

Kalmar Länstrafik

BYTESPUNKTER TILLGÄNGLIGA FÖR ALLA

Förstudie av förutsättningarna för regionalt
superbusskoncept i Småland



Yvonne Aldentun
2017-12-19



Länstrafiken



Länstrafiken
Kronoberg

REGION FÖRBUNDET
I KALMAR LÄN



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden

1. Bakgrund

De tre Smålandslänen; Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län genomför en förstudie av förutsättningarna för ett regionalt superbusskoncept i Småland. Superbusskonceptet kombinerar åtgärder inom samhällsplanering, infrastruktur, fordon, informationsteknik och trafikering för att åstadkomma en snabb, pålitlig och i alla delar attraktiv kollektivtrafik.

Projektets målsättning är att ta fram en gemensam målbild för snabb busstrafik i hela Småland med regionsammanbindande funktion, hög resestandard och komfort. Där ingår också att peka ut platser för bytespunkter.

Med bytespunkt menas platser i trafiknätet där byte av färdmedel och/eller färdmedel kan ske. I det här fallet med begränsning till landbaserad kollektivtrafik. Projektet diskuterar bl.a. fysiska funktioner vid bytespunkterna och dess samspel med omgivande trafiknät och bebyggelse. Informationskedjan för att planera och genomföra en resa ingår inte.

En bytespunkts funktioner styrs av dess roll i transportsystemet och antalet resenärer. Bytespunkterna behöver därför klassificeras i kategorier med hänsyn till sina funktioner där bl.a. graden av tillgänglighetsanpassning ingår.

I lagen om (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om hur kollektivtrafik ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder.

Tillgänglighetsaspekterna i kollektivtrafiken rör emellertid långt mycket större resenärsgupper än enbart funktionshindrade. Tillgänglighet är därför centralt i all planering och utformning av kollektivtrafiken och dess interaktion med infrastruktur och bebyggelse.

I det följande görs en enklare sammanställning av de regler och den kunskap som finns om tillgänglighetsaspekter på allmän plats, dock inte i byggnader, för att dessa ska kunna beaktas i den fortsatta diskussionen kring bytespunkternas utformning och funktion. Ambitionen är att så långt det är möjligt skapa bytespunkter som fungera för alla.

2. Regelverk, vägledning och tillsyn

2.1 FN och Sveriges Riksdag

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning antogs 2006 och undertecknades av Sverige året därefter och har därefter implementerats i olika lagstiftningar. Regler med koppling till fysisk tillgänglighet till byggnader och allmänna platser finns i Plan- och bygglagen (PBL) och plan- och byggförordningen (PBF)¹. I en förordning, SFS 2014:135², beskrivs de statliga myndigheternas ansvar för genomförandet av funktionshinderpolitiken.

¹ Ett övergripande krav på tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga finns i plan- och bygglagen (2010:900), PBL, 8 kapitlet, paragraferna 1, 4, 7 och 9, samt i plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, 3 kapitlet, paragraferna 4, 18 och 23.

² SFS 2014:135 <https://www.lagboken.se/Views/Pages/GetFile.ashx?portalId=56&cat=203553&docId=1976179&propId=5>

Transportpolitikens övergripande mål³ är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Ett funktionsmål och ett hänsynsmål finns formulerat. I preciseringen av funktionsmålet sägs att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

2.2 Myndigheter

Boverket har tagit fram föreskrifter och allmänna råd till plan- och bygglagen om enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser⁴.

Syftet med reglerna om tillgänglighet är att så många som möjligt ska kunna delta i samhället på lika villkor. Den byggda miljön ska kunna användas både av personer som har full rörlighet och personer som använder till exempel rullstol, rollator eller käpp. Även personer som har nedsatt syn, nedsatt hörsel eller nedsättning av andra orienteringsförmågor ska kunna använda den byggda miljön.

Enkelt avhjälpna hinder på allmänna platser ska åtgärdas om det inte är orimligt med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna. För kollektivtrafikens del handlar det om:

- Fysiska hinder såsom mindre nivåskillnader, ojämn markbeläggning, svårforcerade rännदार och trottoarkanter ska avhjälpas.
- Hinder i form av bristande kontrastmarkering och varningsmarkering ska avhjälpas.
- Hinder i form av brist på och bristande utformning av orienterande skyltning ska avhjälpas.
- Hinder i form av bristande eller bländande belysning ska avhjälpas.
- Hinder i form av brist på och bristande utformning av balansstöd ska avhjälpas.
- Hinder i form av bristande utformning av parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd ska avhjälpas.

Trafikverket har i uppgift att förverkliga den förda funktionshinderpolitiken, bl.a. med hänsyn till Boverkets föreskrifter. Trafikverket har med ledning av detta tagit fram en exempelsamling kring enkelt avhjälpna hinder på statens allmänna vägar⁵. Den berör ledning för synskadade, övergångsställen, gångpassager, gångytor, ljushetskontraster, belysning, rastplatser, markbeläggning, biluppställningsplatser, ramper och trappor.

Trafikverket har också tagit fram en broschyr med kriterier och krav på kvalitetsnivåer för att uppfylla en rekommenderad lägsta nivå på tillgänglighet för bussterminaler och bytespunkter som ökar möjligheten för personer med olika funktionsnedsättningar att kunna använda systemet⁶. Bytespunkterna har där delats in i fyra klasser (stor bytespunkt, bytespunkt > 20

³ Regeringens proposition 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter.

<http://www.regeringen.se/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop.-20080993>

⁴ (BFS 2013:9 - HIN 3, <https://rinfo.boverket.se/hin/pdf/bfs-2013-9-hin3.pdf>)

⁵ Trafikverket 2016-09-26. Exempelkatalog för enkelt avhjälpna hinder. Utformning av statens allmänna vägar med hänsyn till HIN3. Publikationsnummer: 2015:101. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/15107/RelatedFiles/2015_101_exempelkatalog_for_enkelt_avhjalpta_hinder.pdf

⁶ Trafikverket 2010. Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11263/RelatedFiles/100367_anvandbar_kollektivtrafik_for_personer_med_funktionsnedsattning.pdf

påstigande/dag, bytespunkt 1-20 påstigande/dag och bytespunkt < 20 påstigande per dag) och kraven anpassats därefter.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Enligt 2 kap. 10 § i lagen om kollektivtrafik ska ett regionalt trafikförsörjningsprogram innehålla en redovisning av bl.a:

- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
- de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Transportstyrelsen deltar för närvarande i en Europeisk arbetsgrupp kring en revidering av de tekniska specifikationerna (TSD) för järnvägssystemet inom EU och dess tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och nedsatt rörlighet⁷. Målsättningen är att ge medlemsstaterna förutsättningar för att arbeta med insamling och rapportering av data avseende hur tillgänglighetsanpassade stationerna är. Mer information om detta kommer under andra halvan av 2017

Myndigheten för delaktighet (MFD) har i uppdrag att verka för att funktionshinderspolicen ska få genomslag i hela samhället. MFD följer fortlöpande upp tillgängligheten och användbarheten hos kollektivtrafik genom enkäter till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

3. Kunskapskällor

3.1 Trafikverket

Trafikverket är den viktigaste kunskapskällan för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i deras arbete med tillgänglighetsanpassning då rekommendationerna ofta är kopplade till gällande regelverk. Trafikverkets bidrar också till en fortlöpande kunskapsuppbyggnad kring olika typer av funktionshinder, såväl synliga som osynliga, i trafikmiljön. Nya digitala hjälpmedel provas t.ex. för personer med kognitiva funktionshinder, för att dessa lättare ska kunna orientera sig och ta sig fram på egen hand.

3.2 Universitet

Olika universitet och högskolor forskar om människor och funktionshinder, mer eller mindre kopplat till trafik och trafikmiljö.

På Lunds universitet finns ett kompetenscentrum om äldre och personer med funktionsnedsättning, CASE (Centre for Ageing and Supportive Environments). Centrat bedriver forskning om trafikplanering med fokus på olika gruppers behov som äldre personer, personer

⁷ Revidering av Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (Även kallad TSD PRM) påbörjades under hösten 2016.

med synnedsättningar, personer med kognitiva funktionsnedsättningar och personer med rörelsenedsättningar.

3.3 K2

K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik⁸.

K2 forskar bl.a. om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner och utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap.

3.4 VTI

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt forskningsinstitut inom transportsektorn. VTI:s huvuduppgift är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Verksamheten omfattar samtliga transportslag och områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet, trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem. Via deras bibliotekstjänst finns mycket kunskap att hämta.

3.5 Övriga

En branschgemensam expertgrupp inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik gjorde i januari 2012 en uppföljning av hur branschen närmar sig funktionshinderpolitikens mål och formulerade en ny vision och målsättningar för branschen att arbeta vidare med.

Stora regioner som Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne är ofta ledande i utvecklingen av trafik och infrastruktur och där finns ofta goda exempel att stödja sig på. Handikapporganisationer har stor kunskap inom sina respektive områden. Olika branschorganisationer deltar också i projekt som rör trafikmiljö och funktionsnedsättning.

4. Diskussion

Det finns som framgår av det ovanstående en rad målformuleringar och regelverk kring hur samhället ska tillgängliggöras för personer med funktionsnedsättning. Kollektivtrafiklagen ställer bl.a. krav på tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt en redovisning av de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Då det i varje län finns flera tusen hållplatser/bytespunkter gäller det att arbeta så resurseffektivt som möjligt så att stora grupper kan dra nytta av de åtgärder som görs. En sådan grupp som växer i antal är äldre personer och det är viktigt att kollektivtrafiken är utformad på ett sätt som passar dem.

I bilaga 1 redovisas kortfattat de allmänna skrivningar som finns om tillgänglighetsanpassningar i trafikförsörjningsprogrammen i de tre Smålandslänen. Där beskrivs också ansvarsfördelningen för bytespunkternas utformning, vilket skiljer sig något åt mellan länen. I samtliga län är det emellertid så att en fullvärdig bytespunkt involverar flera aktörer. Detta gör i sin tur att det behövs ett gemensamt och systematiskt arbetssätt mellan de berörda parterna för att åstadkomma bra bytespunkter.

Generellt kan sägas att en bra bytespunkt utformas med hänsyn tagen till:

⁸ K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö högskola och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne med stöd från Vinnova, Formas och Trafikverket.

- Trygghet
- Säkerhet
- Service

Bytespunkternas kvalitetsnivå måste anpassas med hänsyn till deras roll i transportsystemet och antalet resenärer. Det bör eftersträvas att det finns en klassificering av hållplatserna/bytespunkterna i Smålandslänen som beskriver vilken kvalitetsklass en enskild hållplats tillhör. Vid klassificeringen bör Trafikverkets rekommenderade lägsta nivå på tillgänglighet för bussterminaler och bytespunkter (se referens 6) beaktas. En samsyn över länsgränserna gagnar resenärerna.

De rekommendationer som Trafikverket ger och som grundar sig på Boverkets föreskrifter om enkelt avhjälpna hinder säger inget om den fysiska utformningen av en bytespunkt. Sett ut ett tillgänglighetsperspektiv bör större bytespunkter utformas på ett sätt som minimerar avstånden och minska benägenheten att korsa körbanor och spår. Det finns en flora av rapporter som belyser stationer ur ett samhällsplaneringsperspektiv där Trafikverkets Stationshandbok⁹ är en i raden.

En annan viktig tillgänglighetsaspekt, men som inte ingår i detta projekt, är informationskedjan för att planera och genomföra en resa. Den aspekten är värd ett eget projekt.

4.1 Förslag

För det fortsatta arbetet inom projektet ges följande förslag:

- Utgå från Trafikverkets rekommendationer för enkelt avhjälpna hinder och rekommenderade lägsta nivå på tillgänglighet för bussterminaler och bytespunkter. (Svårt nog nå denna nivå).
- Då funktion och krav för bytespunkterna i Smålandslänens superbussprojekt diskuteras och preciseras ska tillgänglighetsaspekterna inkluderas.
- Om respektive län väljer att genomföra en klassificering för övriga bytespunkter i länet bör erfarenheterna från superbussprojektet inkluderas. Samverkan, synkronisering och erfarenhetsutbyte i övrigt applåderas.
- Vid anläggning av nya bytespunkter bör den fysiska utformningen göras med stor hänsyn till funktionshindrade och äldre personers förutsättningar för att göra platsen både trygg och säker. Involvera alla berörda tidigt i sådana projekt.
- Utöver den grundläggande nivån för tillgänglighet vid bytespunkter som finns reglerade/rekommenderade tillsammans med tillgänglighetsanpassade fordon så bedöms olika informationsåtgärder vara den viktigaste tillgänglighetsaspekten. Det kan inkludera allt mellan tydligare skyltning, realtidsinformation (på plats och i mobilen) och skyltar med blindskrift.

⁹ Trafikverket 2013-04-02. Stationshandbok. Publikationsnummer 2013:060 https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10338/RelatedFiles/2013_060_Stationshandbok.pdf

5. Bilaga 1 Tillgänglighetsaspekter i trafikförsörjningsprogrammen

I det nedanstående redovisas de allmänna skrivningar som finns om tillgänglighetsanpassningar i trafikförsörjningsprogrammen i de tre Smålandslänen. Enligt andra kapitlet, 10 § i kollektivtrafiklagen, ska ett regionalt trafikförsörjningsprogram innehålla bl.a:

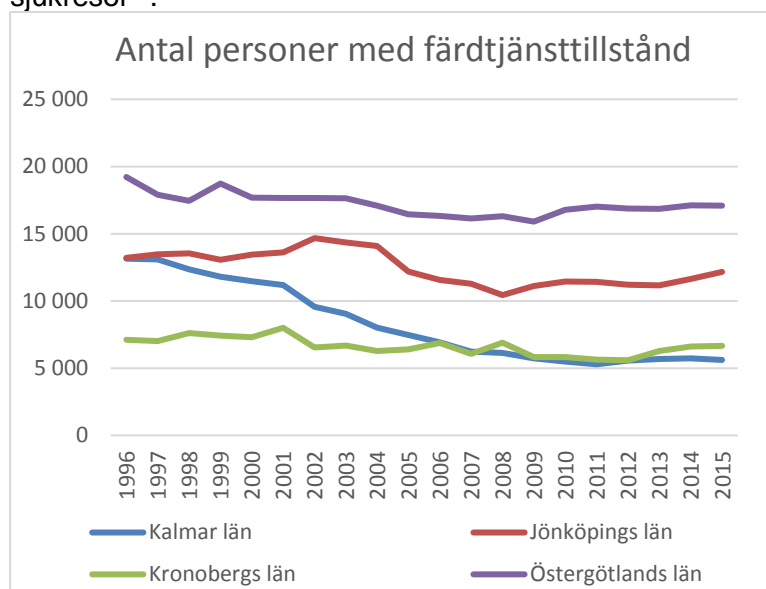
- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt
- en redovisning av de bytestpunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

5.1 Kalmar län

(Trafikförsörjningsprogrammet beslutades 170531)

https://www.klt.se/PageFiles/4622/Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram_2017-2025.pdf

Den samlade ambitionen i länet har under lång tid varit att integrera särskilda persontransporter¹⁰ i den linjelagda kollektivtrafiken genom att så långt som möjligt anpassa fordon och trafikupplägg för personer med olika funktionsnedsättning. Att inriktningen varit framgångsrik framgår av följande bild som visar utvecklingen av antalet färdtjänstillstånd i de fyra länen i östra delen av södra Sverige. Kalmar län har minst antal färdtjänstillstånd per invånare av alla län i landet och därtill en av de lägsta kostnaderna för färdtjänst- och sjukresor¹¹.

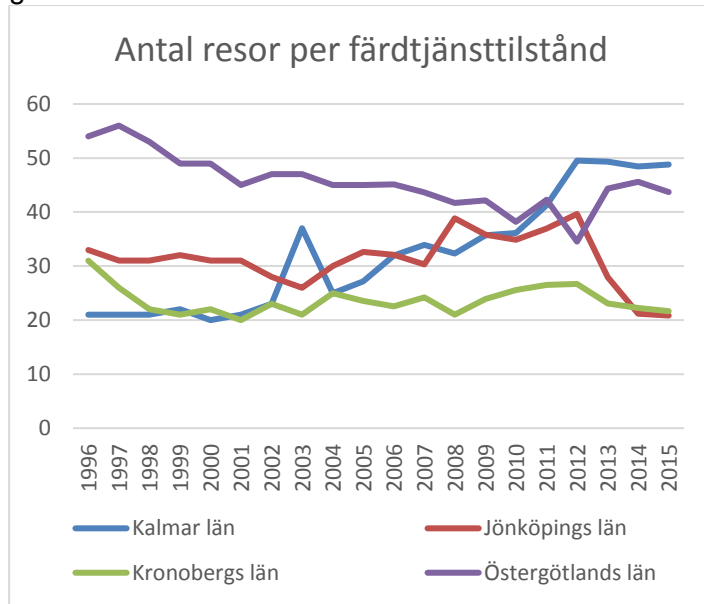


Källa: <http://www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/>; 2016-10-04

¹⁰ Här ingår alla persontransporter som kräver särskilt tillstånd, till exempel färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

¹¹ Trafikanalys. 2016. Uppföljning av integrerad kollektivtrafik i Dalarna och Kalmar län. Rapport 2016:18.

Samtidigt visar den officiella nationella statistiken att det görs jämförelsevis många resor per färdtjänstillstånd i Kalmar län. Det är bara i Skåne som de färdtjänstberättigade i genomsnitt gör fler resor.



Andelen resor med riksfärdtjänst har under senare år uppgått till i genomsnitt någon eller några procent av det totala antalet färdtjänstresor. Jämfört med angränsande län och regioner görs mycket få resor med riksfärdtjänst av personer bosatta i Kalmar län.

Även om stora ansträngningar gjorts med positivt resultat och fortfarande görs för att kollektivtrafiken ska bli tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, återstår betydande insatser för trafiken ska kunna svara upp mot devisen "En trafik för alla". Det gäller främst att uppfylla krav på utformning av fordon, hållplatser¹²/bytespunkter¹³ samt information före och ledsagning under själva resan.

Från och med augusti 2017 och framåt kommer samtliga vägfordon i den av KLT upphandlade kollektivtrafiken att klara de krav på tillgänglighet som finns i de branschgemensamma kraven¹⁴. Även den tågtrafik som berör länet kan klassas som tillgänglig om den bedöms enligt samma kriterier som för busstrafiken. Med tillgänglig avses i det här fallet att fordonen är åtkomliga i första hand för personer med nedsatt rörelseförmåga respektive syn- eller hörselnedsättning.

Samtrafiken erbjuder stödtjänster under resan via en portal på sin webb (<http://www.samtrafiken.se/tjanster/ledsagningsportalen/>). Här kan operatörer beställa ledsagning till en viss tid och plats och till det finns även ett resurshanteringssystem som gör det enklare att avropa ledsagare. Jernhusen har, kopplat till denna funktion, upphandlat

¹² Hållplatsstolpe samt eventuellt väderskydd

¹³ Bytespunkt definieras här som en plats för säkert och enkelt byte (omstigning) mellan färdmedel i kollektivtrafiken med god anslutning till gång- och cykelnätet, möjlighet till säker parkering av cykel och bil samt genomförd eller planerad installation av laddstolpar för eldrivna fordon.

¹⁴ BUSS 2014. Branschgemensamma funktionskrav på bussar. Beslutad av styrgruppen för Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik, september 2014

utförande av ledsagning på järnvägsstationer runtom i Sverige. Tjänsten kommer från och med våren 2017 att erbjudas vid samtliga bytespunkter för tågtrafiken länet.

Den stora kvarstående uppgiften avseende tillgänglighetsanpassning avser upprustning och standardhöjning av hållplatser och bytespunkter. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har utöver ansvar för hållplatsstolpe och eventuellt väderskydd ingen rådighet när det gäller markanläggningar för kollektivtrafiken. Åtgärder som berör den stödjande fysiska infrastrukturen, inklusive anslutande gång- och cykelvägar, är en fråga för Trafikverket om punkten ligger utmed statlig väg eller respektive kommun i det fall den är placerad efter det kommunala gatunätet.

De flesta hållplatser utmed kommunala gator har tillgänglighetsanpassats i ett tidigare skede. Många har dock inte åtgärdats i takt med att kraven succesivt höjts. Utmed statlig väg är läget mer bekymmersamt. Här finns omkring 80 procent av de runt 4 500 hållplatslägena i länet, där funktionen kan variera mellan allt från ensidig hållplatsstolpe i väggkant till kvalificerad bytespunkt med möjlighet till omstigning mellan olika färdmedel¹⁵.

Det finns idag ingen samlad bild av hur många bytespunkter och hållplatser i länet som uppfyller dagens krav på funktionsanpassning¹⁶. De högst prioriterade bytespunkterna redovisas i en rapport från KLT¹⁷, där önskvärd status och även rangordning av föreslagna åtgärder presenteras.

Mål för tillgängligheten i kollektivtrafiken

- Samtliga hållplatser och bytespunkter med fler än 20 påstigande per vardag är fullt tillgängliga för alla resenärer år 2025.
- Linjer i starka och medelstarka stråk samt i stads- och närtrafik är fullt tillgängliga för alla resenärer år 2025.

Kollektivtrafiklagen anger att bytespunkter och linjer som är "fullt tillgängliga för alla resenärer" ska redovisas i trafikförsörjningsprogrammet. "Alla" har i detta sammanhang tolkats som dels personer med normal rörlighet, dels individer med nedsatt rörelseförmåga, syn eller hörsel. Däremot har inte behov hos resenärer med andra särskilda anspråk, som exempelvis medicinskt vidimerade krav av att transporteras liggande eller ensam i ett fordon, vägts in i begreppet "fullt tillgängliga för alla resenärer". Inriktningen är dock att hänsyn så långt möjligt även ska tas till behov hos personer med andra typer av funktionsnedsättning än rent fysiska.

Det finns omkring 4 500 hållplatslägen i länet, där ungefär var femte finns utmed kommunalt gatunät och resten efter statlig väg. Vid de flesta hållplatslägena finns endast en stolpe i väggkant. I ett första skede prioriteras bytespunkter och hållplatser med fler än 20 påstigande resenärer per vardag. Många av dessa har tidigare tillgänglighetsanpassats. Samtidigt har kraven höjts successivt. Nya hållplatser byggs från början med hög tillgänglighet för personer med ovan nämnda fysiska funktionsnedsättningar. Hållplatserna ska dessutom vara trafiksäkra, vilket även omfattar passagen till och från dem.

¹⁵ Färdmedel avser såväl olika fordonsslag (bil, buss, tåg) som olika slag av nät och hierarkiska nivåer (linjetrafik, närtrafik) mellan vilka byten kan ske.

¹⁶ En tillgänglighetsanpassad hållplats uppfyller kraven i KLTs Hållplatshandbok, fastställd av Trafikstyrelsen 2014-03-20, § 8.

¹⁷ KLT. 2016. Bättre och säkrare bytespunkter i kollektivtrafiken. Fastställd av Trafikstyrelsen 2016-12-15, § 82.

KLT kommer att göra en samlad översyn av standarden på samtliga bytespunkter och hållplatser inom ramen för det nyligen startade projektet "Den uppskattade hållplatsen". Arbetet syftar ytterst till att kategorisera samtliga hållplatser i alltifrån från stadstrafik i centrumkärnor till yttersta landsbygdslinje enligt olika servicenivåer.

I Trafikförsörjningsprogrammet redovisas de linjer i starka och medelstarka stråk samt i stadstrafik och den närtrafik som ska vara tillgängliga för alla resenärer år 2025.

Vad gäller fordon har samtliga (både buss och tåg) från och med augusti 2017 en sådan standard att de är tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning (läggolv/lågentré alternativt ramp/lift, rullstolsplats samt audiovisuellt utrop).

I Hållplatshandboken preciseras informationen om tillgänglighetsanpassning.

5.2 Kronobergs län

(Trafikförsörjningsprogrammet beslutades 151125)

<http://www.regionkronoberg.se/contentassets/63d35a2870f641288ff91cc0ad279199/trafikforsorjningsprogram-2016-2025-slutversion-151203.pdf>)

Att skapa en tillgänglig kollektivtrafik i Kronoberg är ett prioriterat område för Region Kronoberg. Många behov är gemensamma för oss alla, men på vissa sätt är vi också olika. Den fysiska miljön påverkar våra vardagsliv beroende på exempelvis ålder, kön, om vi använder rullstol eller hör dåligt. Kollektivtrafik för alla innebär att kollektivtrafiken som helhet erbjuder tillgänglighet för olika behov, och att olika behov prioriteras lika mycket. I praktiken kan det innebära att större hållplatser och bytespunkter är funktionsanpassade, både vad gäller den fysiska tillgängligheten och trafikinformation, att den regionala kollektivtrafiken har servicelinjer och färdtjänst, som komplement till tåg- och tätortstrafiken, samt att kollektivtrafiken kan erbjuda ett länstäckande system för personer med funktionsnedsättning inom rörlighet, syn och hörsel.

I Region Kronoberg ökade tillgängligheten till kollektivtrafiken väsentligt när nya bussar togs i bruk sommaren 2013. Samtliga stads- och regionbussar är utrustade med ramp för att underlätta av- och påstigning. Dock finns en hel del utmaningar vad gäller tillgänglighetsanpassning av bytespunkter och hållplatser. En förutsättning för ett lyckat resultat är att det finns ett "Hela Resan"- perspektiv i vårt och våra samhandlingspartners synsätt. Hållplatsernas utformning är en viktig del i detta arbete. Många hållplatser är redan tillgänglighetsanpassade men samtidigt har kraven successivt höjts.

I Kronoberg finns cirka 3 000 bytespunkter av olika standard och med mycket varierande antal påstigande. Hållplatsens utformning och lokalisering har stor betydelse för resenärerna och kan i hög grad påverka valet av färdmedel. Tillsammans med åtgärder som ökad punktlighet, större trafikutbud och snabbare resor, kan hållplatsens utformning hjälpa till att skapa en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Som en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet finns hållplatshandboken, som pekar ut riktlinjer kring vilka stråk som ska prioriteras i arbetet med att skapa ett tillgängligt kollektivtrafiksystem. Se kap 5.8 samt bilaga 2 för mer information.

Målområde attraktivitet och användbarhet

En förutsättning för att alla i Kronoberg ska kunna använda kollektivtrafiken är att den är användbar och tillgänglig på ett trafiksäkert sätt. En stor utmaning är därför att skapa en kollektivtrafik med god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Själva fordonen är väl anpassade men däremot finns det behov av ytterligare tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter.

Mål: Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda.

- Bytespunkter och hållplatser med minst 20 påstigande per dygn eller minst 4000 påstigande per år ska åtgärdas så att de uppfyller krav på tillgänglighet enligt hållplatshandbokens prioriteringar (berör ca.10 % av samtliga hållplatser).

Hållplatshandboken som finns som bilaga till Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut riktningen kring vilka hållplatser som ska åtgärdas för att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten på hållplatser och bytespunkter. Kundnöjdheten mäts genom kollektivtrafikbarometern.

Riktlinje

Det är viktigt att platsen där man väntar upplevs som säker och trygg för alla resenärer, vana eller ovana, med eller utan funktionsnedsättning. God tillgänglighet innebär också att man som resenär ska kunna nå bytespunkten på ett säkert och bra sätt. Andra viktiga faktorer är att det ska gå att parkera sin cykel eller bil i närheten eller i direkt anslutning till bytespunkten.

Attraktiva bytespunkter måste utvecklas i nära samverkan med omgivande samhälle. Lokalisering av bostäder, verksamheter och service kring bytespunkten, ökar tillgängligheten till kollektiva resor och bidrar därmed till ett hållbart transportsystem och en hållbar samhällsutveckling.

Det är emellertid inte rimligt eller ekonomiskt hållbart att alla bytespunkter och hållplatser har samma standard eller tillgänglighet. Vissa bytespunkter används av ett stort antal resenärer varje dag medan andra används av betydligt färre. Detta framgår av den stråkindelning som finns i Trafikförsörjningsprogrammet och som är vägledande för hur bytespunkter och hållplatser klassificeras och hur åtgärder ska prioriteras.

Ur ett ekonomiskt perspektiv är det därför viktigt att de medel som finns till förfogande används där de ger optimal effekt. Därför har samtliga bytespunkter och hållplatser i regionen inventerats och klassificerats, som ett led i arbetet att prioritera nödvändiga åtgärder. Det ska dock påpekas att oavsett standard ska samtliga bytespunkter och hållplatser underhållas med samma kvalitet.

Hållplatserna har kategoriserats och delats in i fyra huvudgrupper efter hur många som reser från hållplatsen. Hållplatserna ska därefter vid behov åtgärdas för en säkrare och mer attraktiv resa. För mer information och fördjupning hänvisas till bilaga 2 "Hållplatshandbok med tillgänglighetsplan och prioriterade åtgärder".

I Hållplatshandboken preciseras informationen om tillgänglighetsanpassning.

5.3 Jönköpings län

(Trafikförsörjningsprogrammet beslutades 161102, revidering av program från 2012)

https://utveckling.rjl.se/globalassets/utveckling-i-jonkopings-lan/strategier-och-handlingsplaner/regionalt_trafikforsorjningsprogram_jonkopings_lan_2012_2025.pdf

Uppdraget för Jönköpings läns kollektivtrafik är bl.a. att medverka till att ge människor med funktionsnedsättning god tillgänglighet i samhället.

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning
Konventionens syfte är att stärka skyddet av de mänskliga rättigheter som personer med funktionsnedsättning har enligt de konventioner som redan finns. Den fokuserar på ickediskriminering och listar nödvändiga åtgärder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna åtnjuta såväl medborgerliga och politiska som ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter.

Kollektivtrafiken ska medverka till att utjämna förutsättningarna för människor. För grupper med olika slags funktionsnedsättning är en väl fungerande kollektivtrafik med ett kostnadseffektivt reseerbjudande ofta en förutsättning för att kunna resa till/från arbete och studier liksom för besök hos vänner, samhällsinstitutioner, privat och offentlig service. För det goda samhällets utveckling är en väl fungerande kollektivtrafik av stor betydelse.

Mål till 2025: Fler ska kunna resa med allmän kollektivtrafik genom tillgänglighetshöjande åtgärder.

Kollektivtrafikens tillgänglighet ska vara god för resenärer med olika funktionsnedsättningar. Tillgängligheten ökar även för övriga genom att upprätthålla en hög nivå. Med tillgänglighet avses här användbarhet.

Ambitionen är att fler invånare än idag ska kunna använda regionens kollektivtrafik för sina resor. Det ställer ökade krav på utformningen av fordon, bytespunkter, hållplatser och terminaler, annan infrastruktur och information. Tillgänglighetsaspekterna planeras utifrån ett hela-resan-perspektiv. Ett framgångsrikt arbete med att åstadkomma en god tillgänglighet förutsätter en god samverkan med alla berörda aktörer.

Målsättningen att färdtjänst- och sjukresenärer i växande utsträckning ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken i takt med att tillgängligheten förbättras minskar beroendet av färdtjänst- och sjukresor. Detta kan ske med hjälp av olika tjänster t.ex. ledsagning på stationer. Samordning mellan linjelagd kollektivtrafik och serviceresor förutsätts för att nå god kostnadseffektivitet.

En längre resa kan innehålla kombinationer av trafikslag. Om serviceresor kan få kortare resor att samordna kan detta innebära effektivitetsvinster i samordningen och därmed besparingar. Detta förutsätter dock att kommunikationen mellan trafikslagen fungerar klanderfritt och att fungerande bytespunkter upprättas.

Minst en väl utvecklad bytespunkt finns i dagsläget i varje kommun, vanligtvis i anslutning till tågstationer i kommunhuvudorter. En utbyggnad av ytterligare anpassade bytespunkter planeras. I de större kommunerna är behovet sannolikt större än så och får prövas från

kommun till kommun. Särskild omsorg måste också läggas på de bytespunkter där olika trafikslag möts och där byten mellan trafikslagen sker. Ansvaret för genomförande och finansiering åvilar kommunerna samt Trafikverket.

En väl utvecklad bytespunkt kan definieras enligt följande:

En fullt tillgänglig linje eller bytespunkt innebär att följande moment är möjliga att genomföra för alla resenärer:

- *Planera resan*

Det ska vara möjligt för resenärer med funktionsnedsättning att planera kollektivtrafikresan innan den genomförs. Ambitionen är utveckla tekniska hjälpmedel för att förenkla planeringen utöver manuell betjäning.

- *Köpa och använda biljett*

Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas. Försäljnings- och informationsplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.

- *Ta sig till terminal, station eller hållplats*

Gångvägar och anslutningar till och från högfrekventerade hållplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.

- *Vistas, orientera sig och ta till sig information på terminal, station eller hållplats*

Möblering och belysning ska anpassas så att vistelsen och orienteringen på en terminal, station eller högfrekventerad hållplats underlättas för resenärer med funktionsnedsättning. Trafikinformationen ska i möjligaste mån anpassas så att det går att ta del av informationen oavsett funktionsnedsättning.

- *Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet*

Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet på ett tryggt och säkert sätt.

I dagens fordonsflotta är alla fordon i ordinarie linjetrafik anpassade så att rullstolsburna kan komma ombord och resa under trygga förhållanden. Fortsatt utveckling pågår avseende andra hjälpmedel såsom hållplatsutrop och inre skyltning i alla fordon inom den allmänna kollektivtrafiken. Detta görs för resenärer i allmänhet och resenärer med funktionsnedsättningar i synnerhet.

För att tillse att tillgängligheten förbättras fordras också en utveckling av informations- och taxsystem mm för att lätt kunna tolkas och förstås. Här eftersträvas också nationellt gemensamma lösningar.

Ett omfattande arbete med utbildning av förarkåren (förarcertifiering) genomförs kontinuerligt både vad gäller förare i linjetrafiken samt förare inom serviceresor. Utbildningen har betydande fokus på resenärer med speciella behov samt bemötandefrågor. Målet är att under 2016 ha certifierat/omcertifierat samtliga förare i verksamheterna.

Kommunerna föreslås ta ett aktivt och ekonomiskt ansvar för att utveckla och underhålla goda bytespunkter, hållplatser och terminaler samt att prioritera attraktiva lokaliseringar av dessa i samverkan med Länstrafiken och Trafikverket i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet.

Olika servicenivåer

Regionens kollektivtrafik ska erbjuda ett långsiktigt stabilt, pålitligt och förutsägbart reseutbud med korta restider och hög turtäthet. Kollektivtrafiken ska medverka till ett långsiktigt hållbart samhälle, förstörade arbetsmarknadsregioner samt ge flertalet invånare, inklusive personer med funktionsnedsättning, god tillgång till kollektivtrafik. Servicen planeras i fyra olika nivåer med hänsyn till främst resandevolymer.

Arbete med inventering och klassificering av samtliga hållplatser och hållplatsanläggningar kommer ske i samarbete med kommunerna. Målsättningen är att en gemensam avsiktsförklaring utarbetas som ska ligga till grund för framtida standard och gestaltning av hållplatser och anläggningar knutna till kollektivtrafiken.

Framgångsfaktorer för Tillgänglighet, hållplatser och bytespunkter:

- Vid terminaler och större mötespunkter ska ledsagning finnas. Bytespunkters, hållplatsers och terminalers tillgänglighetsnivå ska framgå bl.a. av tidtabeller och elektronisk trafikservice. För detta eftersträvas nationellt gemensamma kriterier.
- Överenskommelse träffas om tydlig ansvarsfördelning beträffande anläggning och underhåll av kollektivtrafikens bytespunkter mellan RKM, kommunerna och Trafikverket.
- Kommunerna och Trafikverket har för närvarande ansvaret för utveckling, drift och underhåll av bytespunkter, hållplatser och terminaler i kollektivtrafiken samt för drift och underhåll av angöringen till dessa. De medverkar till utveckling av stadstrafik. Detsamma gäller för att inkludera kollektivtrafiken från start i all fysisk planering

5.4 Ansvarsfördelningen skiljer sig åt

I Kalmar län svarar landstinget för alla kostnader i samband med driften av trafiken samt i förekommande fall investeringar i fordon samt i väderskydd (inkl sittbänk, hållplatsstolpe, informationstavla) vid hållplatsen. I Kronobergs län ansvarar länstrafiken Kronoberg endast för hållplatstoppar (skylt på stolpe) och information vid hållplatserna. I Jönköpings län är ansvarsfördelningen densamma som i Kronobergs län.

I Kalmar län sköter kommunerna drift och underhåll av själva markanläggningen vid bytespunkter och hållplatser i anslutning till det kommunala gatunätet. Det kommunala åtagandet omfattar även att ansluta bytespunkter och hållplatser med säkra gång- och cykelvägar samt tillgodose behovet av parkering för cykel och eventuellt bil. I Kronobergs och Jönköpings län ansvarar kommunerna för såväl anläggning som drift och underhåll av bytespunkter på de vägar och gator de själva ansvarar för. I samtliga län gäller att enskilda vägar får bidrag och ibland samordnas åtgärder med Trafikverket men grundtanken är att kommunen sköter kommunala anläggningar, Trafikverket sköter statliga vägar och enskilda/privata vägar sköts av samfälligheter resp. privata ägare.

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket svarar också för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket äger och underhåller alla spårområden och plattformar längs järnvägarna. Ofta finns busshållplatser och terminaler lokaliserade intill järnvägsstationerna. Busshållplatserna är dock oftast placerade på kommunal mark och därmed utanför Trafikverkets områden.

Jernhusen AB äger och förvaltar bl a järnvägsstationer. I uppdraget ingår att medverka till att stationer och verkstäder utvecklas och ställs till trafikoperatörers, resenärers och andra användares förfogande på konkurrensneutrala villkor. De ska också se till att resenärens behov av trygghet, säkerhet och service uppfylls. Det innebär att stationerna har väntsalar, förvaringsutrymmen, toaletter mm.

Postadress:

Box 54
579 22
Högsby

Besöksadress:

Albert Engströms
väg,
579 30 Högsby

Hemsida:

www.klt.se

Telefon:

Kundtjänst/
Trafikupplysning:
010 - 21 21 000

Bankgiro:

818 - 7437

Org.nr:

232100 - 0073