallade ståstöd ska finnas på perrongen (TSD 2008/164/EG).

Trafikverket är den aktör som äger och ansvar för drift och underhåll av plattformen, men i Skåne skiljer sig ansvarsfördelningen från övriga Sverige då Skånetrafiken äger sina egna väderskydd, bänkar, papperskorgar och biljettmaskiner som står på plattformen. Trafikverket ansvarar för belysningen (Skånetrafiken, 2011).

Nedan visas ett exempel på en plattform med några av de krav och dimensioner som gäller vid utformning.



Figur 7. Illustration av en tillgänglig plattform enligt de krav som finns i TSD.

Handikapparkering

Enligt Boverkets byggregler ska det finnas en handikapparkering i nära anslutning, som längst 25 meter, till publika lokaler. Parkeringsplatsens underlag får inte luta mer än 1:50 i varken längs- eller sidled och dessutom ska markbeläggningen vara fast, jämn och halkfri (BFS 2008:6). Parkeringsplatsen ska vara utformad så att en lift eller ramp kan användas vid sidan av det parkerade fordonet. Det kräver att bredden på parkeringsytan minst är 5,0 meter. Bredden kan dock minskas om en fri yta finns vid sidan av parkeringsplatsen som kan användas för ramp eller liftanordning (BFS 2011:5). Ansvaret för parkeringsytorna är fastighetsägaren till marken vilket oftast är kommunen.

Det finns inga krav på antalet parkeringsplatser som ska vara användbara för personer med funktionsnedsättningar, dock brukar riktvärdet 5% av det totala antalet parkeringsplatser användas (Svensson, 2008).

6.1.3 Gångvägar

För inventering av gångvägar inom stationsområdet har särskilt fokus lagts på TSD:ns krav på så kallade *hinderfria gångvägar*. Det innebär att det ska finnas en väg, som kan användas för alla grupper av funktionsnedsättning, som sammanlänkar funktioner och tjänster inom ett stationsområde.

Några av de viktigaste och vanligaste funktionerna är exempelvis:

- Busshållplatser
- Informationsdiskar
- Biljettförsäljning
- Väntytor
- Toaletter
- Plattformar

Den hinderfria vägen har sedan inventerats utifrån de krav som ställs i TSD, HIN 2 och ALM 2. Enligt TSD:n ska den hinderfria gångvägen vara utformad med minimumbredden 1,6 meter och ha en fri höjd på minst 2,3 meter. För personer som är blinda eller har nedsatt syn ska information finnas om den hinderfria vägen genom åtminstone ett av följande alternativ:

- Taktila ledstråk
- Ljudinformation
- Taktila skyltar
- Talande skyltar
- Kartor med punktskrift (TSD 2008/164/EG)

För att ta hänsyn till de krav som finns i HIN 2 och ALM 2 har det även noterats hur ledstråket ser ut; vilken kvalitet markbeläggningen har, om taktila konstgjorda stråk finns samt bredder och lutningar på gångvägar. Eventuella hinder och avsaknad av kontrastmarkeringar har noterats.

För den hinderfria gångvägen finns det ingen specifik aktör som är ansvarig utan ansvarsfördelningen är uppdelad med avseende på vem som äger marken.

6.1.4 Nivåskillnader och passager

Nivåskillnader innefattar ramper. Rapporten kommer inte detaljerat att behandla utformningskrav för trappor då det inte förekommer på någon av de inventerade stationerna. För passager har utformningskraven baserats på om passagen är över räls eller gata.

Ramp

Nivåskillnader längs gångytor ska enligt HIN 2 åtgärdas med ramper. Ramper bör inte luta mer än 1:12 då det finns risk för att personer i rullstol kan välta samt att det kan vara en stor fysisk påfrestning att manövrera en rullstol upp för en kraftig lutning. Som riktlinje bör lutningen i längsled inte överskrida 1:20. I tvärlängd får rampen inte luta mer än 1:50 då det kan utgöra fara för personer med balansproblem och för personer med synskada som kan tappa orienteringen. En större tvärlutning gör det även svårare för personer i rullstol och med rollator att ta sig framåt. Rampen ska minst vara 1,3 meter bred och utformad med avåkningskydd. Underlaget ska vara halkfritt och jämnt (BFS 2011:13). På båda sidor om rampen ska det finnas ledstänger som löper oavbrutet längs hela rampen. Ledstängerna ska finnas inom de två höjdintervallen; 0,5-0,75 och 0,85-1,0 meter över mark (TSD 2008/164/EG).

För nyanläggning av ramp ställs det större krav på utformningen. Enligt ALM 2 får rampen högst luta 1:20 mellan minst 2 meter långa vilplan och den bör minst vara 1,5 meter bred. Mellan två vilplan får höjdskillnaden inte överskrida 0,5 meter (BFS 2011:5).

Det är den som äger marken som ansvarar för att rampen är korrekt utförd. Inom ett stationsområde är därför oftast Trafikverket ansvarig för eventuella ramper som leder till plattformarna. För rampanordningar som leder upp till stationshus eller annan byggnad är det fastighetsägaren som ansvarar för utformning stämmer enligt de krav som finns.

Plankorsning

Kraven för plankorsningar skiljer sig åt beroende på om det är en gata eller ett spår som korsas. Inom stationsområdet, för de två stationerna, finns det inga signalreglerande passager över gata och därför har inventeringsformulären endast tagit hänsyn till de krav som ställs på obebakade övergångsställen.

Funktionshinderade behöver god standard på övergångsställen vilket innebär att de ska vara anpassade för både synskadade och rörelsehinderade. Därför ska det finnas en del i trottoaren som är utformad med en ramp och en del som har kvar kantsten. Avfasningen ska vara 0,9-1,0 meter bred och bredvid rampen ska en tydlig kantsten finnas kvar som ska vara vinkelrät mot övergångsstället. Kantstenen hjälper de synskadade som använder teknikkäpp att ta ut riktningen över körbanan. Det är viktigt att avfasningen i trottoaren går ända ner till nollnivå med körbanan för att personer i rullstol och med rollator ska kunna använda den. Rampen får inte luta mer än 1:12. Om refug finns är det viktigt att den är tillräckligt bred. En person i rullstol behöver minst 1,5 meter för att få plats på ytan (Bygg ikapp, 2008).

Taktila plattor ska finnas på både trottoar och på refug om sådan finns. En pålle kan med fördel placeras på vardera sida av passagen som är försedd med en taktil karta som visar övergångsställets utformning (Bygg ikapp, 2008).

Enligt ALM 2 ska övergångsställen vara utformade så att de tydligt framträder i sin omgivning. Det kan exempelvis göras genom att olika material fälls in i markbeläggningen som skapar olika strukturer och ljushet i marken (BFS 2011:13).

Enligt TSD:n ska plankorsningar över spår vara tillgängliga för alla funktionsnedsatta personer om fallet är så att de nationella reglerna tillåter plankorsningar. Det ska därför finnas tydliga visuella och taktila markeringar som visar passagens gränser. I TSD:n finns det även krav på hur djupt och brett utrymme mellan gångbana och räl får vara för att hjul på en rullstol inte ska fastna (TSD 2008/164/EG). Precis som för passager över gata är det viktigt att varningsmarkera plankorsningen innan och efter för att göra den synskadade medveten om passagen (BFS 2011:13).

För passage över gata är det markägaren som är ansvarig för att den är korrekt utförd vilket i de flesta fall är kommunen då de är de som äger de kommunala gatorna. Plankorsningar över spår är Trafikverket ansvarig för vilket innefattar ljud- och ljussignaler, bommar, taktila och visuella varningsmarkeringar samt själva utformningen av passagen över rälsen.

6.1.5 Service inomhus

Service inomhus innefattar toalett och biljettförsäljning över disk. Vid de stationer där fler toaletter har funnits har enbart toaletten som är avsedd för rullstolsburna inventerats.

Handikapptoalett

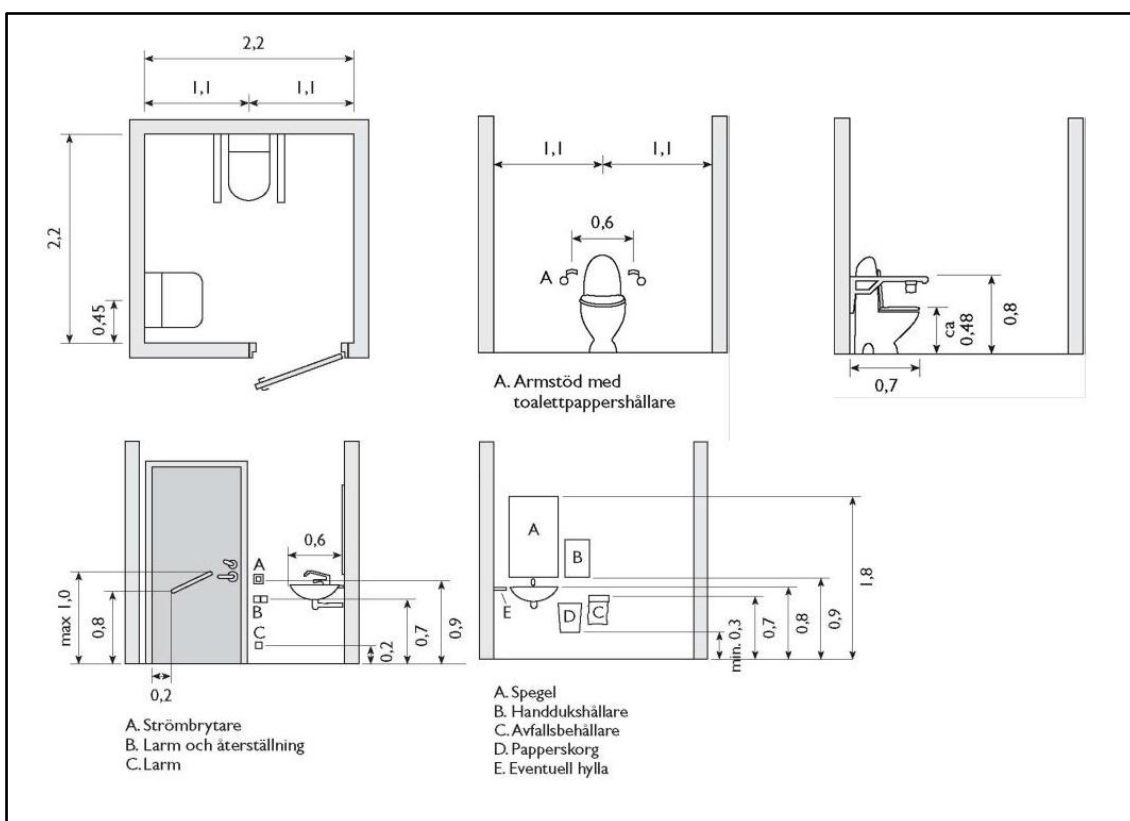
I alla offentliga byggnader som har toaletter måste minst en vara anpassad för personer med nedsatt rörelseförmåga. Toaletten ska vara skyltad med rullstolsymbol och kunna nås från ett neutralt utrymme, det vill säga inte från herr- eller damavdelningen (TSD 2008/164/EG).

För att en person i rullstol ska kunna manövrera sitt hjälpmedel ställs det stora krav på utformning och dimension av utrymmet. Rummet ska minst ha måttet 2,2 x 2,2 meter och det ska finnas en fri yta framför toalettstolen med diametern 1,5 meter vilket motsvarar den yta som krävs för att vända en rullstol. På sidorna av toalettstolen ska det finnas fria ytor på minst 0,9 meter för att en rullstolsbunden ska kunna flytta sig från och till rullstolen. Vidare ställs det krav

på mått och placering av bland annat toalettstol, armstöd vid toalettstol, tvättställ, larmknappar, krokar för kläder etcetera (Handisam, b).

Ansvarig för handikapptoaletten är fastighetsägaren och som nämnts ovan står det i TSD:n att om bara en toalett finns i den offentliga byggnaden måste den vara anpassad för funktionshindrade personer. Vanligast på ett stationsområde är att toaletten finns i stationshuset vilket då gör att Jernhusen, kommunen eller en privat aktör är ansvarig för att toaletten är korrekt utformad för personer med nedsatt funktionsförmåga.

Nedan finns bilder som visar de mått som krävs för att skapa en funktionell och tillgänglig handikapptoalett enligt Handisam (Handisam, b).



Figur 8. Bilderna visar mått för en funktionell handikapptoalett (Handisam, b).

Reception

För att receptionen ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning krävs det att personen i fråga kan ta sig till receptionsdisken. För dörren till receptionen ställs det samma krav som för entrén till väntrummet. Väl inne i rummet är kraven samma som för alla offentliga ytor; jämnt underlag, tydlig möblering, kontrastmarkeringar etcetera (BFS 2011:13). I TSD:n finns det även specifika utformningskrav på receptionsdiskarna där minst en av dem måste vara justerbar till höjden 0,7-0,8 meter över mark och ha fritt utrymme under så att en rullstol kan komma tätt intill (TSD 2008/164/EG). Enligt Boverkets byggregler ska även receptioner vara utrustade med teleslinga eller annan teknisk lösning för personer med nedsatt hörsel (BFS 2008:6).

Om en reception finns inom ett stationsområde brukar den oftast finnas i stationshuset och exempelvis ha funktionen att sälja färdbiljetter till resenärer. Ansvarig för att receptionen är tillgänglig är oftast den som driver försäljningen vilka exempelvis kan vara Skånetrafiken, SJ

eller privat resbutik. Möjligheten att kunna ta sig till rummet där receptionen finns ligger däremot hos fastighetsägaren vilken då oftast är Jernhusen, kommunen eller en privat aktör. Det är alltså dessa som ansvarar för att exempelvis utformningen av entré och ramp är korrekt.

6.1.6 Detaljer

Detta avsnitt beskriver vilka krav som finns för skyltar och manöverdon. Därefter följer vilka krav och riktlinjer som finns för sittplatser, ledstråk, färgkontraster.

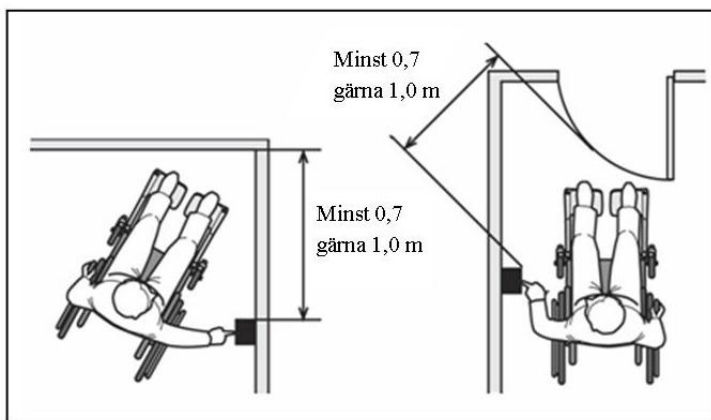
Skyltar

Enligt HIN 2 ska hinder i form av bristande skyltning avhjälpas. Det innebär att all skyltning ska vara lättbegriplig, lättläst samt vara placerad på lämplig höjd för både personer i rullstol och för de som har nedsatt syn. Placeringen av skyltar ska vara lätt att komma intill och den ska finnas placerade där man kan förvänta sig att information ska finnas (BFS 2011:13). Textstorleken ska vara anpassad för läsavståndet och viktiga skyltar ska vara försedda med extra belysning så de även kan läsas under de timmar då dagsljuset inte räcker till. Viktiga skyltar ska även finnas i reliftext eller i punktskrift. Enligt TSD:n finns det även krav på att annonsering inte får kombineras med färdvägs- och/eller informationssystemet (TSD 2008/164/EG).

Information i form av digital och fast trafikinformation, spårnummer och varningsskyltar ansvarar Trafikverket för i Skåne. Andra fasta hänvisningsskyltar ansvarar fastighetsägaren för, men placering och utformning av skyltarna ska ske i samråd med berörda aktörer. Dynamisk information för busstrafiken ansvarar Skånetrafiken för (Skånetrafiken, 2011).

Manöverdon

Manöverdon för exempelvis dörröppnare ska vara placerade så att personer i rullstol eller med rollator kan använda funktionen. Det kräver därför att dörröppningsknappen är placerad så att en rullstolbunden kan komma intill knappen samt att dörrbladet har en fri svepyta. Dörröppningsknappen bör därför placeras minst 0,7 meter från hörn eller dörrbladet framkant. Höjden på knappen ska vara 0,7-1,0 meter över mark (BFS 2011:13). Ansvarig för att manöverdonet är korrekt utformat och placerat är den som äger fastigheten som den aktuella dörren tillhör.



Figur 9. Illustration över lämplig placering av dörröppnare (BFS 2011:13).

Sittplats

Enligt TSD:n ska det finnas sittmöjlighet i väderskydden på plattformarna. Sittplatserna ska vara ergonomiskt utformade med ryggstöd och minst en tredjedel ska vara försedda med

armstöd. TSD:n föreskriver även att det på samtliga plattformar ska finnas så kallade ståstöd (TSD 2008/164/EG).

I ALM 2 finns det exempel på utformning av sittplats. Den bör vara utformad med ryggstöd, sittyta på höjden 0,45–0,50 meter över mark samt försedd med greppvänligt armstöd på höjden 0,7 meter över mark som når förbi sittytans framkant. ALM 2 föreskriver också att sittplatser ska finnas i nära anslutning till gångytor och viktiga målpunkter (BFS 2011:5).

Att sittplats finns och är rätt utformade ansvarar olika aktörer inom ett stationsområde för. För sittplatser på plattformen och i väderskydden på plattformen är det Skånetrafikens ansvar. På busshållplatser är det kommunen som ansvarar för att det finns och Skånetrafiken ansvarar för att de är korrekt utformade i väderskydden då det är de som är ansvariga för konstruktionen. Inne i stationshus eller väntrum är det fastighetsägaren som ansvarar för sittplatserna vilka oftast är Jernhusen, kommunen eller privat aktör. För de områden som inte räknas som plattform eller stationshus är oftast kommunen ansvarig för att sittmöjligheter finns och att de är korrekt utformade.

Ledstråk

I TSD:n står det skrivet att om taktila ledstråk används i stationsmiljön så ska de uppfylla de nationella reglerna och då sträcka sig längs hela den *Hinderfria gångvägen*. I Sverige definieras ledstråk enligt:

En sammanhängande följd av naturliga och/eller konstgjorda ledytor, varnings- och valplattor mellan start- och målplats. Det enda avbrottet som får förekomma är cykel- och körbana (Almén et al, s.16, 2004).

I första hand ska ledstråk utgöras av naturliga avgränsningar som trottoarkanter, väggar och gräskanter och därefter kompletteras med konstgjorda ledytor. Konstgjorda ledytor är framför allt vanligast utomhus och brukar då bestå av betongplattor med avvikande struktur och ljushet som fälls in i markbeläggningen. Syftet med ledytor är att personer med nedsatt syn ska kunna följa det antingen visuellt eller taktilt. För att synskade person som orienterar sig med synen ska kunna följa stråket krävs att det är i tillräcklig kontrast till omgivningen. För personer som orienterar sig med teknikkäpp krävs att ledstråket kan följas taktilt, det vill säga genom att ledstråk kan kännas (Svensson, 2008).

I ALM 2 står det skrivet att ledstråk bör kontrastera mot omgivningen både visuellt och taktilt vilket kan uppnås genom att tydligt kännbara och visuellt kontrasterande plattor fälls in i markbeläggningen. ALM 2 föreskriver precis som Svensson (2008) att naturliga ledstråk kan kombineras med konstgjorda (BFS 2011:5). Vid inventeringen har det studerats hur det taktila stråket hänger samman, det vill säga både med konstgjorda och naturliga ytor.

Nedan visas en figur på vanligt förekommande taktila plattor:



Figur 10. De vanligaste taktila plattorna som används i Skåne (Skånetrafikens Hållplatshandbok, 2011).

Sinusplattor är vanligt förekommande som riktningsgivande ledning. Kupolplattan är utformad med en kraftig avvikande taktill struktur jämförelse med ledytan och används för att göra varningsytor. Syftet är att varningsytan ska varna och upplysa den synskadade för fara. Valplattan används för att skapa en slät yta vilket talar om för den synskadade att ett riktningval måste göras (Svensson, 2008).

Inom ett stationsområde måste det finnas en taktill varningslinje för skyddszonen på plattformen vilket Trafikverket ansvarar för. Trafikverket ansvarar också för att det finns ett taktillt plattsatt stråk längs plattformen vilket är viktigt för personer som använder teknikkäpp. På en plattform saknas det annars ett naturligt stråk att käppa efter, så vida de inte använder plattformskanten vilket inte ska vara ett alternativ. Kommunen ansvarar för att det finns taktillt konstgjort stråk mellan bussväderskydd och påstigningszon. De har även ansvar för att den resande som orienterar sig med teknikkäpp på ett säkert sätt kan förflytta sig mellan Trafikverkets plattformar och bussterminalen samt till parkeringsytorna. Invändigt i stationshuset är det fastighetsägaren som ansvarar för eventuella taktilla stråk. Stationshusägare kan vara Jernhusen, kommunen eller privat aktör.

Färgkontrast

En färg kan beskrivas med kulör, mättnad och ljushet. För personer med nedsatt syn är ljusheten den viktigaste faktorn för att kunna se skillnader i färgsättning vilket underlättar möjligheten att uppfatta rum och detaljer. Det innebär att synskadade har lättare för att tyda skillnader mellan ljusblå och mörkblå än att se skillnad mellan rött och blått i samma ljushet. Störst skillnad i ljushet finns det mellan vitt och svart (Svensson, 2008).

Både i ALM 2 och HIN 2 står det skrivet att det är viktigt med kontrast- och varningsmarkeringar. En ljushetskontrast på minst 0,4 enheter enligt NCS-skalan mellan kontrastmarkering och omgivande kulör ökar avsevärt möjligheten för en synskadad person att upptäcka hinder och att orientera sig (BFS 2011:5, BFS 2011:13). Enligt ALM 2 ska viktiga målpunkter, gångytor, perrongkanter, trappor, och ramper kontrastmarkeras så att de lättare kan upptäckas av synsvaga personer. Varningsmarkeringar ska finnas på fasta objekt och hinder som kan medföra ofrivilliga sammanstötningar (BFS 2011:5). I HIN 2 föreskrivs att bristande kontrast- och varningsmarkering ska avhjälpas. Precis som ALM 2 förskriver HIN 2 att viktiga målpunkter och ledstråk ska vara i kontrast. I dokumentet nämns också att strategiska punkter som dörrar, dörröppningsknappar och receptionsdiskar ska vara i kontrast (BFS 2011:13).

I TSD:n anges också ett minimivärde på kontrasten mellan två ytor, men denna är baserad på ett annat system som skiljer sig från det svenska sättet att mäta kontrast (TSD 2008/164/EG). Vid inventeringstillfället har det svenska NSC-systemet använts för att bestämma om tillräcklig kontrast har uppnåtts.

Att färgkontrasten uppnås på eventuella hinder och för viktiga målpunkter ansvarar vardera fastighetsägare för. Ansvaret är fördelat på samma vis för tillräcklig färgkontrast mellan konstgjorda ledytor och intilliggande mark.

6.2 Kristianstads station

Kristianstads stationsområde ligger i stadens västra del och är en knutpunkt för tåg- och regional busstrafik. År 2008 hade stationen 5800 på- och avstigande tågresenärer per dag (Skånetrafiken, 2008).

Stationen har ett gemensamt stationshus vars två entréer ligger i nivå med gatuplanet. Huvudentrén vetter mot centrum och Västra Boulevarden och den andra entrén är vänd mot

spårsidan. I stationsbyggnaden finns det väntsal, resbutik, och toaletter. För tågtrafiken finns två plattformar, en sidoplattform intill stationshuset och en mittplattform, med totalt tre spårlägen som alla kan nås från samma plan.

Söder om stationshuset ligger bussterminalen för Skåne- och Blekingetrafikens regionala busslinjer. Den lokala busstrafiken avgår från Kristianstads resecentrum som ligger beläget ca 800 meter nordost om järnvägsstationen. På Västra Boulevarden, utanför stationshuset, trafikerar två stadsbusslinjer stationen vars hållplatser ligger på vardera sida av gatan.

Det är få parkeringsplatser i nära anslutning till stationen, bortsett från korttidsparkering utanför huvudentrén. De närmsta parkeringsplatserna ligger cirka 100 meter norr om stationshuset där även de närmsta handikapparkeringarna finns.

Figur 11 visar en översiktskarta över Kristianstads stationsområde med de platser som ingått i inventeringen. Kartan är även försedd med littera för vissa av stationens platser för att läsaren lättare ska kunna följa inventeringen.

Kristianstad station

- inventerade funktioner och områden



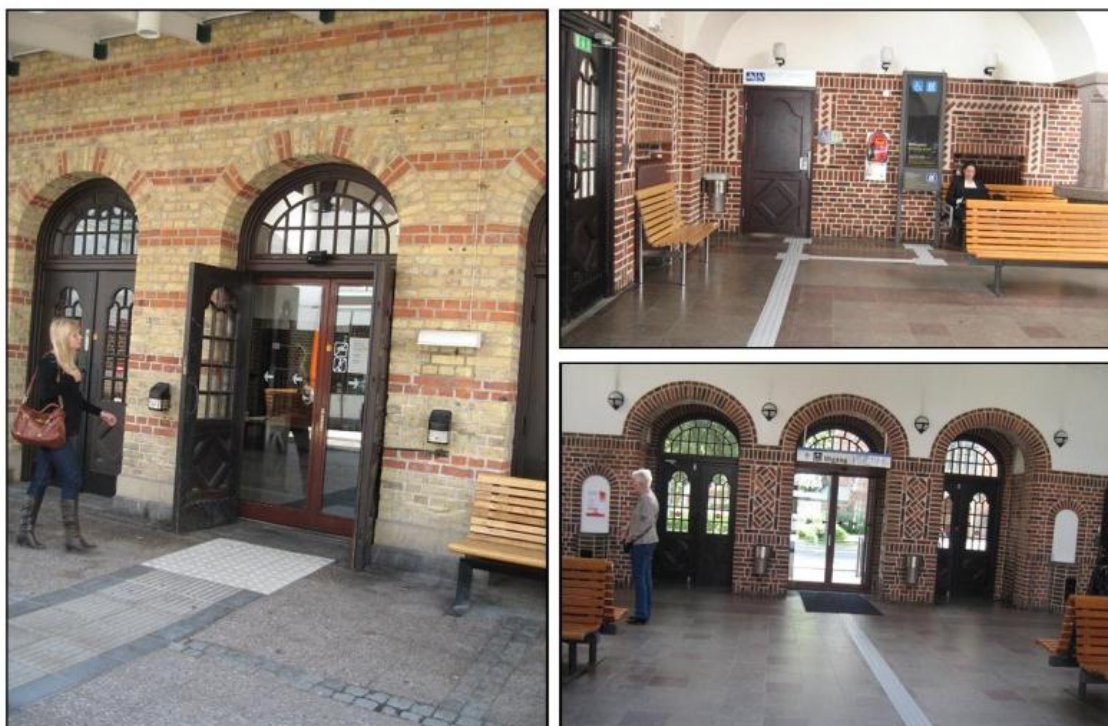
Figur 11. Översiktskarta över Kristianstads station som visar vilka funktioner och områden som har ingått i inventeringen.

6.2.1 Entré och väntrum

Entréer till stationshusets väntrum finns från två håll, en entré från plattformssidan i väst och en entré från Västra Boulevarden i öst. Ingångarna är av skjutdörrsmodell som är sensorstyrda. Innanför båda entréerna finns halksäkra torkmattor. Dörrarna glasytor är försedda med kontrastmarkerad bård på höjden 1,3 meter över mark vilket inte stämmer överens med kraven från TSD som kräver två kontrastmarkeringar. Sett från utsidan klarar båda entréernas bruna kulör kravet på kontrast mot den gula tegelfasaden. Inifrån är teglet av mörkare kulör vilket resulterar i att kontrastskillnaden inte är tillräcklig. Entréerna har inga trösklar och dörrmattorna är lätta att rulla över med rullstol. Framför entréerna finns det extra belysning. Entréerna är utformade enligt de krav som ställs på mått i HIN 2 och ALM 2.

Inne i väntsalen finns det stora fria ytor och markbeläggningen är jämn utan några nivåskillnader. Kontrasten mellan vägg och golv är inte godkänd och dörrar till toaletter klarar inte kraven på kontrast.

Efterklangstiden är lång i rummet, men ljusförhållandena i rummet var vid inventeringstillfället bra.



Figur 12. Bilden till vänster visar entrén till stationshuset från plattformen. Bilderna till höger visar foton tagna invändigt på väntrummet.

6.2.2 Gångvägar

Vid inventeringen av hinderfria gångvägar har stationshuset varit referenspunkt. Stråken som studerats har varit vägen mot regionbusshållplats, plattform samt handikapparkering i norr.

Gångväg till bussterminal

Bussterminalen ligger strax söder om stationshuset och delar plattform med spår 3. Längs hela uppställningsområdet går ett taktilt ledstråk som utgörs av en rad sinusplattor som är infällda i singelplattsättningen och längs vissa sträckor gränsar gatsten till sinusplattorna på ena sidan. Till de fyra påstigningszonerna finns förgrening av stråket, men valplattor saknas i dessa riktningssändringspunkter.



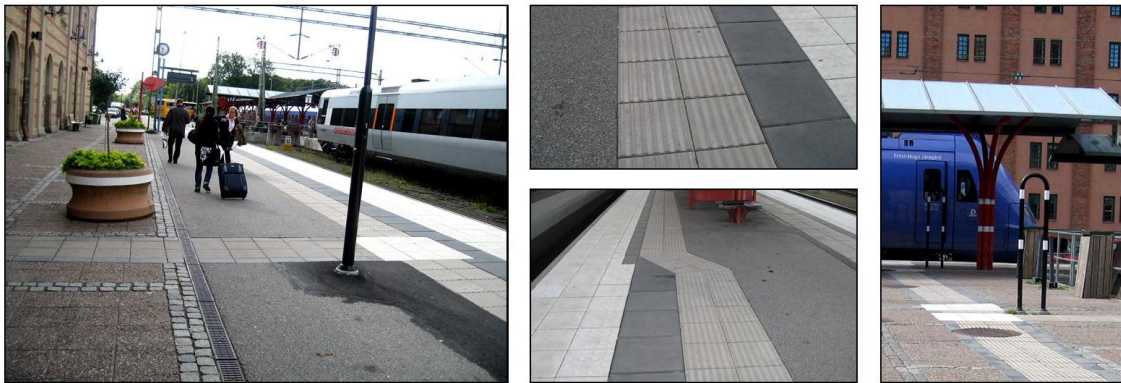
Figur 13. Till vänster visas det taktila stråket till bussterminalen där sinusplattor gränsar till singelplattor på ena sidan och smågatsten på andra sidan. Bilden till höger visar påstignings-zonens taktila plattsättning samt att valyta saknas där förgrening av ledstråket finns.

Gångväg till plattform

Den inventerade gångvägen mellan stationshuset och plattform innefattar start vid västra entrén på stationshuset, stråket längs plattform 1 fram till plattform 2.

Gångvägen har ett taktilt ledstråk som kan följas från entrén till plattform 2. Längs plattform 1 är ledstråket utformat med dubbla rader av sinusplattor som på ena sidan ligger bredvid mörka betongplattor och på andra sidan gränsar till asfalt. Det gör ledstråket tydligt både taktilt och visuellt. Mellan plattformarna utgörs markbeläggningen av singelplattor vilka är grova i sin struktur. Det taktila ledstråket som fällts in i detta område har därför fått svarta släta betongplattor på sidorna av sinusplattorna för att de tydligare ska kunna avläsas med teknikkäpp. Längs plattform 2 är utformningen av det taktila ledstråket av samma princip som för plattform 1. Det finns dock ett smalare parti på plattformen som har utformats med gångstråket närmre plattformskanten.

Markbeläggningen längs stråket utgörs av jämnt och halkfritt material och saknar större nivåskillnader. Vid plattform 1 är tvärlutningen 3,5% från stationshuset mot plattformskanten. Längs stråket har varningsmarkeringar satts upp på bland annat blomkrukor och vissa stolpar. Flera belysningsstolpar, väderskyddspelare och oskyddade glasytor saknar dock varningsmarkeringar.



Figur 14. Bilden till vänster visar plattform 1 och mittenbilderna visar den taktila plattsättningen på plattform 2. Bilden till höger visar varningsmarkeringar som har klistrats på fasta objekt som finns längs den gångvägen mellan plattform 1 och 2.

Gångväg till handikapparkering

Gångvägen mellan stationshuset och handikapparkeringen är inte försett med något konstgjort ledstråk. Större delen av sträcka går dock att följa med hjälp av kansten mot buskage. Vid passagen över tillfarten till parkeringen saknas taktila varningsplattor. Passagen är upphöjd utan några nivåskillnader mellan trottoar och passage.



Figur 15. Bilderna visar gångvägen från stationshuset till handikapparkeringen.

6.2.3 Kommunikationsområden

Inventeringen omfattar bussterminalen söder om stationshuset, samtliga plattformar och handikapparkeringen på norra parkeringsområdet.

Bussterminal

Bussterminalen ligger belägen strax söder om stationshuset och är utformad som en dockningsterminal med fyra hållplatslägen. Bussterminalen drivs av Skånetrafiken och trafikeras av regionbussar. Markbeläggningen på bussplattformen utgörs av singelplattor vilka är grova i strukturen och halkfria. Väderskyddet till bussterminalen utgörs av ett stort tak där utformade väderskydd finns inunder. Väderskydden delas med tågresenärer på spår 3.

Sittplatser på terminaler är inte utformade med armstöd och de sittplatser som är i glasutrymmet har för låg sits. Glasytorna har endast en varningsmarkering på höjden 1,7 meter över mark. Information om hållplatsnummer finns i taket på väderskyddet. Kantstenshöjden är ungefär 10 cm på bussplattformen.



Figur 16. Bilderna visar bussterminalen och sittplatser i anslutning till påstigningszonerna.

Plattform

Plattformarna som har inventerats är plattform 1 som är en sidoplattform som nås direkt från stationshuset och plattform 2 som är en mittplattform som övergår till en sidoplattform vid bussterminalen.

Plattform 1 har jämn markbeläggning som utgörs av asfalt och den är utformad med tydliga skydds-, gång- och möbleringszoner. Längs stationshuset har plattformen en sidolutning på 3,5% mot huset. Längs hela plattformen finns det ett taktilt och visuellt ledstråk som utgörs av dubbla rader sinusplattor. På ena sidan av sinusplattorna finns en mörk slät betongplatta och på motsatta sidan gränsar asfalt av varierande ålder. Längs vissa sträckor är asfalten äldre vilket resulterat i att kulören har ljusnat och då inte klarar kontrastkravet på 0,4 NSC-enheter mot sinusplattorna. Längs de sträckor där asfalten är nyanlagd klaras kontrastkravet. Skyddszonen är markerad både visuellt och taktilt längs hela plattformen.

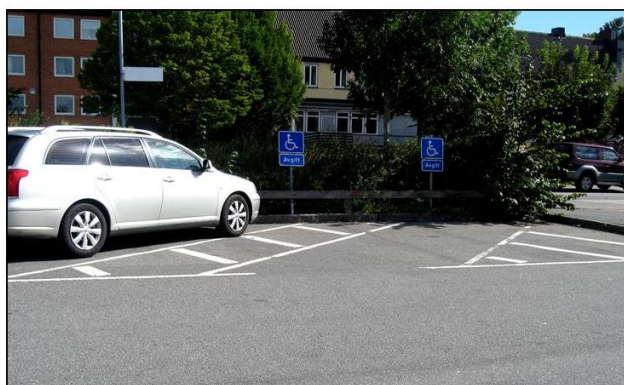
På plattformen finns det lykt- och elledningsstolpar som kan utgöra hinder. Lyktstolparna är i svart kulör och elledningsstolparna är i grön kulör vilka i vissa vinklar inte klarar kravet på kontrast, exempelvis mot mörk asfalt. På plattformen finns det inget väderskydd och vad gäller sittplatser finns det bara en bänk som är placerad längs stationshusfasaden vilken saknar armstöd.

Plattform 2 är betydligt trängre än plattform 1, speciellt där väderskyddet är placerat och på mittplattformen. På en kritisk punkt är det så trångt som 1,10 meter mellan skyddszon och väderskydd. Plattformen har bra markbeläggning utan några längs- eller tvärlutningar. Uppdelning mellan skydds-, gång- och möbleringszon är tydlig. Det taktila ledstråket är utfört på samma vis som för plattform 1.

Väderskydden på plattformen har röd kulör och glasväggar som är kontrastmarkerade på höjden 1,7 meter över mark. Sittplatser finns det gott om på plattformen, men de är få som är korrekt utformade med rätt sitthöjd och försedda med arm- och ryggstöd.

Handikapparkering

Kring stationsområdet finns det två parkeringsplatser som är avsedda för personer med funktionsnedsättning. Handikapparkeringarna ligger bredvid varandra på parkeringsplatsen norr om stationshuset. Parkeringsrutorna är placerade så nära stationshuset som möjligt inom parkeringsområdet. Trots detta är avståndet dryga 80 meter till stationshusets entréer. Parkeringsrutorna har måttet 2,5 meter och de vitmålade markeringarna är 2,5 meter vilket gör att parkeringsplatserna klarar kravet på 5,0 meters bredd. Lutningen på parkeringsrutorna var på vissa platser 2,5%.



Figur 17. Foton visar de snedställda handikapparkeringarna norr om stationshuset.

6.2.4 Nivåskillnader och passager

Inom stationsområdet finns det inga nivåskillnader som kräver ramp eller trappa. Det finns en passage som har behandlats under rubriken *Gångvägar* i avsnittet 6.2.2 *Gångvägar*.

6.2.5 Service inomhus

I stationshuset finns det handikapptolett, vanlig toalett och en resbutik som är tillgänglig för allmänheten. Den vanliga toaletten har inte inventerats.

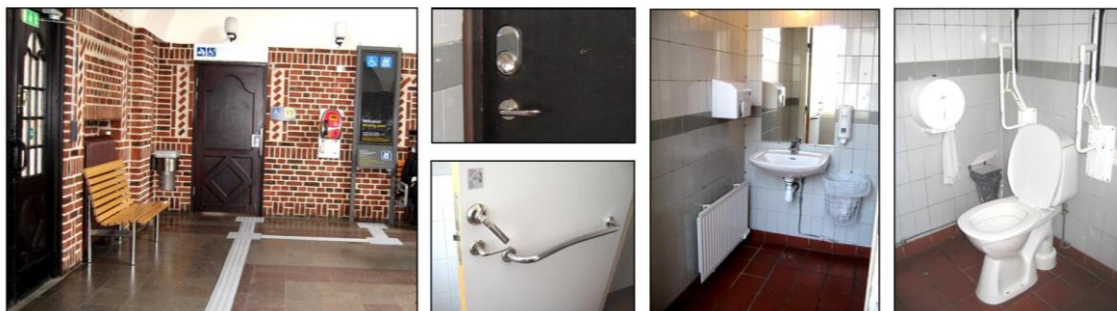
Handikapptolett

Den offentliga handikapptoletten ligger i stationshuset och nås via väntrummet. Till toaletten går det ett taktilt ledstråk och dörren skyltas väl om sin funktion som handikapptolett med både taktill tavla på sidan av dörr och en skylt ovan dörr. Dörren är inte i tillräcklig kontrast till det röda teglet i väntrummet.

För att ta sig in till toaletten behöver två dörrar passeras där insläppet för den första dörren kräver att nyckel hämtas i resbutiken, som finns i andra änden av väntrummet, mot en avgift. Den första dörren leder till ett mindre långsmalt rum 1,0 meter brett, som är utrustat med skötbord. Från detta rum finns sedan dörren till handikapptoletten. Den första dörren klarar kraven på bredd enligt HIN 2 och är utformad utan tröskel. För att låsa den första dörren krävs nypgrepp.

Den andra dörren, toalettdörren, är utrustad med lättmanövrerat låsvred och handtag som är placerat på en lämplig höjd. Även denna dörr är tillräckligt bred enligt HIN 2. Rummets mått är 1,6 x 2,0. Toalettens trånga utrymme har även påverkat att toalettstolen är nära handfatet och

sidoväggarna. Inredningsdetaljer som tvålump, papperskorg, armstöd är placerat på bra höjder och lättåtkomliga. Larmknapp som kan nås från toalettstol saknas. Ljusförhållanden är goda.



Figur 18. Bilden till vänster visar toalettdörren sett från väntrummet. Den andra och tredje bilden från vänster visar dörrarnas handtag. De två sista bilderna visar handfat och toalettstol från toaletten.

Resbutik

I stationshuset finns det en resbutik som nås från väntrummet. Entrén är utformad med skjutsdörr som är sensorstyrd. Bredden på ingången är tillräckligt bred och det finns ingen tröskel. Receptionsdisken är höj- och sänkbar och det finns utrymme under den för att en person i rullstol ska kunna komma nära intill. Teleslinga saknas.

Vägen till resbutiken saknar taktilt ledstråk och receptionsdisken saknar en tydlig kontrast mot omgivningen. Resbutiken saknar sittplatser. Ljusförhållandena uppfattas som godtagbara.

6.2.6 Aktörers ägande- och ansvarsområde

På Kristianstads järnvägsstation finns det flera inblandade aktörer som tillsammans ska verka för ett tillgängligt stationsområde. Stationen trafikeras av både Pågatåg och Öresundståg där Skånetrafiken är ansvarig trafik huvudman. Skånetrafiken är även trafik huvudman för busstrafiken. Det gamla stationshuset där resbutik, toaletter och väntutrymme finns ägs av Jernhusen. Rescentrumet drivs i privat regi.

Nedan följer tabell över vem som äger och sköter drift och underhåll av Kristianstad stations olika områden och funktioner. De inblandade aktörerna är Trafikverket, Skånetrafiken, Kristianstad kommun och Jernhusen.

Tabell 1. Visar vilka områden och funktioner som stationens aktörer äger och sköter drift och underhåll av på Kristianstad stationsområde.

T = Trafikverket S = Skånetrafiken K = Kristianstad kommun J = Jernhusen	Ägare	Drift och underhåll
Fastigheter		
Stationshus	J	J
Spårområde		
Spår och växlar	T	T
Plattformer		
Konstruktion och markytor	T	T/S
Taktila plattor	T	T
Belysning		
Belysning i väderskydd	S	S
Belysning på plattform	T	T
Belysning på bussplattform	T	T
Taktila markeringar		
Skyddszon	T	T
Taktila stråk	J/T/K	J/T/K
Trafikinformationsskyltar		
Fasta skyltar	T	T
Dynamiska skyltar	T	T
Möblering på plattform		
Väderskydd, litet tak	T	T
Papperskorgar	S	S
Bänkar	S	S
Biljettmaskin	S	S
Bussterminal		
Väderskydd, stort tak	S	S
Mark utanför spårområde		
Cykelställ och cykelskydd	K	K
Parkering i norr	J	J
Bussplan, regionsbuss	J	J

6.2.7 Gångstråk till Kristianstads centrum

Centrumkärnan i Kristianstad ligger sydost om stationsområdet. Vid inventeringstillfället studerades närmsta vägen från järnvägsstationen till Lilla torg via Västra Boulevarden, Nya Boulevarden och Västra Storgatan.

Längs Västra Boulevarden följdes trottoaren på västra sidan av gatan. Trottoaren är uppdelad mellan gång- och cykel där cykeltrafik hänvisas till asfalterad beläggning och de gående till singelplattor. Bredden på gångstråket är drygt 2,0 meter och för den synskadade finns det naturliga ledstråk att följa i form av husvägg och kantsten. Stolpar är placerade i gångstråket vilka kan innebära fara för den synskadade då de inte är varningsmarkerade. Det naturliga ledstråket tar slut strax innan det signalreglerade övergångsstället. Dock kan det tickande ljudet från anmälningsboxen vara till hjälp för den synskadade att nå fram till passagen. Innan passagen finns det dubbla rader med taktila varningsplattor. Trottoaren är avfasad till nollnivå, men det finns ingen kantsten för den synskadade att ta ut riktningen över gatan. På motsatta sidan av trottoaren är kantstenen inte helt i nollnivå med gatan vilket kan innebära problem för personer i rullstol eller med rollator. Kantsten för att ta ut riktningen saknas även på denna sida av gatan. Varningsplattor innan passage finns. Markbeläggningen på passagen är dåligt underhållen med hål i asfalten.

Övergångsstället över Västra Boulevarden är inte heller korrekt utformat för att vara tillgänglighetsanpassat. Kantsten saknas på båda sidor och på den västra sidan saknas varningsplattor innan passage.

Längs nya Boulevarden är separeringen mellan trafikslagen mycket tydlig. Bilar kör på gatan i låg hastighet och cyklar hänvisas till en cykelväg intill. Mellan cykel- och gångstråket finns en bred möbleringszon för bland annat uteserveringar och cykelparkering. De gående hänvisas till gångytan mellan möbleringszon och fasad. För de synskadade finns det både plattsatt taktilt stråk samt att de kan följa fasadväggarna med teknikkäpp. Bredden är väl tilltagen och markbeläggningen utgörs av jämn plattsättning med fin fog. Passager är i nivå med stråket och försedda med taktila varningsplattor.

Västra Storgatan är en shoppinggata i Kristianstad som är skyltad som gågata där cykeltrafik är förbjuden under dagtid. Gatusektionen är i en och samma nivå. Markbeläggningen utgörs av smågatsten och på vardera sida av gatan finns släta gångytor. Det är en tydlig uppdelning mellan möbleringszon och gångzon längs hela gatan och samtliga butiker följer uppdelningen och placerar skyltar, krukor och annan inredning utanför gångzonen. Med jämna mellanrum finns det även sittplatser för den som är i behov av att vila benen. Vid Lilla torg saknas taktill plattsättning vilket är ett problem för personer med nedsatt syn. Figuren på nästa sida visar gångstråket som har inventerats med cirklar som indikerar intressanta platser med tillhörande foto. De markerade platserna har antingen brister i utformningen eller så visar de goda exempel på tillgänglighet i staden.

Kristianstad

- inventering av gångstråk,
stationsområde - centrum



Figur 19. Illustration av det inventerade gångstråket i Kristianstad mellan station och Lilla Torg.



A. Separerad gång- och cykeltrafik vilket ger bättre framkomlighet. Cykelparkering är vänd från gångbanan vilket minskar risken för att cyklar parkeras ut i gångstråket.



B. Passagen är försedd med taktill varningsyta. Kantstenen är inte avfasad till 0-nivå och passagens markbeläggning är dåligt underhållen.



C. Trottoarerna är avfasade till 0-nivå, men kantsten för att ta ut riktningen över gatan saknas.

D. Taktill ledstråk längs Nya Boulevarden med passager i samma nivå som gångstråk. De taktilla plattorna kan vara svåra att följa med teknikkäpp pga. små mönsterdjup.



E. Tydlig möbleringszon som vissa butiksägare tar i anspråk för reklam och dekoration vilket kan innebära snubbelrisk för synskadade.



F. Den öppna torgytan saknar ledyta för synskadade personer.

Figur 20. Bilderna visar intressanta platser längs det inventerade gångstråket.

6.3 Ystad station

Ystads stationsområde ligger beläget i den södra delen av stadens centrum vid sundet. Det är en utspridd samlingspunkt för flera transportmedel som tåg-, buss- och färjetrafik. År 2008 hade stationen 3800 på- och avstigande tågresenärer per dag (Skånetrafiken, 2008).

Stationshuset består av en gammal byggnad som är försedd med två entréer, en mot färjeläget i söder och en mot spårområdet och centrum i norr. Nordost om järnvägshuset ligger Ystads bussterminal som består av fem hållplatslägen samt en väntsal som är avsedd för personer som väntar på buss eller tåg. I det gamla stationshuset finns biljettförsäljning över disk. Vätrummet ligger beläget i en annan byggnad norr om spåren i nära anslutning till bussterminalen och sidoplattformen i norr.

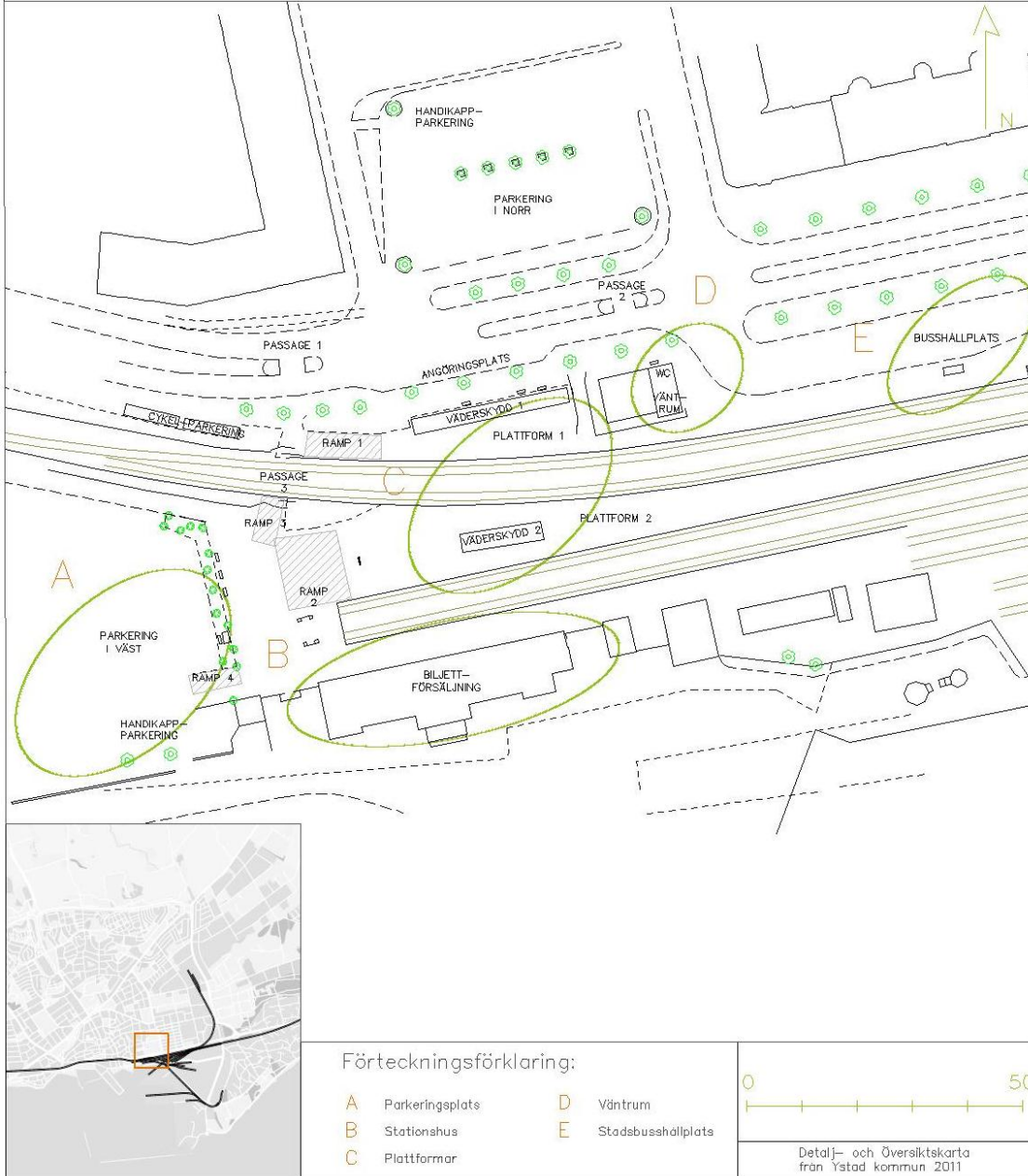
Järnvägsstationen har tre plattformar med totalt fyra spårlägen som alla kan nås i samma plan. Sidoplattformen närmst stationshuset i söder är inte i drift och används endast för uppställning av tåg. Mittplattformen nås via passage över spåren från norr. Sidoplattformen i norr nås direkt utan någon passage över spår. Huvudsakligen används spåren närmst centrum, spår 3 och 4, som är de enda genomgående spåren som trafikeras av Pågatåg och Öresundståg.

Omkring stationsområdet finns det gott om parkeringsplatser för både långtids- och korttidsparkering. Handikapparkering finns det två av i nära anslutning till tåg- och bussförbindelse. Den ena ligger belägen på St. Knuts torg och den andra strax väster om spåren.

Figur 21 visar en översiktskarta över Ystads stationsområde med de platser som ingått i inventeringen. Kartan är även försedd med littera för vissa av stationens platser för att läsaren lättare ska kunna följa inventeringen.

Ystad station

– viktiga funktioner



Figur 21. Översiktsskarta över Ystads station som illustrerar vilka områden som har ingått i inventeringen.

6.3.1 Entré och väntrum

Väntrumets entré klarar kraven för att en person i rullstol ska kunna ta sig in i byggnaden med avseende på bredd och trösklar. Entréns dörr är en slagdörr som öppnas utåt och är försedd med en automatisk dörröppningsfunktion som reagerar vid tryck på dörröppningsknapp. Manöverdonet för att öppna utifrån är placerat på väggfasaden. Framför knappen står ett elskåp. Dörrbladets svepyta är inte markerat.

Skytning till väntrummet existerade inte och den stora företagsskylten över entrén ger en missvisande bild över rummets funktion. Andra brister som fanns för entrén var bristfällig kontrastmarkering på dörrens glasyta samt att entrén är i dålig kontrast mot fasaden.



Figur 22. Bilden till vänster visar entrén och den översta bilden till höger visar sittplatserna utformning i väntrummet. Den nedersta bilden till höger visar toalettdörren.

Invändigt i väntrummet är dörröppningsknappen svåråtkomlig nära placerad en bänk. Väntrummet har tydlig kontrast mellan golv och väggar. Kontrasten till toalettdörren är dock inte godkänd. De tre sittplatserna i väntrummet är alla av samma sort och är försedda med rygg- och armstöd. Sitthöjden är på godkänd höjd, men armstödens utformning är inte godkänd då de bör gå utanför sittytans framkant.

6.3.2 Gångvägar

Vid inventeringen av hinderfria gångvägar har referenspunkten varit väntrummet då det gamla stationshuset inte har något väntutrymme och därför inte används i någon större omfattning av personer som ska åka tåg eller buss. Gångvägarna som studerats är stråket mot busshållplats, handikapparkering i väst och mittplattformen. Ramper och passager som ingått i gångvägen behandlas i avsnitt 6.4.5 *Nivåskillnader och passager*.

Gångväg till bussterminal

Från väntrummet till den inventerade busshållplatsen är avståndet drygt 50 meter. Från väntrummet går det ett taktilt ledstråk, som utgörs av dubbla rader sinusplattor, mot spåret som sedan fortlöper längs perrongen. Vid busshållplatsen finns det dock inget ledstråk som leder fram till påstigningszonen. Det taktila ledstråket har längs plattformen fälls in mellan mörka och släta betongplattor vilket gör att stråket där är i färgkontrast. Färgkontrasten är inte tillräcklig där stråket viker av mot väntrummet. Sinusplattorna har där nästan samma färgton som de grå intilliggande betongplattorna. I övrigt så är gångvägen tillräckligt bred och markunderlaget är jämnt och utan några större lutningar i vare sig tvär- eller längsled.



Figur 23. Bilderna visar gångvägen från väntrum till busshållplats.

Gångväg till Plattform

Den inventerade gångvägen mellan väntrummet och plattform 2 innefattar start vid väntrummet entré, stråket längs plattform 1, ramp 1, passage över spår, ramp 2 och 3 fram till mittplattform 2. Mellan väntrumsbyggnaden och mittplattform finns det ett taktilt ledstråk som utgörs av dubbla rader sinusplattor. Ett avbrott i den taktila platsättningen finns vid ramp 1 och passagen över järnvägsspåret. Det är då möjligt att följa det naturliga ledstråket längs rampens avåkningskydd. Över spårpassagen finns det också ett naturligt stråk då den upphöjda delen av passagen kan fungera som en ledyta. Taktila och visuella varningsplattor finns längs spårerna på alla plattformar samt innan och efter spårpassagen.



Figur 24. Bilderna är tagna längs gångvägen från väntrum till "plattform 2".

Gångväg till handikapparkering

För gångvägen till parkeringsplatsen i väst följs samma gångväg som till mittplattformen där ramp 1, 3 och passagen över spåren passeras. Därefter finns det ett sammanhängande taktilt ledstråk som leder fram till ramp 4 som leder ner till handikappanpassade parkeringen i väst. Plattsättningen utgörs av dubbla rader sinusplattor som ligger infällda i asfalt och i varje riktningssändringspunkt finns valplattor. Längs sträckan finns det flera sittplatser.



Figur 25. Bilderna är tagna längs gångstråket till handikapparkeringen på västra stationsparkeringen.

6.3.3 Kommunikationsområden

Till kommunikationsområden räknas busshållplatser, plattformar och handikapparkering.

Busshållplats

Vid inventeringen valdes den närmsta busshållplatsen från väntrummet för inventering. Hållplatsen är en av fem hållplatser på Ystads bussterminal och är den som används mest och är avsedd för Ystads stadstrafik. Anledningen till att enbart en busshållplats valts för noggrannare undersökning är att väderskydden på terminalen hade samma utformning. Den utvalda hållplatsen hade dock väderskyddet närmre placerat kantstenen än de övriga, vilket gjorde den mer intressant för inventering.

Markbeläggningen runt om väderskyddet till busshållplatsen är i samma nivå som tågplattformen och utgörs av betongplattor. Väderskyddet är placerat 0,9 meter från kantstenen.



Figur 26. Bilderna visar busshållplatsen som har inventerats.

Busshållplatsen saknar taktila ledstråk mellan väderskydd och påstigningszon. Väderskyddets väggar består till större delar av glas som är försedda med en kontrastmarkerad bård på höjden 1,35 meter över mark. I väderskyddet finns det en bänk som är utformad med rätt dimensioner enligt ALM 2. Tidtabellen är placerad på en bra höjd inne i väderskyddet och det är möjligt att komma nära intill för att läsa. På väderskyddets ena kortsida finns det en stor reklamaffisch.

Plattform

Plattformarna som inventerats är plattform 1 i norr som är en sidoplattform och plattform 2 i söder som är en mittplattform. Plattformen närmst stationshuset nyttjas inte av privatpersoner som ska färdas med tåg och har därför inte ingått i inventeringen.

Bredden på plattform 1 är varierande med ett bredare parti vid väderskyddet och ett smalare parti vid byggnaden där väntrum och taxiverksamheten finns. På det bredare partiet finns det en

sidolutning på 3,0%. På den smala delen av plattformen är den minsta bredden 3,0 meter inklusive 1,0 meter bred skyddszon. Trots den smala gångpassagen klarar plattform 1 breddkraven som finns enligt TSD:n för funktionshindrade.

Möbleringszonen på plattformen är tydlig och inredningen har tillräcklig kontrast mot omgivningen. Lyktstolpar saknar varningsmarkeringar. Inne i väderskydden finns det sittplatser som klarar kraven på rätt sitt- och armstödshöjd. Skyddszonen på plattformen är visuellt tydlig med stark kontrast mot omgivningen. Skyddszonen är även försedd med taktila varningsplattor längs hela plattformen dit allmänheten har tillträde.

Parallellt längs hela plattform 1 finns det ett taktilt ledstråk som har tillräcklig kontrast mot omgivande markbeläggning. Längs ena sidan av ledstråket finns mörka betongplattor och på andra sidan finns asfalt. Ledstråket är försett med valutor där riktningssval finns mot väderskydd, biljettautomat och väntrum. Det saknas dock ett taktilt ledstråk till väntzonen för ledsagning.



Figur 27. Bilderna är tagna från plattform 1 och visar utformningen av plattformen samt väderskydden.

Plattform 2 har en varierande bredd där den är som bredast i väst för att smalna av i öster. Markbeläggningen är asfalt som är jämn och av god kvalitet. På plattformen är gång-, möblering- och skyddszon tydligt urskiljbara. Plattformen har flera fasta hinder som lyktstolpar, avfallskärl och informationsstolpar som inte är varningsmarkerade. Plattformen har ett tydligt ledstråk längs hela plattformen som leder den synskadade till väderskyddet och biljettautomaten. Ledstråket är utfört på samma vis som för plattform 1 med mörka betongplattor längs ena sidan av sinusplattorna. Skyddszonen på plattform 2 är utförd på samma vis som för plattform 1 och är godkänd enligt de krav som ställs i TSD:n.



Figur 28. Bilderna är tagna från plattform 2. Till vänster visas plattformens skyddsområde, mittenbilden visar plattformen och den högra bilden visar väderskydd 2 med biljettautomat.

Handikapparkering

Runt om stationsområdet finns det två parkeringsplatser, en i norr och en i väst, som är skyltade som handikapparkering. Vid inventeringen valdes parkeringsplatsen i väst för inventering då det är den som uppfattas som den stationsspecifika. Handikapparkeringen klarar de krav som ställs på utformningen enligt HIN 2. Parkeringsplatsen ligger cirka 150 meter från väntrumsentrén.



Figur 29. Bilden visar handikapparkeringen på den västra stationsparkeringen.

6.3.4 Nivåskillnader och passager

Alla större nivåskillnader inom stationsområdet har inventerats utifrån de krav som ställs för ramper. Det är dock en tolkningsfråga om nivåskillnaderna är breda lutande gångtytor eller ramper då det saknas någon tydlig definition av ramp.

Ramp

Inom stationsområdet finns det fyra ramper som har inventerats, en på vardera sida av plankorsningen över järnvägsrälsen, en upp till plattform och en ramp i anslutning till handikapparkeringen i väst. Ramperna har fått numrering enligt figur 2.



Figur 30. Fotona visar de fyra ramperna på Ystads stationsområde som ingått i inventeringen. Vänster bild visar ramp 1, översta mittenbild visar ramp 2, nedersta mittenbild visar ramp 3 och bilden till höger visar ramp 4.

Ramp 1 som leder upp till plattform 1 från rälspassagen har lutningen 8,0% och höjdskillnaden som tas upp är uträknad till 1,1 meter. Ledstänger finns på båda sidor av rampen på två nivåer; 0,5 respektive 0,9 meter över mark. Längs den norra sidan av rampen finns det stolpar framför

ledstängerna. Rampen är även försedd med avåkningsskydd. Ramp 2 som leder upp till plattform 2 lutar 5,0% och höjden som tas upp av rampen är 0,5 meter. Rampen har ledstänger på norra sidan på nivåerna 0,6 och 0,95 cm över mark. Avåkningsskydd finns även på sidan där ledstängerna finns. Ramp 3 går från rälspassagen fram till den plana ytan framför ramp 2. Rampen lutar 5,0% och höjden som tas upp är 0,4 meter. Ledstänger finns på två höjder, 0,6 och 0,95 meter över mark, på den östra sidan av rampen. Avåkningsskydd finns på östra sidan.

Ramp 4 leder till handikapparkeringen. Rampen lutar 3,0% och saknar ledstänger på båda sidor. Rampens norra sida är försedd med avåkningsskydd och längs rampens södra sida finns en fasadvägg.

Plankorsning

Inom stationsområdet finns de en plankorsning som är över järnvägsrälsen. Spårpassagen är även utrustad med bommar som fälls ned då tåg passerar samtidigt som en varningslampa blinkar och ger ifrån sig ett varningsljud. Innan passagen finns det taktila varningsplattor som ligger i dubbla rader. Urfräsningen för spåren i passagen har den horisontella bredden är 90 mm.

6.3.5 Service inomhus

I detta avsnitt kommer resultatet från inventeringen av handikapptoaletten i väntrumsbyggnaden och biljettförsäljningen i stationshusbyggnaden att redovisas.

Handikapptolett

Den offentliga toaletten på stationsområdet ligger i väntrummet byggnad och nås från väntrummet. Toaletten är skyltad med taktil tavla som handikapptolett och inläppet till toaletten är fritt, utan krav på att betala med mynt eller hämta nyckel. Dörren är inte i kontrast till omgivningen. Bredden på dörren är tillräcklig och passagen är utan tröskel. Dörrhandtaget och låsvredet är lätt att greppa, placerade på rätt höjd och är i tillräcklig kontrast till dörrrens kulör. Dörren är inte försedd med ett extra dörrhandtag på insidan av dörren. Toaletten har de viktigaste funktionerna som krävs, men inredning är inte placerad på rätt höjd och detaljer saknas. I övrigt så är toaletttrummet väl tilltaget i storlek och golvbeläggningen jämn och halkfri.



Figur 31. Bilden till vänster visar dörrens dåliga kontrast mot väggen i väntrummet. Mittenbilden visar toalettdörrens handtag och låsvred. Högra bilden visar hur toaletten ser ut invändigt.

Biljettförsäljning

Vid inventeringen av stationshusets biljettförsäljning studerades endast entrén mot spårsidan då det är den ingången som är den naturligaste att använda för tåg- och bussresenärer. Inne i byggnaden finns biljettförsäljning som drivs av en privat aktör som även är ägare till stationshuset.

Entrén till biljettförsäljningen är en slagdörr som har en fri bredd på 0,85 meter och en 2,5 cm hög tröskel. Dörren öppnas manuellt, men var vid inventeringen provisoriskt uppslagen med en sopkvast. Det finns ingen automatisk dörröppningsfunktion. Markeringar för dörrbladets svepyta saknas. Dörrhandtaget är placerat 1,0 meter ovan mark. Färgkontrasten mellan dörr och fasad är dålig och skyltning om stationshusets verksamhet är inte tydlig. Dörrmatta finns innanför entrén.

I övrigt har entrén stora brister som att slagdörren är svår att öppna för vissa personer med funktionsnedsättning då dörren saknar automatisk dörröppnare samt att den saknar markering för svepyta. Entrén har även dålig kontrast mot fasaden, är dåligt upplyst samt att det saknas informationstavla om byggnadens funktion. Dörrmattan innanför entrén kan anses vara godkänd då den är försedd med en låg gummiram som gör att dörrmattan ligger på plats samt gör det lätt att rulla över med rullstol och rollator.



Figur 32. Från vänster, två bilder på den norra entrén till biljettförsäljningen i stationshuset. Bilden till höger visar biljettförsäljningen över disk (Foto till höger: Nilsson, 2010).

Golvbeläggningen inne i stationshuset är klinkergolv och korridoren från entrén till biljettförsäljningsdisken är smal. Belysningen är inte tillräcklig och skapar en ojämn ljusspridning i rummet och korridoren. Disken för biljettförsäljning saknar höj- och sänkbar funktion samt att teleslinga saknas. Rummet saknar helt bänkar eller andra sittmöjligheter. Information och skyltning inne i stationsbyggnaden är inkonsekvent.

6.3.6 Aktörers ägande- och ansvarsområde

På Ystads järnvägsstation finns det flera inblandade aktörer som tillsammans ska verka för ett tillgängligt stationsområde. Stationen trafikeras av både Pågatåg och Öresundståg där Skånetrafiken är ansvarig trafik huvudman. Skånetrafiken är även ansvarig trafik huvudman för busstrafiken. Det gamla stationshuset där biljettförsäljning över disk finns ägs och drivs av privatföretag.

Nedan följer en tabell över vem som äger och sköter drift och underhåll av Ystads stations olika områden och funktioner. Tabellen är en sammanställning av en överenskommelse som upprättades mellan de olika aktörerna på stationen; Trafikverket, Skånetrafiken och Ystad kommun.

Tabell 2. Visar vilka områden och funktioner som stationens aktörer äger och sköter drift och underhåll av Ystads stationsområde.

T = Trafikverket S = Skånetrafiken K = Ystad kommun P = Privat	Ägare	Drift och underhåll
Fastigheter		
Stationshus	P	P
Väntrumbyggnad	K	K
Spårområde		
Spår och växlar	T	T
Plattformer		
Konstruktion och markytor	T	T/S
Taktila plattor	T	T
Belysning		
Belysning i väderskydd	S	S
Belysning på plattform	T	T
Belysning på bussplan	T	T
Taktila markeringar		
Skyddszon	T	T
Taktila stråk	T/K	T/K
Trafikinformatiosskyltar		
Fasta skyltar	T	T
Dynamiska skyltar	T	T
Möblering på plattform		
Väderskydd	S	S
Papperskorgar	S	S
Bänkar	S	S
Biljettmaskin	S	S
Busshållplats		
Väderskydd	K	S
Mark utanför spårområde		
Cykelställ och cykelskydd	K	K
Parkering i väst	K	K
Bussplan	K	K

6.3.7 Gångstråk till Ystads centrum

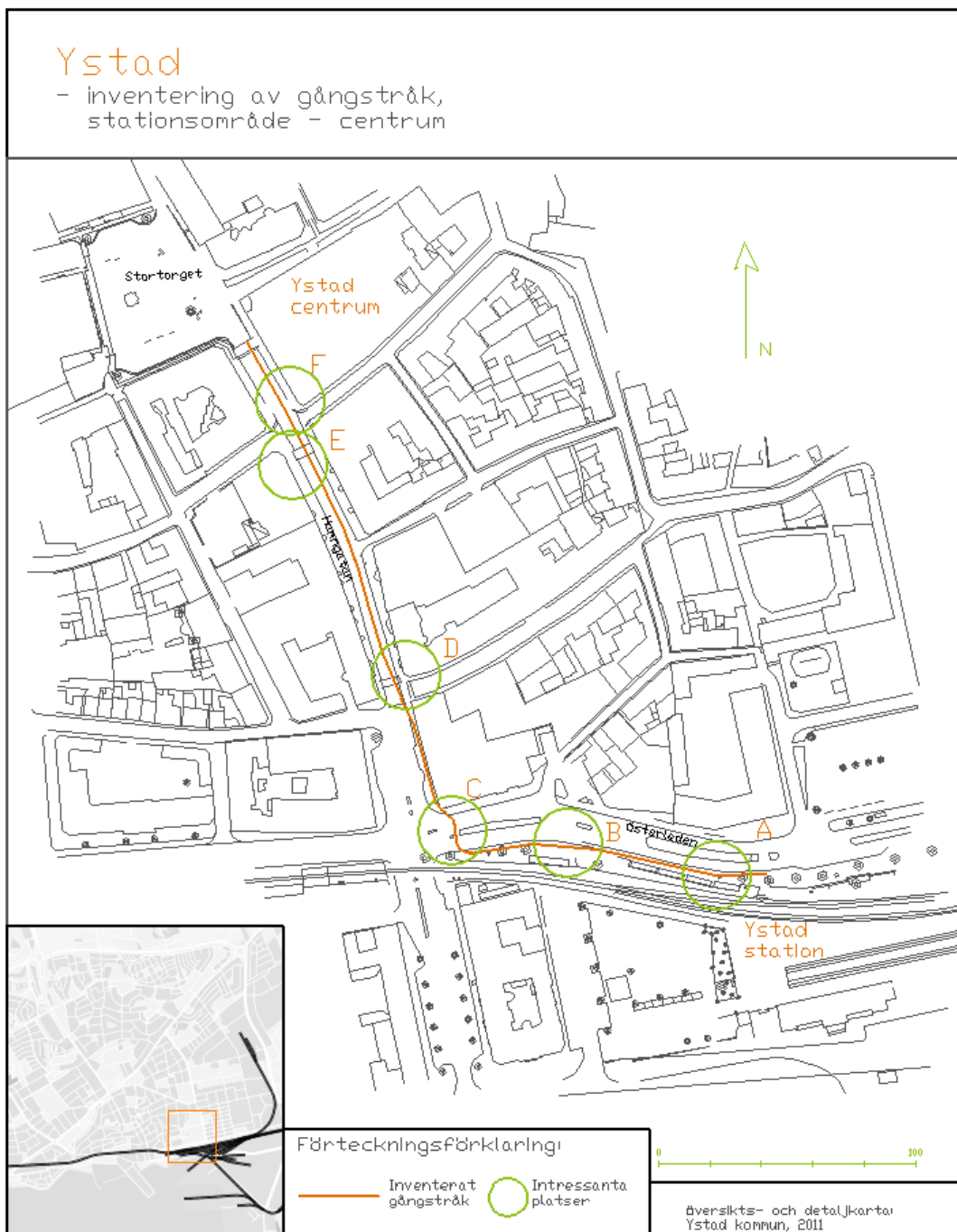
Centrumkärnan i Ystad med mestadels handel och restauranger ligger norr om stationsområdet. Vid inventeringstillfället studerades närmsta gångväg från järnvägsstationen till Stortorget via Österleden och Hamngatan. Österleden är en relativt tungt belastad huvudgata som sträcker sig genom Ystad parallellt med kustlinjen. Vid inventeringen studerades gångstråket längs södra sidan av gatan. I början av stråket får gång- och cykeltrafik dela på trottoaren då det saknas uppdelning mellan trafikslagen. Synskadade personer som använder teknikkäpp får då använda kantstenen som naturligt ledstråk. Längre öster ut sker en uppdelning mellan gång- och cykeltrafik genom att cykeltrafiken har sänkts ner till nivå med fordonstrafiken. Materialet för gångtrafiken övergår till betongplattor. Personer med teknikkäpp kan även här följa kantstenen. Markbeläggningsen är över lag av dålig kvalitet för de oskyddade trafikanterna med viss sättnings för plattorna och sprucken asfalt.

Passagen över Österleden är ett signalreglerat övergångsställe som varken är utformat för personer med nedsatt syn eller för personer i rullstol eller med rollator. Kantstenen är inte helt avfasad till nollnivå med gatan och det saknas en tydlig kantsten för personer med teknikkäpp att använda som riktningsgivare. Dessutom är trottoaren på södra sidan smal vilket gör det svårt för personer i rullstol att manövrera sitt hjälpmedel.

Längs Hamngatan är tillgängligheten för funktionshindrade betydligt bättre. Stora delar av gatan är shoppinggata och skyltad som gågata. Den är utformad med tydliga materialskillnader i markbeläggningsen vilket ger synskadade ett naturligt ledstråk att följa med teknikkäpp. Gatusektionen är utformad med mindre nivåskillnader mellan gata och trottoar. Markbeläggningsen på gatan utgörs av smågatsten och på trottoarerna utgörs markbeläggningsen av släta och jämna stenplattor med jämn fog. Passagerna längs Hamngatan är utförda i samma nivå som gångytorna, men saknar varningsplattor för att upplysa den som använder teknikkäpp om fara.

Längs shoppinggatan är det en tydlig uppdelning mellan gång- och möbleringszon. Samtliga butiker följer uppdelningen och placerar skyltar, krukor och annan inredning utanför gångzonen. Hinder finns längs vägen för personer med nedsatt syn i form av slarvigt parkerade cyklar.

Bredden på gångytan är 1,4 meter vilket inte lever upp till kraven i ALM 2 som föreskriver minst 1,8 meter. På sidorna av stenplattorna finns smågatsten vilket ger en tydlig materialskillnad. Den visuella kontrasten mellan markmaterialen är inte tillräcklig, enligt Boverkets föreskrifter. Vid Stortorget saknas taktill platsättning vilket är ett problem för personer med nedsatt orienteringsförmåga. Figuren på nästa sida visar gångstråket som har inventerats med cirklar som indikerar intressanta platser med tillhörande foto. De markerade platserna har antingen brister i utformningen eller så visar de gott exempel på tillgänglighet i staden.



Figur 33. Illustration av det inventerade gångstråket i Ystad mellan station och Stortorget.



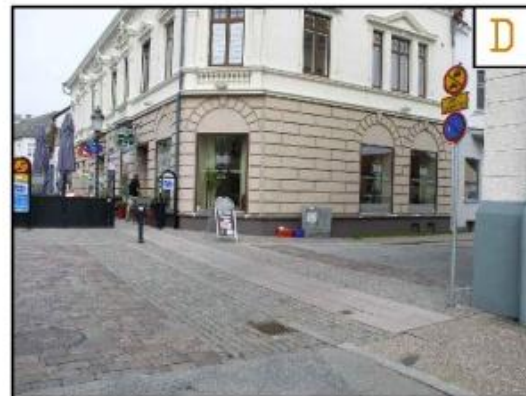
A. Träd mitt i trottoaren och slarvigt parkerade cyklar påverkar den fria passagebredden. Dåligt underhållen markbeläggning.

B. Separerad gång- och cykeltrafik ökar framkomligheten.

Cyklar parkerade i gångstråk



C. Kantstenen är inte avfasad till 0-nivå. Trångt utrymme framför passage samt smal trottoar vid sväng.



D. Upphöjd passage vilket gör gångstråket utan nivåskillnad.



E. Slarvigt parkerade cyklar kan utgöra hinder för personer med nedsatt syn.



F. Tydlig möbleringszon längs Hamngatan med hinderfri gångväg.

Figur 34. Bilderna visar intressanta platser längs det inventerade gångstråket.

6.4 Analys av inventeringarna

Detta avsnitt är en analys av stationsinventeringen och inventeringen av gångstråket till centrum för de båda städerna Kristianstad och Ystad. Resultatet från inventeringarna har jämförts med de kriterier som har satts upp i avsnitt 6.1 *Beskrivning av inventeringsmall* för att avgöra hur väl stationerna lever upp till kraven i de styrande dokumenten samt hur tillgängliga gångstråken är till centrum.

6.4.1 Analys av inventeringen i Kristianstad

Entré och väntrum

Kristianstad hade väl fungerande entréer in till stationshuset som visar gott exempel på hur en tillgänglig entré kan utformas även för äldre byggnader utan att påverka det arkitektoniska uttrycket. Att använda sensorstyrda skjutdörrar som i detta fall är en smart lösning. Dörrarna behöver då inte öppnas med handtag, behöver inte dörröppningsknappar och det inte blir någon svepyta för dörrbladet som annars kan innebära fara för vissa grupper av funktionsnedsättning. Dörrmattorna som ligger innanför entréerna är försedda med gummiram vilket underlättar för rullstol och rollator att rulla över samt att mattan inte fastnar i hjälpmedlen vilket är ett krav från HIN 2. Glasdörrarna hade varningsmarkeringar på höjden 1,3 meter över mark vilket inte är en korrekt utformning enligt TSD:n som föreskriver två bårder inom de två höjdintervallen 0,85–1,05 och 1,5–2,0 meter över mark. Jernhusen som är fastighetsägare till byggnaden verkar ha arbetat efter de krav som finns för tillgängliga entréer. Det faktum att TSD:n inte är uppfyllt för kontrastmarkering på dörrrens glasytor är ett undantag, men det finns en kontrastbård vilket gör att HIN 2 uppfylls. Så länge Jernhusen inte avser att göra en uppgradering av kontrastmarkeringar i sin byggnad behöver de inte tillgodose kravet på två markerade bårder.

Inne i stationshuset är de fria ytorna väl tilltagna vilket gör det lätt för personer i rullstol och med rollator att kunna manövrera sitt hjälpmedel. Inne i stationshuset var kontrasten mellan golv och vägg inte tillräcklig vilket gör att rummets form och gränser kan vara svåra att urskilja för synsvaga personer. Dörr till biljettförsäljning och till toalett var inte heller i tillräcklig kontrast mot väggarna vilket kan göra de svåra att upptäcka för personer med nedsatt syn. Det är dock viktigt att ha i åtanke att stationshuset är en gammal byggnad och att göra ingrepp i form av att ändra färg på golv eller väggar är ett avvägande mellan kulturhistorisk minne och ökad tillgänglighet.

De stora fria golvytorna inne i stationshuset gör det lätt för personer med rullstol och rollatorer att manövrera sina hjälpmedel vilket är ett krav enligt HIN 2.

Gångvägar

Gångvägarna mellan stationens olika funktioner, stationshus, bussterminal, handikapparkering och plattform, är av varierande kvalitet. Framkomligheten med avseende på material, lutningar och bredder är godkänt bortsett från tvärlutningen på plattform 1 där lutningen är ca 3,5% vilket inte stämmer överens med kraven i HIN 2 som föreskriver maximal tvärlutning på 2,0%. En kraftigare lutning än 2,0% kan innebära att personer med balansproblem har svårt att ta sig fram samt att det kan innebära problem för personer i rullstol eller med rollator att framföra sina hjälpmedel. Att plattformens tvärlutning överskrider riktvärdet är Trafikverkets ansvar, vilket kan anses vara en brist i deras projektering. Stationen är relativt nyombyggd där plattformarna ingick i upprustningsarbetet vilka därför borde följa de krav som ställs i TSD, HIN 2 och ALM 2.

De taktila ledstråken inom stationsområdet är av varierande kvalitet vilket i de flesta fallen inte beror på de taktila plattorna utan på att markmaterialet intill plattorna inte klarar kraven för

tillräcklig visuell eller taktill kontrast. På bussplattformen är exempelvis singelplattor och smågatsten inte i tillräcklig taktill kontrast mot sinusplattorna som bara är en plattsättning bred. Längs vissa sträckor har ingen hänsyn alls tagits till att skapa färgkontrast mellan ledstråk och markbeläggningen intill och på andra platser är problemet att åldrad asfalt förlorat sin mörka kulör. Avsaknaden av valplattor längs ledstråket på bussterminalen är negativt för de personer som orienterar sig med teknikkäpp då det kan vara svårt att uppfatta förgreningarna till påstigningszonerna. Enligt HIN 2 står det att det är viktigt att busshållplatser och perronger kontrastmarkeras exempelvis genom att fälla in avvikande struktur och färg i markbeläggningen så att personer med nedsatt syn kan orientera sig. Bussplattformen tillhör kommunens ägo och det är därför de som har ansvaret för att miljön är tillgänglig. Stationsområden är ett område som borde prioriteras högt av kommunen och för många synskadade resenärer är det viktigt med taktilla ledstråk mellan trafikslagen för att kunna möjliggöra ett eventuellt byte. Alternativet för en synskadad person som käppar är att använda kantstenen på bussplattformen för att finna sin väg men det kan anses som ett riskfyllt alternativ.

Inne i stationshuset finns det taktill ledstråk till handikapptoaletten och mellan de två entréerna, men stråk saknas in till resbutiken. Det är inte acceptabelt enligt TSD:n som föreskriver att denna funktion även ska vara sammankopplad med det övriga nätet. De taktilla ledstråken in genom entrén har båda blivit täckta av torkmattor, vilket är ett exempel på när ett val mellan olika tillgänglighetskrav måste väljas. Mattornas syfte är att förhindra halka på golvet inne i stationshuset vilket då har ansetts vara viktigare än att ha ett kontinuerligt taktill ledstråk. Ansvarig för stationshuset är Jernhusen vilka då även är ansvariga för de taktilla ledstråken. Att resbutiken inte fått något taktill stråk till sin försäljning kan vara en finansieringsfråga mellan resbutikens ägare och Jernhusen. Valet att inte ha ett kontinuerligt stråk inne i byggnaden kan anses oförståeligt då Jernhusen hänvisar sina resenärer till resbutiken för att hämta nyckel till sina toaletter.

Gångvägen till handikapparkeringen saknar taktill plattsatt ledstråk, men det naturliga ledstråket kan anses vara tillräckligt för att en person som orienterar sig med teknikkäpp ska kunna finna vägen. Passagen över infarten till parkeringen är upphöjd och utan någon nivåskillnad vilket är bra för personer som använder rullstol eller rollator. Utformningen är dock inte lämplig för personer som använder teknikkäpp då de inte varnas innan passagen genom exempelvis varningsplattor samt att det saknas kantsten eller annan riktningsgivare för att kunna ta ut riktningen över gatan. Dessa utformningsbrister gör att kraven i HIN 2 inte uppfylls. Ansvarig för att passagen är rätt utformad är kommunens då det är de som är fastighetsägare till området. Passagen uppfattas som relativt nygjord och det faktum att kommunen inte har tillämpat föreskrifter för en tillgänglig passage för personer med nedsatt syn är inte försvarbart. Utan varningsmarkeringar kan passagen utgöra fara för en person som orienterar sig med teknikkäpp. Personen blir då inte medveten om passagens existens.

Kommunikationsområden

Bussterminalens plattform är ca 10 cm hög vilket inte stämmer överens med de riktlinjer som Skånetrafiken har i sin Hållplatshandbok på 17 cm. Informationen om hållplatsnummer hade kunnat kompletteras med vanliga traditionella hållplatsstolpar. Sittplatserna vid terminalen är inte godkända då samtliga saknar armstöd, flera har sitsen på fel höjd och ryggstödet inte godkänt. Det finns både anvisningar i ALM 2 och i TSD över hur en tillgänglig sittplats borde utformas. Området vid bussterminalen ägs av kommunen, men utformningsarbetet av terminalen är ett samarbete mellan kommunen och Skånetrafiken och därför kan de båda aktörerna ses som ansvariga för den bristfälliga utformningen.

Plattform 1 är utförd enligt de direktiv som ställs i TSD:n, men följer inte HIN:s krav på maximal tvärlutning 2%. Plattform 2 är betydligt trängre än plattform 1, på den smalaste

punkten är avståndet 1,10 meter mellan skyddszonen och väderskyddet vilket gör att kravet enligt TSD:n på minst 1,6 meter inte uppfylls. Väderskydden på plattformen som utgörs av glasskivor är inte kontrastmarkerade på två höjder enligt TSD:n. Markeringen är på höjden 1,7 meter över mark vilket gör att den även är för högt placerad enligt HIN 2 som föreskriver varningsmarkering i ögonhöjd. Precis som för bussterminalen är sittplatserna inte utformade för att vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Utformningen av plattformarna är Trafikverket ansvariga för och de kan anses hålla en bra standard för personer med funktionsnedsättning. Sämre är ansvarstagandet från Skånetrafiken som är ansvariga för väderskydden på tågplattformen.

Handikapparkeringen ligger placerad cirka 80 meter från huvudentrén till stationshuset, vilket är ett avstånd som inte är acceptabelt enligt kraven i Boverkets byggregler som föreskriver 25 m. Handikapparkeringsplatserna klarar kraven på bredd, men lutningen på 2,5% är inte godkänt enligt HIN 2. Ansvar för handikapparkeringens utformning är kommunens då den är placerad på deras mark. Placeringen av parkeringsplatsen kan också anses vara kommunens då det är de som är markägare samt är ansvariga för att verka för ett tillgängligt samhälle. Det innebär att kommunen redan vid detaljplanering bör planera för att handikapparkeringar finns i nära anslutning till viktiga målpunkter som exempelvis en tågstation.

Nivåskillnader och passager

Inom stationsområdet finns det inga nivåskillnader. En passage finns över infarten till parkeringsplatsen i norr vilken passeras för att ta sig till handikapparkeringen. Den passagen har ingått i analysen för *Gångvägar*.

Service inomhus

Toaletten som är skyltad som handikapptoilet kan vara svår att använda för en stor del av gruppen med funktionsnedsättningar. Först och främst kan det vara ett krävande moment att öppna dörren med en nyckel som dessutom ska hämtas i resbutiken i andra änden av stationshuset dit det även saknas ett taktilt ledstråk. Efter att ha låst upp dörren ska sedan ytterligare en dörr öppnas för att komma in i toalettutrymmet. För en person i rullstol kan denna procedur vara omöjlig att genomföra då korridoren mellan dörrarna är trång och gör det svårt för en rullstol att manövreras. Toaletttrummet klarar inte Handisams krav på 2,0 x 2,0 meter. Det trånga utrymmet har även resulterat i att en rullstolsradie på 1,5 meter inte kan uppnås samt att inredning har hamnat för tätt inpå vartannat. Ansvarig för toalettutrymmet är Jernhusen och det finns en viss förståelse i att det kan vara svårt att tillgänglighetsanpassa i den gamla byggnaden. Dels är utformningen av den befintliga toaletten svår att bygga om för att göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning och dels kan en sådan åtgärd påverka den gamla byggnadens utformning. En tredje aspekt i det hela är att det inte finns någon lag som kräver att Jernhusen åtgärdar sin handikapptoilet. Precis som det nämnts tidigare behöver ingen åtgärd göras förrän Jernhusen vill uppgradera sitt stationshus enligt TSD:n.

Resbutiken i stationshuset har en entré i form av skjutdörr vilket är positivt ur tillgänglighetssynpunkt. Den höj- och sänkbara disken i butiken gör det även möjligt för kortväxta personer och personer i rullstol att använda den vilket även är ett krav som ställs i TSD:n. Disken saknar kontrast mot omgivningen vilket ska åtgärdas enligt föreskrifterna i HIN 2 för att underlätta orienteringen för synsvaga personer. Resbutiken saknar ett taktilt ledstråk som leder fram till betjäningsplatsen vilket enligt TSD:n kan tolkas som ett krav. Ansvarig för dörren in till lokalen är Jernhusen, men i övrigt så är den privata resbutiken ansvarig för att bänkar, kontraster och servicedisk stämmer överens enligt de krav som finns.

6.4.2 Analys av inventeringen i Ystad

Entré och väntrum

Vid inventeringen upptäcktes brister för dörröppnaren som är placerad på väggfasaden. Manöverdonet är svårt att komma intill för personer i rullstol då ett elskåp står framför. Det kan kräva att den rullstolsburna behöver placera sitt hjälpmedel i svepytan för dörrbladet för att trycka på knappen. I HIN 2 föreskrivs det hur dörröppningsknappen bör placeras, vilket inte har följts i detta fall. Svepytan är inte heller markerad vilket innebär att varning saknas för ytan som dörrbladet tar i anspråk för att öppnas. Dörren är inte försedd med automatisk sensor vilket gör att när dörrens öppningstid tickat ut riskerar personer att få dörren på sig. Dessa brister gör att kraven i HIN 2 inte uppfylls. I dokumentet står det föreskrivet att när automatiskt öppnade dörrar förekommer ska uppslagsytan markeras eller så ska dörren vara försedd med säkerhetssensor. Entrén är i dålig kontrast till fasaden och dessutom är röda och gröna färger i kombination inget att föredra då färgblinda personer kan ha svårt att uppfatta denna färgskillnad. Även denna brist är frånsteg från HIN 2 som kräver att ytterdörrar ska ha minst 0,4 NCS-enheters skillnad mellan dörr och fasadvägg.

Invändigt var dörröppningsknappen också svår att komma intill då hinder stod i vägen. Det kan innebära att en person som lyckats komma in i väntrummet kan bli instängd. Kontrasten mellan väggar och golv är tydlig vilket är bra enligt boken Bygg ikapp då rummets gränser och form framträder för synskadade personer. Toalettdörren är inte i tillräcklig kontrast till väggen i väntrummet och den kan därför vara svår att upptäcka för personer med nedsatt syn.

Ansvarig för dörrens och väntrummet utformning är Ystad kommun. Den dåliga placeringen av dörröppningsknappen borde kommunen åtgärda då placeringen kan göra det svårt för personer i rullstol att öppna dörren. Detta är ett exempel på hur viktiga de små detaljerna är för en funktionshindrad person. Om dörren inte kan öppnas kan personen i fråga inte använda funktionerna innanför.

Gångvägar

Gångvägen till busshållplatsen saknar tillräcklig färgkontrast längs det taktila stråket en kortare sträcka vilket kan göra stråket svårt att urskilja för synsvaga personer som orienterar sig med hjälp av kontraster. Detta är ett frånsteg från HIN 2 som föreskriver att strategiska punkter bör kontrastmarkeras för att underlätta orienteringen för synsvaga personer. Stråket saknar förgreningar längs perrongen till påstigningszonen för bussarna vilket kan ses som en missad länk för den hinderfria vägen enligt TSD:n. Längs de stråk där den taktila plattsättningen inte var i tillräcklig kontrast mot intilliggande markbeläggning är kommunen ansvariga. Detta är ett exempel på när samspelet mellan aktörerna inte fungerar fullt ut. Trafikverket har då antagligen i samband med projektet *Stationer för alla* försökt att tillgodose TSD:ns krav på hinderfri gångväg mellan väntrum och plattform och då i samråd med kommunen fällt in taktila plattor även på den kommunala marken. Denna del av samarbetet verkar ha fungerat väl, men att ingen av aktörerna tagit hänsyn till färgkontrasten är mindre bra.

Gångvägarna till både plattform 2 och till handikapparkeringen är väl utförda med ett tydligt visuellt och taktilt ledstråk vilket underlättar orienteringen både för synsvaga personer och för dem som orienterar sig med teknikkäpp. Markbeläggningen är jämn och väl underhållen vilket underlättar framförandet av rullstol och rollator vilket gör att kraven för ojämn markbeläggning uppfylls enligt HIN 2. Det finns många nivåskillnader som ingår i den hinderfria gångvägen som behandlas under rubriken *Nivåskillnader och passager*, se nedan. Ansvariga för de inventerade gångvägarna inom stationsområdet är både kommunen och Trafikverket.

Kommunikationsområden

Avståndet mellan bussväderskyddet och kantstenen är bara 0,9 meter, vilket kan anses som ett trångt utrymme för en person i rullstol att manövrera sitt hjälpmedel på. I Skånetrafikens handbok finns det utformningskrav på att avståndet ska vara 2,3 meter för att en rullstolsburen ska kunna manövrera sin rullstol in i bussens främre eller mittersta dörr. Avsaknaden av taktilt stråk mellan väderskyddet och påstigningszonen är också en avvikelse från hållplatshandboken vilket gör det svårt för personer som orienterar sig med teknikkäpp att veta var de ska stiga på bussen ifrån. Kantstenen till bussplattformen är cirka 17 cm hög vilket underlättar av- och påstigningen för många personer med nedsatt rörelseförmåga då det vertikala glappet mellan bussgolv och plattform minimeras. Kontrastmarkering på väderskyddet finns bara på en höjd och är inte placerat enligt direktiven i TSD som kräver två bårder på höjdiintervallen 0,85–1,05 och 1,5–2,0 meter över mark. På ena kortsidan av väderskyddet fanns det även en reklamaffisch vilket inte är tillåtet enligt TSD:n. Fastighetsägare till bussterminalen är kommunen vilket gör de ansvariga för plattformen. Kommunen äger även väderskyddet men Skånetrafiken är ansvariga för utformningen samt för drift och underhåll.

Plattform 1 har en tvärlutning 3,0% vilket inte stämmer överens med kraven enligt HIN 2 som föreskriver maximalt 2,0% längs längre sträckor. Mötesplatsen för ledsagnings saknar ett taktilt stråk fram till sittplatsen vilket kan anses som en brist då platsen bör vara anpassad för blinda personer. I övrigt är plattformen välplanerad med tydlig uppdelning mellan olika zoner, bra kontrastmarkeringar och välfungerande taktila ledstråk vilket är krav från både TSD och HIN 2.

På samma vis har plattform 2 en tydlig uppdelning mellan gång-, möblerings- och skyddszon. Stolpar, avfallskärl och informationsstolpar är inte varningsmarkerade vilket hade varit en fördel då deras mörka kulör kan vara svåra att urskilja mot den mörka asfalten. Det är dessutom krav som finns med både i HIN 2 och TSD. Plattformarna ägs och drivs av Trafikverket och de är därför de som är ansvariga för utformningen. Skånetrafiken ansvarar för sina väderskydd på plattformarna, papperskorgar och bänkar. Den bristfälliga kontrastmarkeringen på avfallskärl och lyktstolpar är därför både Trafikverkets och Skånetrafikens ansvar att åtgärda.

Handikapparkeringen är bra utformad och klarar kraven från HIN 2. Dock ligger parkeringen cirka 150 meter bort från plattform 1 och väntrummet vilket inte är en godtagbar sträcka. Enligt Boverkets byggregler bör denna sträcka inte vara mer än 25 meter. Ansvaret för handikapparkeringens utformning och placering är kommunens då den är placerad på deras mark.

Nivåskillnader och passager

Ramp 1 har lutningen 8,0% och klarar kraven på största tillåtna lutning enligt HIN 2 som är 8,5%, Rampen klarar dock inte kraven som ställs för den största tillåtna höjd som tas upp mellan två vilplan. Höjdskillnaden räknades ut till 1,1 meter vilket enligt HIN 2 inte bör överskrida 0,5 meter. Både ramp 2 och 3 är flackare och lutar ungefär 4,9% och båda ramperna klarar kravet på den maximala höjden som får tas upp mellan två vilplan. Samtliga ramper som hade ledstänger klarade kraven enligt TSD:n för höjd på stängerna, dock var det flera av ramperna som bara var försedda med ledstänger på ena sidan vilket inte är acceptabelt enligt varken TSD eller HIN 2. Ledstängerna längs norra sidan på ramp 1 hade stolpar framför sig vilket inte gör sidan möjlig att följa utan avbrott. Ramp 2 och 3 hade bara ledstänger längs ena sidan av rampen. Ramp 4 saknade ledstänger helt. Ramp 2 och 4 kan diskuteras huruvida de är lutande gångytor eller ramper då de är så pass breda. Ramp 1,2 och 3 är Trafikverket ansvariga för då de ligger på deras mark, ramp 4 tillhör kommunen.

Spårpassagen är försedd med varningsutrustning som kan uppfattas av flera grupper av funktionsnedsättning. Taktila varningsplattor innan passage finns för personer som orienterar

sig med teknikkäpp, varningslampor för de som är döv eller har nedsatt hörsel, varningsljud för de som har synnedsättning. Passagen är även utrustad med bommar som faller ner då tåg passerar. För utfräsningen av hål för spåret klaras inte kraven som ställs i TSD:n. Utfräsningen ska inte vara mer än 75 mm i den horisontella bredden för att en person i rullstol enkelt ska kunna rulla över spåret. Trafikverket är ansvariga för hela planpassagen vilket även inkluderar varningsutrustning som ljus, ljud och taktila plattor.

Service inomhus

Toaltdörren har inte en tydlig kontrast mot väntrumets vägg vilket gör att den kan vara svår att upptäcka för personer med nedsatt syn. Kontrast på minst 0,4 NCS-enheter mellan vägg och dörr är ett krav enligt HIN 2. Invändigt klaras kraven på bredd och längd enligt Handisams råd och riktlinjer vilket underlättar för personer i rullstol att manövrera sitt hjälpmedel där inne. En genomgående avvikelse från höjder på inredning gör att Handisams utformningsråd inte följs. Exempelvis är toalettstolen för låg, handfatet för högt, armstöd på ena sidan av toalettstolen saknas, alarmknapp och toalettpapper är inte nåbart från toalettstol. Handikapptoaletten tillhör kommunens fastighet vilket gör att kommunen är ansvarig för utformningen och underhåll av toaletten.

Entrén till biljettförsäljningen klarar måtten som krävs i HIN 2 för att en person i rullstol ska kunna passera. I övrigt har entrén stora brister vilket inte gör den godkänd ur ett tillgänglighetsperspektiv. Exempelvis är slagdörren svår att öppna för vissa personer med funktionsnedsättning samt att den saknar markering för svepyta. Dörren saknar även automatisk dörröppnare vilket gör att biljettförsäljningen inte är tillgänglig för alla grupper av funktionsnedsättning. Entrén har även dålig kontrast mot fasaden. Alla dessa brister som beskrivits ovan är exempel på krav som finns i HIN 2. Dörrmattan innanför entrén kan anses vara godkänd då den är försedd med en låg gummiram som gör att dörrmattan ligger på plats samt gör det lätt att rulla över med rullstol och rollator.

Information och skyltning inne i stationsbyggnaden är inkonsekvent vilket kan skapa förvirring. Disken för biljettförsäljning saknar höj- och sänkbar funktion och har för hög höjd för att personer i rullstol ska kunna använda den vilket är ett krav enligt TSD. Rummet saknar helt bänkar eller andra sittmöjligheter vilket är en brist. Det är den privata fastighetsägaren som har ansvaret för att tillgänglighetsdokumenten följs. Det är främst HIN 2 som gäller för ägaren, men precis som för många andra privata företag väljer den ansvariga att inte investera i tillgänglighetsåtgärder. Ansvaret hamnar då på kommunen, att de agerar och kräver att åtgärder genomförs.

6.4.3 Analys av gångstråk till centrum

Längs Västra Boulevarden i Kristianstad var gångstråket bra utformat med cykeltrafik separerat från gångtrafik. Lyktstolpar som var placerade en liten bit in i gångstråket saknade dock varningsmarkeringar vilket kan utgöra fara för personer med nedsatt syn. Längs Nya Boulevarden är tillgängligheten god med bra förhållanden för personer med funktionsnedsättning. För personer som orientera sig med teknikkäpp fanns både ett taktilt konstgjort stråk samt ett naturligt ledstråk längs fasaderna att följa. För personer som orientera sig med hjälp av kontraster var förhållandena också goda längs Nya Boulevarden då gångstråket tydligt framträdde genom att mörka plattor användes vid sidan om det.

Inventeringen från Ystad visar på att gångytan längs Österleden är för smal och att markbeläggningen är dåligt underhållen. Sprucken asfalt och ojämn plattsättning kan göra det svårt för personer i rullstol eller med rollator att framföra sitt hjälpmedel och det kan även utsätta personer i rullstol för obehagliga skakningar. Inventeringen visade också på att cyklar

inte parkerades korrekt i cykelställen vid Österleden. Flera cyklar hade parkerats så att de stod en bit in på trottoaren avsedd för de gående.

Båda städerna hade bristfälliga passager över de större gatorna. De saknade i samtliga fall en godtagbar kännbar gräns mellan gångbana och körbana vilket kan utgöras av kantstenen. Det resulterar i att synskadade som använder teknikkäpp inte kan använda kantstenen för att ta ut riktnings över gatan. Vid de flesta passagerna var denna kantsten avfasad till körbanan, men inte ända ner till nollnivå, vilket gör det svårt för personer i rullstol och med rollator att då ta sig över höjdskillnaden. Många av övergångsställena saknade även taktila varningar innan passagerna.

Generellt för både Ystad och Kristianstad är att tillgängligheten längs shoppinggatorna är god. Separering mellan trafikslagen är väl genomförd där de gående och cyklisterna har en möbleringszon mellan sig. Möbleringszonerna verkar fungera väl i båda städerna där butiker och restauranger tycks vara informerade om att inte placera skyltar eller inredning i vägen för de gående. Längs shoppinggatorna finns det sittplatser med jämna mellanrum vilket är bra för den som vill vila benen.

Båda städerna saknade taktill plattsättning vid torgen. Det gör det svårt för personer med teknikkäpp att orientera sig över torget då det saknas naturliga ledytor över sådana öppna ytor. Ett genomgående problem för båda städerna är slarvigt parkerade cyklar i gångstråken.

De inventerade gångstråken, från stationsområde till stadskärna, är det respektive kommun som äger och ansvarar för. Utformningskrav som gäller längs dessa stråk är HIN 2 då det är dokumentet som gäller i offentliga miljöer och det är kommunens ansvar att HIN 2 uppfylls. Att dokumentet inte följs fullt ut på kommunernas egna marker är en tydlig brist då de har samhällsansvar och ska verka som gott föredöme för ökad tillgänglighet. Längs shoppinggatorna i de båda städerna verkade det som att tillgänglighetsarbeten hade utförts. När större åtgärder utförs i den offentliga utemiljön är det ALM 2 som gäller vilken i flera avseenden har samma krav som HIN 2, men emellanåt är utformningskraven strängare.

7 INTERVJUSTUDIE

Detta kapitel inleds med resultatet från intervjuerna med Jernhusen, Skånetrafiken samt sakkunnig inom TSD och före detta projektledare i Trafikverkets projekt *Stationer för alla*. Resultatet redovisas per frågeställning som diskuterades och är en sammanställning av svaren från de olika intervjuerna. Därefter följer ett kort avsnitt med en sammanfattning från samtal med stationshusägaren i Ystad samt Ystad kommuns handikappkonsulent. Avslutningsvis finns en analys av intervjuerna och samtalen.

7.1 Resultat

Varför är inte järnvägsstationer med omgivning helt tillgänglighetsanpassade i enlighet med svensk lagstiftning och europeiska normer?

Trafikverkets representant inleder med att säga att tillgänglighetsanpassningen är en prioriteringsfråga kring ekonomi och resurser där olika aktörer prioriterar tillgängligheten olika. Trafikverket har tagit ett stort ansvar för att förbättra situationen för personer med funktionsnedsättning i och med projektet *Stationer för alla* som startade 2009 och sträcker sig fram till slutet av 2011. Men det kostar att tillgänglighetsanpassa stationerna. I snitt har cirka 5 miljoner kronor lagts per station, pengar som staten bidragit med.

Representanten från Jernhusen menar att anledningen till att stationer inte är helt tillgänglighetsanpassade beror på flera faktorer. En av anledningarna är att det finns flera fastighetsägare inom ett stationsområde där alla har olika inställning gällande prioritering av tillgänglighet. Som exempel tar representanten för Jernhusen upp projektet *Stationer för alla*, där Trafikverket har valt att hålla en hög nivå gällande tillämpningen av TSD:n och HIN. Det är en standard som Jernhusen inte alltid kan följa på grund av olika skäl. Ett av skälen är att många av de stationshus som Jernhusen äger och driver är upp mot 150 år gamla och kulturmärkta. Det gör att vissa åtgärder blir en avvägning mellan kulturvärde och tillgänglighetsanpassning.

Jernhusen är ett aktiebolag som måste upprätta ekonomiska kalkyler för hur mycket pengar som varje år ska investeras i projekt för exempelvis tillgänglighetsanpassning av stationshus. För Jernhusen, som har krav på viss avkastning, innebär det en ständig avvägning mellan nytta och ekonomiska kostnader då tillgänglighetsåtgärder ska utföras. Jernhusen arbetar i dagsläget med att tillgänglighetsanpassa 40 stationer i samarbete med Trafikverkets projekt *Stationer för alla* där cirka 15 miljoner kronor har skjutits till.

Att problemet med dåligt tillgänglighetsanpassade stationsområden skulle ligga i att många inblandade aktörer finns på ett stationsområde håller inte representanten för Skånetrafiken med om. Representanten anser däremot att TSD:n är svår att tolka och att det inte är förrän på senare tid som dokumentet har börjats tillämpas enhetligt i Sverige. Vidare berättar Skånetrafikens representant att hur TSD:n ska tolkas har varit ett utvecklingsprojekt där man har fått testa sig fram till bra lösningar. Dessa lösningar har i sin tur fått godkännas av besiktningsmän som arbetar med uppföljning av TSD:n. Det är resultatet från besiktningarna som sedan legat som grund för hur dokumentet ska tolkas. Representanten från Skånetrafiken menar att den

huvudsakliga anledningen till att stationer inte är tillgängliga ligger i att många av stationerna är byggda innan tillgänglighetsdokumenten hade vunnit laga kraft i Sverige. Det innebär att så länge det inte utförs någon åtgärd på stationsområdet så behöver inte heller dokumenten följas. Exempelvis har flera svenska stationer fått förlängda plattformar och då har enbart den nyanlagda delen behövt tillgänglighetsanpassas enligt TSD:n. Vid de flesta plattformsförlängningarna har man även åtgärdat de gamla delarna av plattformarna för att skapa enhetlighet.

Vidare berättar representanten från Skånetrafiken att ytterligare en anledning till varför inte stationsområdena är helt tillgänglighetsanpassade är att det är svårt att följa med de nya tillgänglighetskraven då det är krav som ständigt ändras.

När diskussionen kom in på brister gällande taktila ledstråk berättade representanten för Trafikverket att helhetstänket inte finns på grund av att olika aktörer äger olika områden inom ett stationsområde. Trafikverket har informerat alla de aktörer som berörs av projektet *Stationer för alla* inför ombyggnaderna i syfte att få dem att samarbeta för tillgängliga stationer. Trafikverket har dragit sina taktila stråk över fastighetsgränserna i överenskommelse med de andra fastighetsägarna. Exempelvis har de sett till att den taktila platsättningen från plattformen leder ända fram till stationshusens entréer. Men där slutar Trafikverkets ansvar och om stråket sedan existerar inne i stationsbyggnaden är stationshusägarens ansvar. Vidare berättar representanten för Trafikverket att Jernhusen har uttalat sig att de ska följa Trafikverkets utbyggnadstakt i *Stationer för alla*, men detta uttalande har inte följts helt och hållet.

Representanten från Jernhusen menar att bolaget i de flesta fall försöker att koppla ihop Trafikverkets taktila stråk med ett invändigt taktilt stråk för att skapa helheten som TSD:n eftersträvar. I övrigt arbetar Jernhusen i första hand med de krav som finns angivna i svensk lagstiftning och då främst HIN.

Diskussionen med Trafikverket kom senare in på hur planeringsprocessen för ombyggnaden går till. Det kan då konstateras att bygghandlingarna kontrolleras av olika Anmälda Organ beroende av vem som beställer uppdraget. Exempelvis har Trafikverket ett Anmält Organ för sina ombyggnader och på samma vis har Jernhusen ett Anmält Organ för granskning av sina åtgärder. Representanten för Trafikverket poängterar detta som en brist då det inte finns något Anmält Organ som ser till helheten på ett stationsområde.

När Trafikverket får frågan om de Anmälda Organen prioriterar TSD:ns tillgänglighetsdokument lågt svarar representanten att så inte är fallet. Vidare berättar representanten att han uppfattar att granskningsarbetet av bygghandlingar sker på en mycket hög och detaljerad nivå. Men en viss problematik finns över hur TSD-dokumentet ska tolkas då exempelvis Trafikverket tolkar texten på ett vis medan det Anmälda Organet tolkar det på ett annat vis.

När samtalet berörde bussterminaler berättar representanten för Skånetrafiken att inga åtgärder för bussområden har gjorts och inte heller behövs göras då TSD:n inte är aktuell för kommunal, privat eller Trafikverkets mark. Dokumenten gäller enbart för järnvägs miljön menar representanten vilket innebär att TSD:n inte berör bussterminalerna på ett stationsområde.

Olika styrande dokument gäller för olika delar av stationsområdet, hur har detta betydelse för tillgängligheten på stationsområdet?

Trafikverket har i projektet *Stationer för alla* försökt att hela tiden ha det högsta kravet som utgångspunkt oberoende om det står skrivet i HIN, ALM eller TSD:n. Trafikverksrepresentanten menar att det är ett problem att dokumenten (HIN, ALM och TSD:n) på olika vis

beskriver hur funktioner och områden bör tillgänglighetsanpassas. Inte på så sätt att dokumenten talar mot varandra utan att de har högre eller lägre krav i jämförelse mot varandra.

Representanten från Skånetrafiken menar däremot att reglerna i vissa avseenden inte stämmer överens med varandra samt att de ställer olika stränga krav vilket skapar förvirring mellan vilka regler som gäller. Vidare berättar Skånetrafikens representant att problemet inte ligger i att dokumenten regler olika delar av stationsområdet utan att lagarna gäller olika beroende på när stationens olika delar är byggda.

Representanten för Jernhusen menar att deras verksamhet inte påverkas i samma stora utsträckning av TSD:n som Trafikverkets verksamhet gör. Framför allt berättar representanten att Jernhusen egentligen inte är skyldiga att åtgärda något enligt TSD:n i sina fastigheter då Trafikverket bygger om för projektet *Stationer för alla* såvida Jernhusen inte gör någon ombyggnad. På grund av att själva stationshuset är en så viktig länk i den totala resan har dock Jernhusen tagit ett visst ansvar att följa Trafikverkets åtgärdsplaner. Genom dialoger med Trafikverket försöker aktörerna att komma överens om vilka åtgärder som behövs i stationsbyggnaderna.

Representanten för Jernhusen berättar att Sverige är unikt som land i EU, då det har den mest avreglerade järnvägsmarknaden vilket gör TSD:n svårt att applicera på svenska järnvägsstationer. Representanten menar att TSD:n hade varit enklare att följa om det enbart funnits en ägare av stationsområdena precis som det såg ut i Sverige innan 1988; året då SJ splittrades. Innan dess var det SJ som ansvarade för tågtrafiken, biljettsystemet, stationshusen m.m. Jernhusrepresentanten menar att det är på det viset TSD:ns förordningar i huvudsak är utformade; att det enbart är en aktör som driver stationsområdet.

Hur anser du att ansvarsfördelningen borde se ut för olika delar av stationsområdet för att öka tillgängligheten på stationen?

Trafikverkets representant inleder med svaret att en aktör hade underlättat om man specifikt skulle titta på tillgänglighetsaspekten. Det är då en organisation som har det totala ansvaret vilket skulle förenkla avsevärt. Problematiken med att försöka samordna den fysiska miljön ur ett tillgänglighetsperspektiv skulle då undvikas och en uppföljning av projekt liknande *Stationer för alla* kräver enbart dialog och kontroll med en aktör. Det mest naturliga hade då varit om Trafikverket hade varit ensam aktör på stationsområdet då det är de som ansvarar för plattformar och spår.

Representanten från Jernhusen inleder med samma svar som Trafikverkets; det borde finnas en huvudansvarig som bär det yttersta ansvaret för stationen som helhet. Vidare säger representanten att utifrån resenärens perspektiv vore det optimalt om fastighetsgränserna inte kunde urskiljas och att alla funktioner inom stationsområdet samspelade bättre. Som en följdfråga till diskussionen ovan får representanten frågan: *Vem skulle du vilja se som stationsansvarig?* Representanten för Jernhusen svarar då att Jernhusen är ett bra alternativ. Argumenten till svaret är att Jernhusen har erfarenheten och rutinerna att driva ett bolag på ett ekonomiskt bra vis vilket innebär en mindre belastning för skattebetalarna för drift av infrastruktur.

Representanten för Jernhusen berättar att företaget samarbetar med Trafikverket, Hässleholms kommun och Skånetrafiken i ett projekt där syftet är att försöka komma överens om ett avtal som hanterar hela stationsområdet där en organisation har huvudansvaret, trots alla inblandade fastighetsägare. Men projektet är ganska komplext och det är flera lagar som berörs av ett sådant avtal vilket kräver att projektet hanteras med en viss akkuratess. Samarbetsviljan och intresset finns definitivt hos de inblandade aktörerna och representanten ser positivt på projektet.

Representanten för Skånetrafiken anser att ansvarsfördelningen är bra som den är och att problematiken inte ligger i ansvarsfördelningen utan att stationens olika delar är byggda under olika tider vilket gör att olika lagar har legat som grund för utformningen.

Diskussionen med representanten för Trafikverket leder in på problematiken gällande aktörer som arbetar i vinstdrivande syfte på ett stationsområde. Representanten berättar att generellt ligger fokus i deras affärer i att maximera bolagets vinster och minimera utgifterna och då kommer vi tillbaka till prioriteringsfrågan gällande resurser och ekonomi.

Hur anser du att arbetet med att tillgänglighetsanpassa stationer borde gå till för att stationer ska kunna leva upp till lagstiftningen?

Hela frågan gällande tillgänglighetsanpassning måste enligt representanten för Trafikverket prioriteras högre inom de olika organisationerna. Kommunen skulle kunna vara en bra vägvisare då de har ett speciellt samhällsansvar. Representanten menar också att handikappförbunden kan påverka mer än vad de redan gör idag. Trafikverkets representant lyfter fram att det är viktigt att insatser sker från alla håll och att man strävar mot samma mål.

Representanten för Jernhusen inleder med att det hela skulle underlättas om det bara fanns en huvudansvarig. Då skulle det exempelvis bara bli en planeringsprocess vid ombyggnation i stället för att alla inblandade fastighetsägare skulle ha var sin planeringsprocess. Flera processer kräver samverkan och det är inte alltid som budget, resurser och intressen samspelar aktörerna emellan. För effektivare, mer ekonomisk och inte minst för helheten underlättar det om bygglovsansökningar skulle granskas av samma handläggare samt att de delar som berörs av TSD:n granskas av samma Anmälda Organ.

Representanten för Skånetrafiken anser att mycket görs och att han har förståelse för att kommunerna inte hinner tillgänglighetsanpassa allt i kommunen. Representanten säger att kommunens systematiska bearbetningsteknik med att åtgärda hållplatser och stationer i turordning är rätt väg mot ett tillgängligt samhälle.

Diskussionen med representanten för Trafikverket leder in på den nya plan- och bygglagen som kräver att bygghandlingar redan i bygglovsansökan beaktar tillgänglighetsanpassning. Representanten anser att detta är ett bra incitament för att öka tillgänglighetsanpassningen vid upprättandet av nya offentliga platser och byggnader. Men det kräver så klart att handläggarna som granskar bygglovsansökningarna besitter den kunskap som krävs eller att de utnyttjar kunskapen från annat håll för att säkerställa att tillgänglighetsperspektivet finns med.

7.2 Samtal med övriga aktörer

Utöver intervjuerna har samtal med den privata fastighetsägaren av Ystads stationshus och Ystad kommun gjorts. Vid samtalet med den privata fastighetsägaren diskuterades hur hans arbete med tillgänglighet såg ut. Det visade sig att kunskapen om HIN 2 och TSD var bristfällig. Att dokumenteten existerade visste fastighetsägaren, men kunskapen om huruvida de var aktuella för hans fastighet var dålig.

Samtalet med Ystad kommun var från början menat att ingå i intervjustudien, men det visade sig att ingen på kommunkontoret hade kunskapen som krävdes för att kunna diskutera kring de frågor som var aktuella. Diskussionen med kommunen kom i stället att handla om deras tillgänglighetsarbete. Personen som intervjuades var handikappkonsulent på Ystad kommun. Hon berättade att kommunen har försökt att motivera fastighetsägarna i Ystad att ta sitt ansvar för bättre tillgänglighet. Bland annat har kommunen långs prioriterade stråk pratat med

fastighetsägare om enkelt avhjälpna hinder samt försökt att anordna informationsträffar för privata fastighetsägare. Kommunens representant menar att mycket görs i kommunen för att förbättra förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning, men det tar tid att åtgärda allt och dessutom krävs det underhåll av de områden som har ordnats. Gällande rätten att utnyttja vites-påtryckningar säger representanten att det är ett vidtagande kommunen inte använder sig av då de vill arbeta med att motivera sina fastighetsägare i första hand.

7.3 Analys av intervjustudie

Både representanten från Jernhusen och Trafikverket anser att en stor anledning till att



Publikation3.pub

stationsområden inte är helt tillgänglighetsanpassade är för att det finns flera fastighetsägare som är inblandade. Trafikverkets representant menar också att det är en prioriteringsfråga kring ekonomi och resurser, medan Jernhusens representant säger att det är en avvägning mellan kostnader och nytta. Deras uttalanden skiljer sig åt och avspeglar deras ekonomiska förutsättningar. Trafikverket är mer beroende av vilka resurser som kan vidtas vilket kan tolkas som kunskap, tid och arbetskraft samt av vilket ekonomiskt stöd de kan få från staten. Jernhusen arbetar däremot med avvägningar; hur mycket får en åtgärd kosta i förhållande till hur mycket de kan tjäna på den investeringen? Uttalandet avspeglar tydligt att Jernhusen är ett aktiebolag som har krav på avkastning och ökad lönsamhet. Trafikverket måste också upprätta ekonomiska kalkyler, men avkastning kan också vara samhällsekonomisk nytta.

Skånetrafikens representant håller inte med i uttalandet att flera aktörer inom ett stationsområde påverkar tillgängligheten negativt. Problemet anses i stället vara att tillgänglighetskraven ständigt ändras och att de i vissa avseenden talar mot varandra, ett uttalande som delvis saknar grund. Tillgänglighetsföreskrifterna HIN 1 och ALM 1 kom ut 2003 och sakinnehållet har inte ändrats sen dess. TSD:ns direktiv kan däremot ses som ett relativt nytt tillgänglighetsdokument vilket vann laga kraft i Sverige 2008.

Både representanten från Skånetrafiken och Trafikverket menar att TSD:n kan vara svår att tolka, men därefter skiljer sig deras uttalanden gällande hur det påverkar utformningen av stationen. Skånetrafikens representant säger att tolkningen av TSD:n har varit ett utvecklingsprojekt där man har fått testa sig fram till bra lösningar. Det är ett uttalande som inte stämmer överens med hur planeringsprocessen för dokumentet ser ut enligt Corshammar (2008). Uttalandet stämmer inte heller med Trafikverkets representants förklaring som menar att det är ett problem att olika Anmälda Organ granskar olika aktörers bygghandlingar vilket gör att helhetsperspektivet missgynnas.

Trafikverkets projekt *Stationer för alla* är enligt Trafikverkets representant ett lyckat projekt, men det finns ett problem i att projektet bara är planerat och utfört av en aktör. *Stationer för alla* är ett tydligt exempel på att det är ett problem att flera fastighetsägare finns inom ett stationsområde. Samarbetet mellan aktörerna verkar inte fungera fullt ut. Trafikverkets upprustning håller höga tillgänglighetskrav och det verkar som att Jernhusen har svårt att följa med i arbetstakten, men problemet kanske inte ligger i Trafikverkets utbyggnadstakt. Kanske grundar sig Jernhusens dröjande tillgänglighetsarbete i deras ekonomiska förutsättningar. Att Jernhusen ofta är ägare till gamla kulturmärkta byggnader påpekas vid ett flertal tillfällen under intervjun. I propositionen *Från patient till medborgare* har mål satts upp som säger att tillgängligheten inom transportsystemet måste förbättras vid all planering, upphandling och drift. Vidare står det i propositionen att personer med funktionshinder ska kunna resa dör till dör under värdiga, säkra och komfortabla former. Detta är ett mål som även alla aktörer borde sträva efter.

Trafikverket pekar på att det är olika stränga krav i de olika dokumenten och det påverkar den faktiska nivån på tillgänglighet inom de olika områdena av stationen. Skånetrafiken upplever att reglerna är motsägelsefulla, men också att de ställer olika krav, vilket skapar förvirring kring vad som ska göras. Jernhusen påverkas inte så mycket av TSD:n och därför menar de att de inte behöver göra lika mycket anpassningar som till exempel Trafikverket och det leder till att olika delar av stationsområdet kan bli olika mycket tillgänglighetsanpassat.

Både Trafikverkets och Jernhusens representant är överens om att tillgänglighetsarbetet hade underlättat om det bara fanns en aktör på ett stationsområde. Men vem som ska bli den ansvarige stationsförvaltaren råder det skilda åsikter om mellan de två aktörerna. Skånetrafikens tyckte dock att uppdelningen är bra som den är.

Utifrån intervjuerna verkar det som att medel finns för att tillgänglighetsanpassa stationsmiljöer. HIN 2 gäller retroaktivt, nya Plan- och bygglagen innebär att efterlevnaden av ALM 2 ska kontrolleras av sakkunnig vid granskning av bygglovsritningar och TSD:n ska verka för helheten på stationsområden. Men för att dokumenten ska få genomslagskraft krävs det, precis som Trafikverkets representant menar, att insatser görs från alla inblandade aktörer.

Två av aktörerna pekade på att TSD:n kommer att ha svårt att få genomslag eftersom ingen har det samlade ansvaret för stationerna. Helhetsperspektivet saknas och det märks tydligt efter intervjuerna då det inte finns någon gemensam strategi för att nå tillgänglighetsmålen från svensk handikappolitik.

7.4 Analys av samtal med övriga aktörer

Den bristande kunskapen om tillgänglighetsdokumenten hos den privata fastighetsägaren av Ystads stationshus kan vara en vanlig företeelse bland privata fastighetsägare. Behovet att göra dessa fastighetsägare medvetna om vilka utformningskrav som gäller är i så fall stort, vilket är ett ansvar som kommunen har. Att fastighetsägare har kunskap om HIN 2 är dessutom en förutsättning för att forskrifterna ska kunna uppfyllas. Kommunen i Ystad arbetar enligt representanten aktivt för en tillgänglig miljö, men inget samtal fördes kring hur de hade arbetat och hur de arbetar med miljöerna kring stationen och mellan stationen och centrum.

8 DISKUSSION

Detta kapitel inleds med en utvärdering av de metoder som använts för att studera frågeställningarna, därefter följer en diskussion av resultatet utifrån projektets frågeställningar.

8.1 Diskussion av metod

Genom att genomföra tre undersökningar; studie av styrande dokument, fallstudier och intervjuer fick rapporten ett mer innehållsrikt material. Utfallet från vardera undersökning har legat som underlag för nästa undersökning vilket resulterat i att de stödjer varandra och skapar en bra grund för diskussion och slutsatser. De tre olika metoderna gav även möjlighet att jämföra resultaten mot varandra. Exempelvis gjorde intervjustudien det möjligt att kontrollera att de styrande dokumenten uppfattats korrekt och intervjuerna kunde stödja tankar kring utfallet från fallstudien.

Studien av de styrande dokumenten på ett stationsområde skulle från början enbart innefatta de dokument som hade stöd i svensk lagstiftning; HIN 2, ALM 2 och TSD. Valet att komplettera undersökningen med dokument från Skånetrafiken, Handisam samt från boken Bygg ikapp kändes naturligt då det ansågs viktigt att alla delar inom ett stationsområde var tillgängliga och för att studera dessa behövdes ytterligare dokument än de som stöds i svensk lagstiftning. Studien av de styrande dokumenten gjordes inledningsvis och har präglat större delar av projektet. Den kvalitativa bearbetningen av dokumenten har gjort det möjligt att lyfta fram det mest väsentliga utformningskraven samt att metoden har gett tolkningar av paragrafer och direktiv en djupare innebörd.

Det framarbetade inventeringsformuläret är utformat med en hög detaljeringsnivå som beskriver vilka krav som finns för varje funktion och område. Valet att utgå från en inventeringsmall med hög detaljeringsnivå grundas i att de små detaljerna kan vara avgörande om funktionen eller området går att använda eller inte för en person med funktionsnedsättning. Resultatet från inventeringen blev mycket omfattande och var till en början mycket svåröverskådligt, men den kvalitativa bearbetningen av materialet gjorde det möjligt att finna mönster i det insamlade materialet.

I fallstudien studerades enbart två stationer vilket kan anses som en liten mängd. Det är därför viktigt att poängtera att dessa inte kan representera verkligheten i stort. Ytterligare en anledning till att det inte går att generalisera fallstudien är att ingen station är den andra lik. Stationsområden är av varierande storlek, har olika fysiska förutsättningar och antalet och vilka aktörerna som finns kan variera. Att generalisera är heller inte meningen med en fallstudie. Syftet är att studera ett *fall*, det vill säga en station i den här studien, mycket noga för att verkligen ta reda på alla tänkbara aspekter som kan gälla för det här fallet.

Gällande intervjustudien är det viktigt att poängtera att den som utför intervjuerna kan inverka på resultatet. Intervjuerna är utförda i en dialog mellan intervjuaren och den intervjuade personen vilket har påverkat utformningen av samtalet då vissa specifika ämnen inom området helst skulle beröras. Vid bearbetningen av intervjuerna gjordes en omvandling, från samtalsform till en sammanfattande text. Det innebär att intervjuerna har tolkats för att kunna återges. Den

kvalitativa bearbetningen av intervjuerna har resulterat i att de vitala delarna från intervjun har lyfts fram i analysen. Syftet har varit att förstå helheten i samtalen och återkopplingar senare gjorts till fallstudien och genomgången av de styrande dokumenten.

8.2 Diskussion utifrån frågeställningar i studien

Diskussionen i detta avsnitt utgår ifrån de frågeställningar som har legat som grund för projektet. Diskussionen är avgränsad till att enbart behandla de dokument som har stöd i svensk lagstiftning; HIN 2, ALM 2 och TSD.

Vilka är de styrande dokumenten som gäller inom ett stationsområde med avseende på utformningskrav?

Inom ett stationsområde finns det tre styrande dokument som har stöd i svensk lagstiftning. HIN 2 är ett dokument med föreskrifter som har stöd i Plan- och bygglagen och gäller retroaktivt i alla offentliga miljöer och på platser som allmänheten kan nå. Det innebär att HIN 2 alltid gäller på hela stationsområdet inkluderat invändigt i alla byggnader dit allmänheten har tillträde.

ALM 2 är också ett dokument bestående av föreskrifter som har stöd i Plan- och bygglagen och gäller när man anlägger nya allmänna platser eller områden för andra än byggnader. Det innebär att ALM 2 gäller för de allmänna platserna bortsett från invändigt i byggnader om ett stationsområde byggs om, byggs nytt eller större åtgärder vidtas.

Det tredje styrande dokumentet är TSD:n avseende funktionshindre vilket är ett dokument som är stiftat av europakommissionen och är bindande för alla EU-länder. Dokumentet är övergripande och gäller på hela stationsområdet vilket bland annat inkluderar plattform, stationshus samt gångvägar mellan viktiga funktioner som plattform, stationshus, parkering och busshållplats. TSD gäller fullt ut vid nyanläggning av stationsområden. På samma vis gäller TSD:n vid uppgradering eller modernisering, men då enbart för det område som ingår.

HIN 2, ALM 2 och TSD gäller på stationsområdet, men de gäller på olika delar av stationen där olika aktörer har ansvar vilket kan påverka helheten av utformningsarbetet. Exempelvis kan dokumenten tolkas på skilda vis av de olika ägarna vilket kan resultera i att utformningen av området blir inkonsekvent. De tre dokumenten gäller också i olika stor omfattning och om de ska följas retroaktivt eller bara vid nybygge och större åtgärder. Detta kan eventuellt leda till viss otydlighet.

Hur skiljer sig dessa dokument åt?

En tydlig skillnad mellan de svenska dokumenten och TSD är att det internationella dokumentet är specifikt riktat mot stationsmiljöer. Det innebär att direktiven är särskilt riktade mot områden och detaljer som finns inom ett stationsområde. Föreskrifterna i HIN 2 och ALM 2 är däremot mer övergripande jämfört med TSD:ns direktiv och de svenska paragraferna behöver många gånger tolkas för att kunna appliceras i en stationsmiljö.

För vissa delar av ett stationsområde var det svårt att hitta utformningskrav i de svenska föreskrifterna, exempelvis för den fria bredden på entréer. ALM 2 hänvisade till Plan- och bygglagen och för att tolka den lagtexten användes Boverkets byggregler. Det var först efter tolkning av Boverkets byggregler som den fria bredden för en dörr kunde finnas.

I HIN 2 och ALM 2 följs paragraferna av så kallade Allmänna råd vilka ger exempel på hur paragrafen kan tolkas och exempel på hur utformningen kan utföras för att nå upp till kravet. De allmänna råden ger även förståelse för varför en plats eller funktion ska utformas på ett visst

sätt. Det innebär att HIN 2 och ALM 2 bygger upp en förståelse för varför paragrafen är viktig att uppfylla. Det är en bra kvalitet som de nationella dokumenten har, men som TSD:n helt saknar. TSD kan anses fokusera mer på detaljer än på problemet som helhet. Det gör att TSD:n ofta saknar motiv till utformningskraven vilket resulterar i att dokumentet inte ger stöd och förståelse till varför utformningen ska lösas på ett specifikt vis.

De nationella föreskrifterna och TSD:n talar inte mot varandra, men de skiljer sig åt gällande hur kraven är utformade. TSD:n är på flera områden strängare i kraven och anger då precisa mått och dimensioner. HIN 2 och ALM 2 är mer vida och paragraferna är mer tolkningsbara då dokumenten fokusera på helhetsproblematiken gällande tillgänglighet. TSD:n hänvisar ibland i sina direktiv till nationella utformningskrav, vilket i vissa avseenden kan skapa förvirring då det ibland saknas utformningskrav för exempelvis ett specifikt objekt i svensk lagstiftning.

Det kan konstateras att HIN 2 och ALM 2 stödjer de utformningskrav som finns i TSD och tillsammans skapar kraven ett tydligt och brett underlag för att tillgänglighetsanpassa ett stationsområde för personer med funktionsnedsättning.

Hur ska en stations olika områden, funktioner och lokaler vara utformade för att vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning?

Offentliga platser på ett stationsområde ska enligt lag anpassas för personer med funktions- och orienteringsnedsättning. Det innebär att platser ska planeras för personer i rullstol, med balansproblem, har synskador eller är blinda.

Funktionsnedsatta personer kräver jämnt och fast markunderlag utan lutningar. Vid nivåskillnader ska ledstänger finnas. För att en person i rullstol ska kunna använda alla platser inom ett stationsområde krävs att ytor är väl tilltagna för manövrering av hjälpmedel, att eventuella dörröppningsknappar är korrekt placerade och att rullstolen kan manövreras genom entréer. Personer som har nedsatt syn är beroende av färgkontraster i omgivningen, både gällande ledstråk och varningsmarkeringar på hinder. För blinda personer som använder teknikkäpp finns behov av taktila skillnader i marken för att underlätta orienteringen.

Att utformningskraven efterlevs är vardera fastighetsägares ansvar vilket innebär att aktörerna bör samarbeta för ett enhetligt och sammanhängande stationsområde. Tyvärr tyder fallstudien på att så inte är fallet då de fysiska gränserna mellan aktörerna kan urskiljas. Trafikverket har gjort omfattande tillgänglighetsarbeten vid de två inventerade stationerna vilket gett gott resultat. Men det gäller då enbart för plattformarna och förbindelsen mellan dem. Övrig mark som inte ägs av Trafikverket har större brister och för dessa områden är det främst HIN 2 som gäller då det är ett dokument som gäller retroaktivt och därför alltid ska följas i offentliga miljöer. Det är främst färg- och taktila kontraster samt nivåskillnader som behöver åtgärdas.

Hur väl är stationsmiljöer anpassade för personer med funktionsnedsättning?

Trafikverket är de som berörs mest av TSD:n, speciellt då de har arbetat med projektet *Stationer för alla* vilket innebar att de tvingades ta hänsyn till samtliga styrande dokument gällande tillgänglighet; TSD, HIN 2 och ALM 2. Det märktes även tydligt vid inventeringarna där Trafikverket hade tillgänglighetsanpassat sina områden betydligt bättre än de övriga aktörerna. Jernhusen påverkas inte i lika stor utsträckning av TSD:n då de inte är skyldiga att åtgärda något enligt direktiven för att exempelvis Trafikverket gör det. Intervjun med Trafikverket tyder på att de försöker få med de övriga aktörerna i tillgänglighetsarbetet, men de verkar inte hinna med i Trafikverkets takt eller så saknas viljan. Så länge helhetsperspektivet saknas och inblandade

aktörer inte är villiga att följa direktiven kommer det bli svårt för TSD:n att få genomslag i Sverige.

Detta märktes även vid inventeringen av Kristianstads stationshus där Jernhusen var fastighetsägare. Stationshuset hade enbart tillgodosett TSD:n genom att förse delar av byggnaden med konstgjort taktilt ledstråk. I övrigt saknades främst kontrastskillnader vilket är krav både från HIN 2 och TSD.

I Ystads stationshus, som ägdes av privat aktör, var bristerna stora och fastigheten var i behov av flera åtgärder enligt HIN 2. Det saknades bland annat kontraster, en tillgänglig entré, skyltningen var inkonsekvent och belysningen var dålig. Väntrummet i Ystad, som ägdes av kommunen, hade också vissa brister som att dörröppningsknappen till entrén inte var helt tillgänglig för personer i rullstol eller med rollator på grund av felplacering. I Kristianstad var det främst bussterminalens område som inte hade tillgänglighetsanpassats, ett område som ägdes av kommunen. Det saknades här ett godkänt taktilt ledstråk längs bussplattformen.

Hur ser ansvarsfördelningen mellan de inblandade aktörerna ut på en järnvägsstation?

På ett stationsområde finns det flera inblandade aktörer som alla äger ett fysiskt markområde eller ett fysiskt objekt, exempelvis skyltar och bänkar. De vanligaste aktörerna som kan förekomma på ett stationsområde är Trafikverket, kommunen, Jernhusen, Trafikhuvudmän och eventuella privata fastighetsägare. Trafikverket ansvarar för spår, plattformar, förbindelser till och från plattformarna och skyltning på plattformen. Kommunerna ansvarar i Skåne för eventuell bussterminal inklusive bussväderskydd, parkeringsplatser. Jernhusen är ägare till flera av Sveriges stationshus och ansvarar då för byggnaden och marken till fastigheten. I de fall stationshuset ägs av kommun eller privat fastighetsägare är de ansvariga för fastigheten. Trafikhuvudmännen brukar inte äga något inom ett stationsområde, men i Skåne ansvarar de för sina egna väderskydd, bänkar och avfallskärl på tågplattformen. Marken som tillhör eventuell bussterminal brukar ägas av kommunen och de ansvarar då även för bussväderskydden.

I TSD:n nämns att *Station Manager* ska ha ansvaret för att stationsområdet är tillgängliga. I Sverige finns det inte någon enskild organisation som har det totala ansvaret utan alla inblandade fastighetsägare ansvarar för sitt markområde. Det verkar som att flera *Station managers* skapar problem då ingen av aktörerna vill ta ansvar utanför sitt markområde. Att TSD:n riktar sig till en ansvarstagande organisation verkar också skapa en viss förvirring och bidrar till att aktörerna lägger över skulden för dålig tillgänglighet på varandra. Det har visat sig i denna studie att ett det finns en viss problematik i att flera aktörer är inblandade på ett stationsområde då flera av de inblandade fastighetsägarna arbetar utifrån olika ekonomiska förutsättningar. Det resulterar i att aktörerna prioriterar tillgänglighet olika, vilket påverkar tillgänglighetsarbetet negativt.

Hur ser aktörerna på tillgängligheten inom sitt respektive område?

Tillgänglighetsarbetet prioriteras olika av de inblandade aktörerna vilket kan bero på att aktörerna arbetar med olika förutsättningar. Trafikverket styrs av regleringsbrev från staten och finansieras genom statligt bidrag. Kommunerna har ett betydande samhällsansvar och ska verka för att statens intensioner får genomslag på lokal nivå och finansieras genom kommunala skatter och bidrag från staten. Skånetrafiken är en förvaltning inom Region Skåne och finansieras bland annat genom statsbidrag för investeringar vid regional infrastruktur samt via skattemedel via Region Skåne. En del av Skånetrafikens budget ska användas för investeringar och utveckling. Jernhusen är ett aktiebolag som driver sitt bolag i vinstdrivande syfte. Att vissa aktörer är skattefinansierade och andra drivs som aktiebolag med avkastningskrav gör att tillgängligheten

prioriteras olika. Det innebär att aktörerna inte har samma målbild vad det gäller tillgänglighetsanpassning vilket resulterar i att tillgänglighetsanpassningen hämmas.

Trafikverket har som myndighet ett stort ansvar i tillgänglighetsarbetet och med projekt *Stationer för alla* har de tagit ett stort kliv i rätt riktning för att göra några av sina bytespunkter mer tillgängliga. Tyvärr har inte de övriga aktörerna inom stationsområdet hängt med i utvecklingsprojektet vilket resulterat i att vid vissa stationsområden kan fastighetsgränser tydligt urskiljas.

Jernhusen säger sig försöka tillgodose de viktigaste kraven i TSD:n trots att de egentligen inte har någon skyldighet att följa dokumentet så vida de inte gör någon åtgärd i sin byggnad. Jernhusen arbetar med att förbättra tillgängligheten och varje år avsätts en viss summa pengar till tillgänglighetsprojekt. Ett problem som kan konstateras är deras inställning till att leva upp till kraven i TSD:n då de säger att de inte behöver leva upp till direktiven. Som statligt bolag kan det tyckas att de borde ta ett större ansvar. Det kanske är dags för staten att hjälpa till och ge Jernhusen ett tillgänglighetsuppdrag som följs av ändrade ekonomiska förutsättningar.

Kommunerna säger sig arbeta aktivt för ökad tillgänglighet men det kan konstateras att kommunen behöver mer resurser för att kunna skynda på sitt arbete. Kommunens samhällsansvar att verka för bättre tillgänglighet måste få genomslag och det är viktigt att de aktivt arbetar med tillgänglighetsfrågor då de ska verka för ett gott samhälle för allmänheten. Stationsområden är dessutom en viktig punkt i samhället och en plats som därför bör prioriteras högt. Om stationsområdet inte fungerar i sin helhet för personer med funktionsnedsättning kan resan vara omöjlig att genomföra och därmed lever kommunen inte upp till FN:s konvention *Om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*.

Det är även viktigt att kommunen driver på tillgänglighetsarbetet hos de privata fastighetsägarna inom ett stationsområde. Dålig kännedom om HIN 2 verkar vara ett problem och så länge kunskapen om föreskrifterna inte finns är det svårt för dokumentet att få genomslag hos de privata aktörerna.

Vilken betydelse har de olika dokumenten på hur stationer är utformade?

Dokumentet ALM 2 och TSD gäller olika beroende på när ett stationsområde byggts eller genomgått en större åtgärd. ALM 1 vann laga kraft i Sverige 2004 och innehållet i dokumentet har sen dess inte ändrats. Vid nybyggnad eller renovering av stationsmiljön, inte inkluderat stationshus, ska därför detta dokument ha följts. TSD:n vann laga kraft i Sverige 2008 vilket innebär att alla stationsområden som byggts om efter det ska följa direktiven, med undantag för de bygghandlingar som blivit godkända innan 2008.

HIN 2 är ett retroaktivt dokument vilket innebär att det alltid ska följas i de offentliga miljöerna. Det innebär att föreskrifterna ska följas oberoende av när stationsområdet är byggt.

Utgör de olika styrande dokumenten möjligheter eller hinder i utformningen av hela stationsmiljön?

De tre styrande dokumenten TSD, HIN 2 och ALM 2 skapar en bra grund för att göra stationsområden tillgängliga och användbara. Nu gäller det bara att dokumenten följs och att tillgänglighetsarbetet aktivt drivs på av de inblandade aktörerna.

TSD:n är ett relativt nytt dokument för Sverige och som nämnts i rapporten behöver dess utformningskrav inte följas så vida ingen åtgärd utförs. Det innebär att det kan dröja innan stationsområden i Sverige kommer att vara helt tillgänglighetsanpassade enligt direktiven. Det

resulterar i att syftet, att få enhetlighet på stationsområden som gör att funktionshindrade personer vet vad de kan förvänta sig i den fysiska miljön ur ett tillgänglighetsperspektiv, också kommer att dröja.

En förutsättning för att TSD:n ska få genomslag i Sverige är att den blir mer applicerbar på Sveriges avreglerade järnvägsmarknad. En framgångsfaktor är att begreppet *Station Manager* klargörs. De inblandade aktörerna måste komma överens om en gemensam ansvarsfördelning där en organisation har det yttersta ansvaret för stationsområdet. I intervjun med Jernhusen nämndes ett projekt där de inblandade aktörerna på Hässleholms stationsområde försökte komma överens om en gemensam ansvarstagare. Det kan anses som ett steg i rätt riktning och projektets utveckling kommer att bli intressant att följa. Kanske skapar projektet ringar på vattnet vilket leder till att fler stationsområden kommer att ta över ansvarsprincipen.

Det kan anses som mest naturligt om Trafikverket eller kommunerna tar rollen som *Station Manager* då de bär ett särskilt samhällsansvar och därför bör prioritera tillgängligheten högt. För att det ska ske någon förändring inom stationsområden verkar det som det krävs statliga bidrag. Kostnaderna för en enskild privat aktör skulle bli för betungande. Projektet *Stationer för alla* är ett bra exempel på ett lyckat tillgänglighetsarbete från en aktör, men för att stationer ska bli helt tillgängliga krävs det insatser från alla inblandade parter.

Planeringsprocessen för TSD:n kan anses som en bra lösning i strävan mot tillgängligare tågstationer. Att det är oberoende företag som granskar bygghandlingar och utför kontroller gör det svårare för beställaren att frångå direktiven. Detta kanske även är en lösning för kommunens planeringsprocess då det är kommunen själv som godkänner sina egna bygglovsansökningar.

Intervjuerna tyder på att TSD:n anses som svårtolkad i vissa fall, men det är viktigt att ha i åtanke att dokumentet är relativt nytt i Sverige. Om ett par år kan det tänkas att aktörerna har lärt sig hur det Anmälda Organet tolkar direktiven vilket resulterar i att de lär sig hur TSD:n bör tolkas för att få godkända bygghandlingar och kontroller.

HIN 2 är ett viktigt tillgänglighetsdokument inom ett stationsområde då de berör den fysiska utformningen både i stationshus och i utemiljö. Men en förutsättning för att dokumentet följs är att aktörer inom stationsområden är medvetna om föreskrifterna och att de även berör deras fastighet. Den privata fastighetsägaren i Ystad som drev och ägde stationshuset hade dålig kunskap om HIN 2, vilket kan vara ett vanligt problem bland privata aktörer. Kommunen i Ystad har vid flera tillfällen försökt att sammankalla till informationsträffar gällande tillgänglighetsfrågor men utan något gensvar från fastighetsägarna i kommunen. Frågan är om kommunens sätt att informera sker på ett felaktigt vis eller om det är fastighetsägarnas vilja att genomföra åtgärder som brister. Kommunen har ett stort ansvar för att informationen om HIN 2 ska nå ut, men det kanske är dags för kommunen vidta kraftigare åtgärder då de har lagstiftningen bakom sig. Genom inventeringar hos de privata aktörerna kan kommunen trycka på de brister som fastighetsägarna har i sina byggnader och på det viset kräva att åtgärder genomförs. Kommunen har trots allt ett ansvar för att HIN 2 uppfylls och, om det krävs, även utge vite.

Vid inventeringarna upptäcktes inte bara brister hos de privata fastighetsägarna. Kommunen hade också gjort avsteg från HIN 2. Det är viktigt att minnas att kommunen många gånger har dubbla roller, både som fastighetsägare och som tillsynsmyndighet. De dubbla rollerna kan ses som en brist då det inte verkar som att kommunen alltid tar sitt ansvar och följer HIN 2. Det ger dessutom fel signaler till samhället då kommunen borde vara ett ledande föredöme för de privata aktörerna och visa vägen. Kanske borde en annan utomstående aktör driva tillsynskontrollerna?

Ytterligare ett problem med HIN 2 kan anses vara att föreskriften säger att insatserna inte får bli för ekonomiskt betungande för fastighetsägaren. Ett alternativ hade kunnat vara en möjlighet att ansöka om ekonomiskt stöd. Att tillgänglighetsanpassa kan kosta mycket, men det är än viktigare på samhällsnivå att ingen känner sig kränkt i samhället på grund av dålig tillgänglighet.

Ytterligare en viktig anledning till att stationsområden inte är helt tillgängliga finns hos den enskilda individen. Alla har möjlighet att göra anmälan till kommunen om brister finns i den fysiska miljön, men på grund av bristande kunskap om HIN 2 görs detta inte i någon större omfattning. Kanske kommer medvetenheten om våra rättigheter gällande tillgänglighet att öka med tiden. Vi lever i ett åldrande Sverige och andelen som blir i behov av god tillgänglighet ökar. Detta kommer i sig att ställa högre krav på att fastighetsägare och andra aktörer tillgänglighetsanpassar sina byggnader och områden för att inte påverka handel och möjlighet att vistas ute negativt.

Den nya Plan- och bygglagen, som kräver att tillgängligheten redovisas innan bygghandlingar godkänns, är ett bra incitament för att ALM 2 ska få genomslag. Med hårdare granskningar kan det förväntas att det som byggs nytt kommer att vara användbart för personer med funktionsnedsättning. Den nya lagstiftningen gör att byggherrens egenintresse gällande tillgänglighet inte kommer kunna påverka hur tillgänglig slutprodukten blir. Men det kräver givetvis att kommunerna besitter den kompetens som krävs för att den nya plan- och bygglagen ska få genomslagskraft.

9 SLUTSATSER

Följande slutsatser kan dras från det material som har samlats in i denna studie.

- *Tre styrande dokument gäller på stationsområdet.*
- *Inget av dem gäller över något annat.*

Inom ett stationsområde styr HIN 2, ALM 2 och TSD utformningen av stationen i syfte att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Alla tre dokument gäller, men för olika delar av stationen och för olika aktörer. Inget dokument står över något annat, utan de reglerar olika delar. De borde inte upplevas som motsägelsefulla, men ibland kan det vara ottydligt hur miljön verkligen ska utformas. En tydlig skillnad mellan de svenska dokumenten och TSD:n kan konstateras då TSD:n är specifikt riktad mot stationsmiljöer och de svenska föreskrifterna är mer vida och kan behöva tolkas för att appliceras i stationsmiljö. De nationella föreskrifterna och TSD:n talar inte mot varandra, men de skiljer sig åt gällande hur kraven är utformade då TSD:n är mer precis i sina direktiv.

- *På svenska stationer finns flera olika aktörer som har ansvar.*
- *Att det är så tycks påverka hur tillgänglighetsarbetet går framåt.*

De vanligaste aktörerna som kan förekomma på ett stationsområde är Trafikverket, trafikhuvudmannen, Jernhusen och kommunen. De ansvarar för olika delar av stationen, till exempel ansvarar Trafikverket för spår och plattformar och trafikhuvudmannen för bland annat väderskydd och bänkar på tågplattformen. Utifrån fallstudien kan det konstateras att Trafikverkets områden håller en högre standard med avseende på tillgänglighet jämfört med övriga aktörer. Tillgänglighetsarbetet verkar prioriteras olika av de inblandade aktörerna vilket kan bero på att aktörerna arbetar med olika ekonomiska förutsättningar. Detta påverkar hur väl stationerna blir tillgänglighetsanpassade totalt sett.

- *För att arbetet med att tillgänglighetsanpassa stationer ska gå framåt måste alla aktörer samarbeta.*
- *Informationsspridningen måste förbättras och ansvars-fördelningen måste förtydligas.*

De tre styrande dokumenten skapar en bra grund för att göra stationsområden tillgängliga. Nu gäller det bara att dokumenten följs och att tillgänglighetsarbetet aktivt drivs på av de inblandade aktörerna. För att TSD:n ska få genomslag på stationsområden krävs det att aktörerna samarbetar och att de vill satsa på ökad tillgänglighet. TSD:n är dock svår att applicera på Sveriges avreglerade stationsmiljö och för att TSD:n ska få genomslag i Sverige måste aktörerna komma överens om en gemensam ansvarsfördelning.

För att HIN 2 och ALM 2 ska få genomslag krävs att kommunerna arbetar mer aktivt med att sprida information om dokumenten till allmänheten och näringsidkare samt att de driver på sitt eget tillgänglighetsarbete. Certifierade experter inom tillgänglighet som godkänner och kontrollerar bör vara ett sätt att öka tillgängligheten i och omkring station så väl som på andra platser.

REFERENSER

Böcker

Almén, M & Ståhl, A. (2005). Tillgänglig stad - En idéskrift om mål, strategier och arbetssätt när kommunen upprättar en tillgänglighetsplan för trafiknät. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.

Bjerkemo, S-A. & Knutsson, Å. (2008) Lagstiftning och myndighetsroller. I Hydén, C. (red.) Trafiken i den hållbara staden. Lund: Studentlitteratur.

Boverket (2004). Boken om lov, tillsyn och kontroll. Boverket, ISBN: 91-7147-8531.

Corshammar, P. 2008. Perfekt spår – Framtidens spår. Lund: Studentlitteratur

Holmberg, B. Ståhl, A. Almén, M & Wennberg, H. (2008) Tillgänglighet, trygghet och andra subjektiva aspekter. I Hydén, C. (red.) Trafiken i den hållbara staden. Lund: Studentlitteratur.

Patel, R & Davidson, B (2011). Forskningsmetodikens grunder. Lund: Studentlitteratur.

Trost, J (2005) Kvalitativa intervjuer. Lund: Studentlitteratur.

Svensson, E. (2008). Bygg ikapp – För ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Västerås: Svensk Byggtjänst.

Offentligt tryck

A/RES/48/96. Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities. United Nations, General Assembly, 1993.

BFS 2011:5. ALM 2.

BFS 2011:6 BBR 18.

BFS 2011:13. HIN 2.

BFS 2008:6 - BBR 15.

BVANV 1608, Förstudie, järnvägsutredning och tillåtsprövning – Enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Version: 1.0, Utgivningsår: 2010. Banverket. Diarienummer: F09-17429/SA20.

BVS 1586.26. Plattformer, geometrisk utformning vid ny- och tillbyggnad. Version: 1.0, Utgivningsår: 2011. Trafikverket. Diarienummer: TRV 2011/14030.

Departementsserien 2008:23. FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Stockholm: Socialdepartementet.

Proposition 1999/2000:79. Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken. Stockholm: Socialdepartementet.

Proposition 2009/10:200. Ny kollektivtrafiklag.
Stockholm: Näringsdepartementet

SFS 2011:338. Plan- och byggförordningen.

SFS 1997:734. Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Skrivelse 2009/10:166. Uppföljning av den nationella handlingsplanen för handikappolitiken och grunden för en strategi framåt.

Socialdepartementet (2011). En strategi för genomförandet av funktionshinderpolitiken 2011-2016. Stockholm (Regeringsprotokoll 2011-06-16).

TSD 2008/164/EG. Tekniska specifikationer för driftkompatibiliteten (TSD) avseende funktionshindrade i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Rapporter

Almén, M. Ståhl, A & Wemme, M (2004) Att orientera med hjälp av ledytor -Blinda testar taktiliteten i ytor med olika material och struktur. Publikation 2004:158. Vägverket. ISSN: 1401-9612.

Boverket (2005) Enklare utan hinder. Boverket. ISBN:91-7147-857-4.

Hjälpmiddelsinstitutet (2009) Statistik om hjälpmedel – En översikt av nationella undersökningar. Hjälpmiddelsinstitutet.

Koll framåt (2007) Underlagsrapport Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter, delområde B, 2007-12-31. Banverket & Vägverket.

Regeringen & SKL (2008) Enkelt avhjälpt – Strategi för genomförandet av tillgänglighetsmålen i nationella handlingsplanen för handikappolitiken. Edita Västra Aros, Västerås.

Skånetrafiken (2011) Skånetrafikens Hållplatshandbok 2011. Skånetrafiken.

World Health Organization (2011) World report on disability. Malta: World Health Organization.

Elektroniska källor

Handisam (2011). Vad vi arbetar för.

<http://handisam.se/Om-Handisam/Vad-Handisam-gor-2/Vad-Handisam-gor/>

Nerladdad: 2011.11.06.

Handisam (2006). Handisams inventeringsformulär för lokaler.

<http://www.handisam.se/Filer/CHECKLISTA%20F%c3%96R%20LOKALER.doc>

Nerladdad: 2011.06.20.

Handisam (a). Tillgängliga dörrar – Handisams fördjupningsblad. Handisam.

<http://handisam.se/Filer/F%c3%b6rdjupning%20d%c3%b6rrar%202010.pdf>

Nerladdad: 2011.10.10.

Handisam (b). Tillgängliga toaletter – Handisams fördjupningsblad. Handisam.

<http://handisam.se/Filer/F%c3%b6rdjupning%20toaletter%202010.pdf>

Nerladdad: 2011.10.10.

Handisam (c). Riktlinjer för att göra lokaler tillgängliga – Handisams fördjupningsblad.

Handisam.

<http://www.handisam.se/Filer/riv-hindren-2009-lokaler.pdf>

Nerladdad: 2011.10.10.

Jernhusen (2011) Jernhusen i korthet.

<http://www.jernhusen.se/templates/Page.aspx?id=146>

Nerladdad: 2011.06.20.

Jernhusen (2010) Fastighetsförteckning 2010.

http://www.jernhusen.se/upload/Ekonomi/Jernhusen_Fastighetsfor-teckning_2010.pdf

Nerladdad: 2011.06.27.

Skånetrafiken (2008) Skånetrafiken – Tågstrategi 2037, Stationer och stationsmiljöer, PM 2006-09-08, rev 2008-01-16.

<http://www.skanetrafiken.se/upload/Dokumentbank/Styrdokument/T%C3%A5gstrategi/Underlagsmaterial%2011%20Stationer%20och%20stationsmilj%C3%B6er.pdf>

Nerladdad: 2011.06.10.

Trafikverket (2010a) Fler kan ta tåget när Trafikverket bygger om stationerna.

<http://www.trafikverket.se/Pressrum/Pressmeddelanden/Pressmeddelanden/Nationellt/2010/2010-10/Fler-kan-ta-taget-nar-Trafikverket-bygger-om-stationerna/>

Nerladdad: 2011.07.04.

Trafikverket (2010b) Så blir väg och järnväg till.

<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sa-blir-vag-och-jarnvag-till/>

Nerladdad: 2011.10.24.

Övrigt material

Statens offentliga utredningar (2011). Kursmaterial Översikt kurs om nyheterna i PBL 2011

(Ny PBL – på rätt sätt), utgåva 2011-03-23, Kompetensinsatser gällande ny Plan- och bygglag M 2010:01.

Muntliga källor

Andersson, C-H. Projektledare; Skånetrafiken.
Telefonintervju 2011-11-29.

Brock, T. Tillgänglighetsansvarig; Jernhusen.
Telefonintervju 2011-11-23.

Cebrenius, K. Handikappkonsulent; Ystad kommun.
Telefonintervju 2011-11-28.

Ekman, P. Sakkunnig inom TSD; Sweco Energuide AB.
Telefonintervju 2011-11-21

Bilder

BFS 2011:13. HIN 2. Placering av manöverdon. Figur 9.

Handisam (b). Tillgängliga toaletter – Handisams fördjupningsblad. Handisam. Utformning av handikapptoalett. Figur 8.

<http://handisam.se/Filer/F%c3%b6rdjupning%20d%c3%b6rrar%202010.pdf>
Nerladdad: 2011.10.10.

NCScolour (2011). Ljushetsmätare. Figur 1.

<http://www.ncscolour.com/sv/vm/produkter/shop/Tillbehor/Ljushetsmatare/>
Nerladdad: 2011.10.10.

Nilsson, B (2010) Ystads Allehanda. Reception Ystad stationshus. Figur 32.

<http://www.ystadsallehanda.se/ystad/article892500/Hyresgaumlsterna-kritiska-mot-affaumlren.html>

Nerladdad: 2011.10.10

Skånetrafiken (2011) Skånetrafikens Hållplatshandbok 2011. Skånetrafiken. Taktilla plattor.
Figur 10

Bilaga 1. Utdrag från inventeringsformulär – Entré och Plattform

2. ENTRÉ				
Beteckning och typ av entré:		Inventering		
	Styr-dokument	Uppfyllda krav (J / N)	Saknas / Ej relevant (x)	Ange alltid mått, material etc.
2.1. Nivåskillnader		-		
Kan man stiga in i byggnaden utan att passera trappa eller trappsteg?		HIN 2		
Utformning av trappa och ramp, se kapitel 12 och 13.		-		
2.2 Yta vid entrén		-		
2.2.1 Lutning Är ytan fast, halkfri och hårdgjord med lutningen högst 1:50? (På ytan som behövs för manövrering av rullstol framför entrédörren).		ALM 2		
2.2.2 Mått Har ytan framför entrén lutningen högst 1:50?		HIN 2		
Kan en rullstol manövreras (diameter 2 m) framför entrén, vid uppslagsyta ska den beaktas?		ALM 2		
Kan en rullstol manövreras (diameter 2 m) efter entrén?		ALM 2		
Om det är dörrhandtag till entrén är det då placerat med centrum 80 cm från mark?		HIN 2		
Är dörrhandtaget placerat mellan 70 och 100 cm från hörn? (för automatisk dörröppning se placering enligt 2.3.5)		HIN 2		
2.3 Dörrar		-		
2.3.1 Passagemått Är fritt passagemått minst 0,8 m?		BBR		
Är den fria höjden minst 2,1 m?		TSD		

Vid ev. roterdörr, finns omedelbart intill en annan entrédörr som är öppen samma tider som roterdörren?	TSD			
2.3.2. Golvbeläggning Är skrapgaller och dörrmattor lätta att rulla över samt utan kanter som är svåra att passera?	HIN 2			
2.3.3 Tröskel Är dörrar utan tröskel eller med avfasad tröskel?	HIN 2			
Är avfasad tröskel högst 2,5 cm hög?	TSD			
2.3.4 Automatisk dörröppnare Är tunga dörrar med dörrstängare försedda med automatiskt dörröppnare?	HIN 2			
Är svepytan kontrastmarkerad på golvet eller är dörren försedd med säkerhetsensor?	HIN 2			
Är automatiskt öppnad dörr försedd med sensor eller är svepytan markerad?	HIN 2			
6.3.5 Manöverdon dörröppnare Är placeringen lämplig och lätt att hitta?	HIN 2			
Kan den nås av personer i rullstol eller rollator utan att man träffas av dörrbladet vid öppning? (Placering minst 70 helst 100 cm från innerhörn eller dörrbladets framkant.)	HIN 2			
Går det att komma intill för personer i rullstol eller rollator?	HIN 2			
Är det placerat med centrum 80 cm över golv eller mark?	HIN 2			
Är det kontrastmarkerat?	HIN 2			
2.3.6 Dörrhandtag och låsvred Är de lätta att hantera och greppa? (T.ex. enhandsgrepp och stort vred).	HIN 2			
Är de kontrastmarkerade?	HIN 2			
Är manuella dörrar försedda med horisontella öppningsstänger som sträcker sig över hela dörrens bredd?	TSD			
Sitter anordning för öppning mellan 0,8-1,2 m över golv?	TSD			

2.4 Andra manöverdon vid entrédörr	-			
2.4.1 Placering Är placeringen lämplig och lätt att hitta?	HIN 2			
Går att komma intill för personer i rullstol eller rollator?	HIN 2			
Är manöverdonet placerat minst 70, helst 100 cm från hörn eller annat HIN 2der?	HIN 2			
2.4.2 Utformning Är manöverdonet kontrastmarkerat?	HIN 2			
Kan knapparna avläsas taktilt?	HIN 2			
Är 5:an på knappsatsen taktilt utmärkt?	HIN 2			
Är viktig textinformation tydlig (minst 15 mm för huvudtext)?	HIN 2			
2.5 Kontrast- och taktila markeringar	-			
2.5.1 Allmänt Har kontrast- och varningsmarkeringar en ljushetskontrast på minst 0,40 enheter enligt NCS?	HIN 2			
Är varningsmarkeringar avkännbara med teknikkäpp?	HIN 2			
2.5.2 Strategiska punkter Är strategiska punkter kontrastmarkerade? (T.ex. entré, entrédörr och andra strategiska punkter som behöver markeras).	HIN 2			
2.5.3 Oskyddade glasytor Är oskyddade glasytor varningsmarkerade på två höjder (0,85–1,05 och 1,5–2,0 m över mark)?	HIN 2			
2.6 Skyltning	-			
Är nödvändiga informationsskyltar logiskt placerade?	HIN 2			
2.7 Belysning	-			

2.7.1 Dagsljus Kan bländande dagsljus skärmas av?	HIN 2			
2.7.2 Belysning Är den fast belysningen bländfri?	HIN 2			
Är belysningen i förflyttningssvågar tillräcklig och jämn?	HIN 2			
Har viktiga skyltar och informationsställen tillräcklig belysning?	HIN 2			
Har entrén bra belysning? (Bedöm utifrån ljusnivå, ljusfördelning, skuggor, reflexer, bländning, färgåtergivning, ljusfärg, flimmer).	HIN 2			
2.8 Alternativ entré	-			

9. PLATTFORM

Beteckning:		Inventering		
	Styr-dokument	Uppfyllda krav (J / N)	Saknas / Ej relevant (x)	Ange alltid mått, material etc.
9.1 Framkomlighet	-			
9.1.1 Markbeläggningar Är markbeläggning på plattformen jämn så att den inte utgör hinder för personer med rullstol eller rollator?	HIN 2			
Är plattformen utformad med tydligt urskiljbara skydds-, gång-, och möbleringszoner?	TSD			
Är sidolutningar högst 1:50?	HIN 2			
9.1.2 Nivåskillnader - allmänt Är mindre nivåskillnader på plattformen åtgärdade?	HIN 2			
Är lutning i färdriktning på längre sträckor max 1:50?	ALM 2			
9.3 Taktilt ledstråk, kontrast- och varningsmarkeringar	-			

9.3.1 Taktilt ledstråk Finns det ett taktilt ledstråk längs hela plattformen med ett avstånd på minst 0,5 m från skydds-zonen?	Skåne- trafiken			
Har det taktila ledstråket kontrast- och varnings-markeringar en ljushetskontrast på minst 0,40 enheter enligt NCS?	Skåne- trafiken			
Har ledstråken sinusplattor med minsta bredden 0,6 m?	Skåne- trafiken			
Är valytorna släta plattor med minsta yta 1,0 x 1,0 m.	Skåne- trafiken			
Används kupolplattor vid de taktila ledståkens slut och trappor på minst 1,0 x1,0 m.	Skåne- trafiken			
9.3.2 Strategiska punkter Är strategiska punkter kontrastmarkerade? (Trappa, ramper och andra ställen).	HIN 2			
9.3.3 Utstickande byggnadsdelar, stolpar, kantstenar och fallkanter m.m. Är utstickande byggnadsdelar lägre än 220 cm över mark varningsmarkerade? (T.ex. skyltar och trappor).	HIN 2			
Är fasta hinder som ej kan flyttas från gångytan varningsmarkerade? (T.ex. belysningsstolpar, skyltar, avfallskärl, väderskydd m.m.).	HIN 2			
Är kantstenar och fallkanter kontrastmarkerade? (T.ex. perrongkanter).	HIN 2			
9.3.4 Oskyddade glasytor Är oskyddade glasytor varningsmarkerade på två höjder (0,85–1,05 och 1,5–2,0 m över mark)?	TSD			
9.4 Skyltning	-			
Är nödvändiga informationsskyltar logiskt placerade? (Placering i övrigt och utformning, se under kapitel 18).	HIN 2			
9.5 Belysning	-			
Är den fasta belysningen bländfri?	HIN 2			
Är belysningen i förflyttningvägar tillräcklig och jämn?	HIN 2			

Har viktiga skyltar kompletterande belysning (där detta behövs)?	HIN 2			
9.6 Utformning	-			
9.6.1 Bredd utan hinder Om inga hinder finns ska bredden på perrongen totalt vara det största talet av A eller B nedan:	TSD			
A. Bredden på riskområdet plus bredden på två i motsatt riktning gående fria gångvägar på 0,8 m (1,6 m).	TSD			
B. För plattform med spår på ena sidan 2,5 m, mellanplattform 3,3 m.	TSD			
9.6.2 Bredd med mindre hinder Mindre hinder (<1,0 m) är ok i den fria vägen på 1,6 m	TSD	x		
Är avstånd från "mindre hinder" till plattformkant minst 1,6 m och den fria gångvägen mellan hinder och riskområde minst 0,8 m?	TSD			
9.6.3 Bredd med större hinder Större hinder är >1,0 m. Om avståndet mellan två mindre hinder (<1,0 m) är <2,4 m betraktas det som stort.	TSD	x		
Är avståndet mellan "stort hinder" och riskzonen >1,6 m och avståndet mellan perrongkant och hinder >2,0 m?	TSD			
Är avståndet mellan "extra stort hinder" (>10 m) och riskzonen >1,6 m och avståndet mellan perrongkant och hinder >2,0 m?	TSD			
9.6.4 Plattformkant Är riskområdets gräns markerat med både taktila och visuella varningar?	TSD			
Är den visuella varningslinjen intill perrongkant färgkontrasterande och halksäker med minimumbredd på 0,1 m?	TSD			
Är färgen som används för plattformskanten i tydlig kontrast mot gapets mörkhet samt halksäker?	TSD			
9.6.5 Plattformens slut Har slutet på plattformen visuella och taktila markeringar?	TSD			
9.7 Inredning	-			

9.7.1 Inredning på plattform Har all inredning och fristående enheter på plattformen en tydlig kontrast mot bakgrunden?	TSD			
Har all inredning och fristående enheter på plattformen avrundade kanter?	TSD			
Kan all inredning och fristående enheter upptäckas med teknikkäpp?	TSD			
Har alla plattformar väderskydd?	TSD			
Finns det sittplatser på plattformen som är försedda med ergonomiska sittmöjligheter (sitthöjd 0,45–0,50 m)?	TSD			
Om sittplatser finns, har de då ryggstöd och minst en tredjedel armstöd?	TSD			
Har plattformen ståstöd med minst 1,4 meters längd?	TSD			

Bilaga 2. Intervjufrågor

Nedan presenteras frågorna som valts för intervjuerna. De har ställt konsekvent till samtliga aktörer. Huvudfrågan är markerad i kursiv stil och är frågan som intervjuaren gav den intervjuade personen. Underfrågorna har enbart legat som stöd för diskussionen och varit ämnen som intervjuaren eventuellt velat att aktören skulle diskutera kring.

Varför är inte järnvägsstationer med omgivning helt tillgänglighetsanpassade i enlighet med svensk lagstiftning och europeiska normer?

Vilken betydelse har det att det är så många aktörer inblandade?

Vilken betydelse kan bristande kunskap hos anmält organ gällande TSD:n avseende funktionshindrade ha?

Har dokumentet låg prioritet jämfört med de övriga TSD:erna?

Finns det brister i planeringsprocessen, vart i så fall?

Vilken betydelse har kostnaderna för tillgänglighetsåtgärder?

Olika styrande dokument gäller för olika delar av stationsområdet, hur har detta betydelse för tillgängligheten på stationsområdet?

Har olika aktörer olika god kunskap kring de styrande dokumenten? Hur?

Hur prioriterar olika aktörer det som står i de styrande dokumenten?

Hur problematiskt är det att olika dokument reglerar olika delar?

Hur anser du att ansvarsfördelningen borde se ut för olika delar av stationsområdet för att öka tillgängligheten på stationen?

Annorlunda ansvarsfördelning på stationen än idag?

Hur anser du att arbetet med att tillgänglighetsanpassa stationer borde gå till för att stationer ska kunna leva upp till lagstiftningen?

Större påtryckning från kommunen?

Annorlunda planeringsprocess?

Annorlunda granskning av bygghandlingar/byggande?