



Region Uppsala

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

KT2016-0014
September 2016

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Avgränsning	3
1.2	Rådighet i kollektivtrafiken	3
1.3	Läsanvisning.....	4
1.4	Begreppsförklaring	4
2	Behov i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.....	6
2.1	Hela resan perspektivet är vägledande i tillgänglighetsarbetet.....	6
2.2	En stor och växande grupp i samhället.....	7
2.3	Funktionsnedsättningar och behov i kollektivtrafiken	7
3	Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken.....	9
3.1	Reseplanerare och övriga informationskanaler	9
3.2	Biljett- och betalsystem	9
3.3	Bemötande i kollektivtrafiken	10
3.4	Gångvägar.....	11
3.5	Nivåskillnader.....	11
3.6	Ledsagarservice	13
3.7	Rampservice	14
3.8	Hållplatser och bytespunkter	14
3.9	Järnvägsstationer	14
3.10	Utformning av fordon.....	15
3.11	Ersättningstrafik	15
3.12	Drift och underhåll	15
4	Arbetsätt	17
4.1	Mottagare och användningsområde.....	17
4.2	När riktlinjen gäller	17
4.3	Avsteg från riktlinje.....	17
4.4	Ändring av riktlinje	18
4.5	Saknad riktlinje.....	18
4.6	Samverkan med andra aktörer	18
	Referenslista.....	19

**Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län
för personer med funktionsnedsättning**

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

1 Inledning

Tillgänglighet handlar om alla människors demokratiska rättighet att kunna röra sig fritt och verka i samhället på lika villkor. Inom transportområdet uttrycks detta i de transportpolitiska målen som anger att transportsystemet ska utformas så att det är tillgängligt för personer med funktionsnedsättningar. Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för att kollektivtrafiken i regionen är tillgänglig för alla resenärsgrepp. I föreliggande riktlinjer anges hur Kollektivtrafikförvaltningen UL som regional kollektivtrafikmyndighet i Uppsala län ska arbeta för att skapa en tillgänglig allmän kollektivtrafik där alla resenärer oavsett funktionsnedsättning har likvärdiga möjligheter att resa.

Riktlinjerna utgår från lagar, riktlinjer och föreskrifter som Kollektivtrafikförvaltningen UL ska följa för att erbjuda full tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken. Riktlinjerna bygger övergripande på lagen om kollektivtrafik, plan- och bygglagen, EU-förordningar om kollektivtrafik samt råd och riktlinjer från statliga myndigheter och branschorganisationer. Även nationella standarder och rekommendationer inom tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning beaktas. Krav i riktlinjerna baseras på källor som återfinns i referenslistan. I syfte att främja en enhetlig utformning av kollektivtrafiken i ett storregionalt perspektiv har riktlinjerna samordnats med motsvarande riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning i Stockholms och Sörmlands län. I övriga grannlän saknas det i dagsläget motsvarande riktlinjer.

Riktlinjerna utgör målbild för kollektivtrafikens utveckling och är ett verktyg för Kollektivtrafikförvaltningen UL:s tjänstemän att använda i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i Uppsala län. Riktlinjerna vänder sig även till alla som utvecklar eller bygger infrastruktur, planerar eller utför trafik på uppdrag av Kollektivtrafikförvaltningen UL.

1.1 Avgränsning

Riktlinjerna omfattar tillgänglighet till den allmänna kollektivtrafiken med buss och tåg i Uppsala län. Den kommunikativa tillgängligheten i termer av till exempel språkbruk, och informationskanaler omfattas inte av riktlinjerna. Kollektivtrafikförvaltningen UL hänvisar istället till det arbete som förvaltningen har för avsikt att påbörja kring kommunikation och information med fokus på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar

1.2 Rådighet i kollektivtrafiken

Kollektivtrafikförvaltningen UL har full rådighet över aspekter som rör bemötande, biljett- och betalösningar, resenärsinformation och fordon. Vidare har Kollektivtrafikförvaltningen UL full rådighet över utrustningen ovan mark på hållplatser, det vill säga över all utrustning som till exempel väderskydd, bänk och belysning medan väghållaren har full rådighet över hållplatser upp till och med

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

beläggningen, så som asfalt och taktila plattor. Vidare har kommuner och Trafikverk rådgivning över gångvägar till och från hållplatser och stationer.

1.3 Läsanvisning

Krav som har sitt ursprung i lagkrav, bestämmelser och i övrigt där Kollektivtrafikförvaltningen UL har full rådgivning över kravställandet uttrycks med ordet **ska** i fetstil. Övriga krav med ursprung i lagkrav och bestämmelser uttrycks med ordet **ska** utan fetstil.

Krav som omfattar aspekter där Kollektivtrafikförvaltningen UL inte har full rådgivning men där det finns starka skäl att driva ett visst förhållningssätt uttrycks med ordet **bör** i fetstil. Övriga krav med ursprung i lagkrav och bestämmelser uttrycks med ordet **bör** utan fetstil.

1.4 Begreppsförklaring

Allmän kollektivtrafik	Kollektivtrafik som är öppen för alla.
Användbarhet	Individens bedömning av tillgängligheten i en given miljö. Användbarhet är således en subjektiv bedömning och mäts på individnivå.
Audiell	Hörbar, något som uppfattas med hörseln, exempelvis ett utrop.
Funktionshinder	Den begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen.
Funktionsnedsättning	En nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga som kan uppstå efter sjukdom eller till följd av medfödd eller förvärvad skada. Funktionsnedsättningen kan vara av bestående eller övergående natur. En funktionsnedsättning kan beskrivas och bedömas objektivt.
Handikapp	Avråds som synonym till <i>funktionsnedsättning</i> respektive <i>funktionshinder</i> . Till exempel kan termen tillgänglig toalett utgöra ett alternativ till handikappanpassad toalett. ¹
Kontrast	Skillnaden i ljushet mellan färger som är bredvid varandra. En god kontrast har en tydligt framträdande skillnad i ljushet och ska ligga på $NCS \geq 0,4$. ²
Ledsagning	Personligt stöd för personer med funktionsnedsättning som behöver hjälp att förflytta sig i kollektivtrafiken, exempelvis vid byten mellan olika linjer eller mellan trafikslag.

¹ Socialstyrelsens termbank mars 2015.

² Natural Colour System (NCS).

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

Piktogram	En symbol eller förenklad illustration som beskriver en plats eller ett föremål. Exempel på piktogram är symbolerna för dam- och herrtoalett.
Prator	En högtalare som läser upp realtidsinformation och som aktiveras med en knapptryckning.
Särskild kollektivtrafik	Kollektivtrafik som samhället enligt lag är skyldig att anordna eller betala för, men som endast vissa grupper har rätt att använda sig av. Exempel på särskild kollektivtrafik är skolskjuts, färdtjänst och sjukresor.
Taktil	Fysiskt kännbar med kroppen exempelvis med hand, fot eller via käpp.
Tillgänglighet	Anger hur väl en given miljö överensstämmer med objektiva mått, regler och riktlinjer för utformning. Tillgängligheten av en given miljö kan därmed bedömas och beskrivas i objektiva termer.
Visuell	Synbar, något som uppfattas med synen, exempelvis skriven information.
Vit käpp	Är ett hjälpmedel för personer med synnedsättningar. I riktlinjerna används begreppet som ett paraplybegrepp, där även teknikkäpp och liknande hjälpmedel ingår.

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

2 Behov i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Tillgänglighetsanpassning av den allmänna kollektivtrafiken innebär fördelar för den enskilde resenären med funktionsnedsättning. Förutsättningarna för ett självständigt resande i den allmänna kollektivtrafiken ökar vilket främjar den demokratiska rättigheten att kunna röra sig fritt och verka i samhället på lika villkor. En tillgänglig allmän kollektivtrafik gör det möjligt för personer med funktionsnedsättningar att för sina resor i större utsträckning använda den allmänna kollektivtrafiken istället för att vara hänvisade till att resa med färdtjänst.

Även om den allmänna kollektivtrafiken i allt större utsträckning blir tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar kommer färdtjänsten fortfarande vara viktig för många människors möjlighet att resa. Det kan också finnas behov av mellanformer av kollektivtrafik som kan överbrygga övergången mellan den allmänna kollektivtrafiken och färdtjänst. Sådana mellanformer medför att personer med funktionsnedsättning inte behöver vara beroende av färdtjänst som utförs med taxi eller specialfordon utan kan använda till exempel flexlinje eller servicelinje för alla eller en del av sina resor.³

2.1 Hela resan perspektivet är vägledande i tillgänglighetsarbetet

Hela-resan-perspektivet utgår ifrån synsättet att hela resan, från dörr till dörr, ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Det räcker med att tillgängligheten brister i någon del av resan för att hela resan ska bli omöjlig att genomföra varför det är viktigt att hela reskedjan från information, biljettköp, gångmiljö, hållplatser och stationer, trafiksystem, fordon till bemötande är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

För att uppnå detta krävs samverkan mellan Kollektivtrafikförvaltningen UL och kommunala och statliga företrädare om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Brister i planering, projektering, byggande, drift och/eller underhåll kan förhindra tillgängligheten. Kollektivtrafikförvaltningen UL ska vidare i kontakter med andra huvudmän alltid verka för god tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Följande ska vara möjligt för alla resenärer i kollektivtrafiken i Uppsala län:

- planera resan
- köpa och använda biljett
- ta sig till och från station eller hållplats
- vistas i, orientera sig på och ta till sig information på station eller hållplats
- kliva på fordonet, finna och använda en sittplats samt kliva av fordonet.

³ Se t ex Ståhl, A., 1997, Äldres och funktionshindrades behov i trafiken – probleminventering och nulägesbeskrivning, Bulletin 148, Institutionen för Trafikteknik, Tekniska Högskolan i Lund

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

2.2 En stor och växande grupp i samhället

Ungefär 20 procent av Sveriges befolkning har någon form av permanent funktionsnedsättning, där rörelsehinder och allergier hör till de största grupperna. Uppsala län har ca 350 000 invånare, vilket skulle betyda att cirka 70 000 av dessa har någon form av funktionsnedsättning.

Hög ålder innebär inte någon funktionsnedsättning i sig, men risken för att drabbas av en funktionsnedsättning ökar med stigande ålder. I Uppsala län är 18,3 procent (2014) av befolkningen äldre än 65 år, vilket motsvarar cirka 64 000 personer. Andelen äldre i befolkningen ökar och beräknas 2030 uppgå till 22,6 procent i riket jämfört med 17 procent 2000. 2060 beräknas andelen äldre ha ökat till en fjärdedel av befolkningen.

2.3 Funktionsnedsättningar och behov i kollektivtrafiken

Personer med tillsynes lika funktionsnedsättningar kan ha mycket olika upplevelser och erfarenheter av resande i kollektivtrafiken. Långt ifrån alla funktionsnedsättningar är synliga. Ofta är det lättare att få förståelse för de funktionsnedsättningar som är synliga. Nedsatt syn, utvecklingsstörning eller kognitiva svårigheter kan vara svåra för en utomstående att upptäcka. Hög ålder medför ofta mindre nedsättningar av flera funktioner.

Nedsatt rörelseförmåga, gångsvårigheter

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

Nedsatt arm- och handfunktion

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

Nedsatt kognitiv förmåga

Många människor har medfödda eller förvärvade nedsättningar i centrala kognitiva funktioner som kan medföra svårigheter att orientera sig, svårigheter att förstå logiska samband och utformningar eller svårigheter att läsa och ta till sig information. Det kan också vara svårt att sortera och uppfatta viktig ljudinformation. Tydlig information i

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

form av bild och skrift och skyltar som kompletteras med symboler är viktiga hjälpmedel för personer med denna typ av funktionsnedsättning. Kollektivtrafiken ska därför planeras så att det är lätt att förstå hur man ska resa.

Många har svårt att fråga då de blir stressade eller har talsvårigheter, vilket gör det viktigt att personalen i kundmiljöerna är öppen, inkännande och på eget initiativ erbjuder hjälp till den resenär som ser ut att behöva det. Viktigt är också att använda ett tydligt och enkelt språk i all kommunikation.

Läs- och skrivsvårigheter

Läs- och skrivsvårigheter är ett övergripande begrepp som omfattar allt som rör begränsningar i att läsa och skriva. Svårigheterna kan bland annat bero på bristfällig undervisning, för lite övning, koncentrationssvårigheter, annat modersmål eller dyslexi. För att möta behoven i den här gruppen är det viktigt med alternativa kommunikationssätt. En prator som läser upp realtidsinformation på hållplatser kan vara ett sätt, utvändiga utrop på bussar ett annat. Det är vidare viktigt att använda ett klart och enkelt språk i all kommunikation.

Synnedsättning

Personer med synnedsättning har svårigheter att överblicka omgivningen och uppfatta nivåskillnader i djup- och sidled. För att kunna orientera sig behöver de tydliga visuella kontrastmarkeringar, och de som använder vit käpp är hjälpta av taktila markeringar. Personer med grav synskada eller blindhet behöver tydliga riktmärken och akustisk vägledning för att kunna orientera sig. Många personer med synnedsättning använder vit käpp för att ta sig fram i utomhusmiljön. Det är också vanligt att personer med synskada använder ledarhund eller har ledsagare. Många av de behov som personer med läs- och skrivsvårigheter har är även tillämpliga för personer med synnedsättningar.

Hörselnedsättning

Personer med hörselnedsättning har svårigheter att uppfatta ljud och tal och kan bli distraherade av bakgrundsljud. Visuell information underlättar för personer med hörselnedsättning, och personer med dövhet är helt beroende av den. Många personer med dövhet har teckenspråk som modersmål och svenska som andraspråk. Information på teckenspråk kan därför i vissa fall vara mer tillgänglig än skriven information, särskilt för personer utan kunskaper i svenska språket.

Allergi

Allergiker är en stor grupp i samhället. Besvär kan yttra sig på många olika sätt varav svårast är akuta astmaanfall. Miljön i den allmänna kollektivtrafiken kan innehålla många allergiframkallande faktorer och det är därför viktigt att de markerade zonerna för pälsdjursförbud respekteras och att särskild hänsyn visas i dessa zoner (ledarhundar är undantagna och får vistas i samtliga delar i fordonen). Vidare ska rengöringsmedel som används i kollektivtrafiken vara doftfria.

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

3 Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken

3.1 Reseplanerare och övriga informationskanaler

Vid planering av en resa med kollektivtrafiken behöver resenären information om alla delar av resan. Resenärer med funktionsnedsättning och äldre resenärer har ofta behov av information om specifika förhållanden som är kopplade till den egna funktionsförmågan, till exempel om det finns hiss, högtalarinformation, hörselslinga och personlig service. Många äldre föredrar också tillgång till tryckt information då tillgång till och vana av digitala informationstjänster kan vara begränsad i den här resenärsgruppen.

Det **ska** vara möjligt för alla resenärer, oavsett funktionsnedsättning, att planera sin resa genom de planerings- och informationsverktyg som Kollektivtrafikförvaltningen UL erbjuder. Det innebär att Kollektivtrafikförvaltningen UL:s webbsida samt övriga digitala verktyg **ska** vara tekniskt och designmässigt utformade så att alla kan ta del av information och använda interaktiva tjänster. Kollektivtrafikförvaltningen UL:s webbsida **ska** vidare uppfylla de internationella riktlinjerna om tillgänglig webb: Web Accessibility Initiative (WAI).

Kollektivtrafikförvaltningen UL:s kundtjänst ska vid behov tillhandahålla tidtabeller för enskilda linjer och annan information, till exempel information om biljettpriser och betalningsalternativ, i tryckt format.

Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verktyg för planering av resor **ska** kompletteras med information om tillgängligheten på fordon och hållplatser.

3.2 Biljett- och betalsystem

Det **ska** vara möjligt för alla resenärer att köpa och använda de biljetter som används inom den trafik som Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för.

Biljettombud

De försäljningslokaler som agerar biljettombud för Kollektivtrafikförvaltningen UL ska vara utformade så att alla resenärer, oavsett funktionsförmåga, kan ta sig in i lokalen och fram till biljettförsäljningsdisken. Lokalerna **ska** utformas enligt BBR⁴ samt Enkelt avhjälpna hinder HIN 3.⁵

Biljettautomater

För utformning och placering av biljettautomater gäller följande riktlinjer:

- Biljettautomaten **ska** vara utformad så att den är lätt att hantera för personer med synnedsättning och för personer i rullstol.

⁴ Boverkets byggregler, BBR 20 (BFS 2013:14)

⁵ Boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser (HIN3).

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

- Biljettautomaten **ska** placeras så att den inte utgör ett hinder vid av- och påstigning av fordonet eller hindrar andra funktioner på busshållplatsen. Inte heller väntande resenärer med barnvagn eller rullstol ska hindras av biljettautomatens placering.

Mobil- och webbapplikationer för biljettköp

Se kapitel 3.1 för krav på utformning av digitala verktyg.

Biljettköp ombord

Biljettköp ombord genom kortbetalning till förare/konduktör ska erbjudas i UL-trafiken.

Biljettvisering

Det **ska** vara möjligt för alla resenärer att själva visera sina biljetter. I de fall en viseringsautomat används **ska** denna placeras och utformas så att den är lätt att hantera för personer med synnedsättning och lätt att nå för personer i rullstol.

3.3 Bemötande i kollektivtrafiken

God personlig service är en grundläggande förutsättning för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa med kollektivtrafiken. Personlig service inger trygghet och erbjuder stöd till resenären att genomföra sin resa.

Personal som möter resenären, till exempel i kundtjänst eller i trafiken, **ska** ha grundläggande kunskap om kollektivtrafik och tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning och ingående kunskap om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken i Uppsala län.

Utbildning

All personal inom Kollektivtrafikförvaltningen UL **ska** genomgå en grundläggande utbildning i tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken samt i bemötande av personer med funktionsnedsättning. Ledningsgruppen ansvarar för att nyanställd personal genomgår utbildningen inom ett år från anställning.

All personal som på Kollektivtrafikförvaltningen UL uppdrag planerar för eller möter resenärer i trafiken **ska** genomgå en grundläggande utbildning i tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken samt i bemötande av personer med funktionsnedsättning. Trafikutövaren ansvarar för att nyanställd personal genomgår utbildningen inom ett år från anställning.

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

3.4 Gångvägar

För att hela resan ska kunna göras av resenärer med funktionsnedsättning inom kollektivtrafiken måste gångvägarna till och från hållplatser och stationer göras tillgängliga. Gångvägarna är ofta ett kommunalt eller statligt ansvar. Det krävs därför samarbete mellan Kollektivtrafikförvaltningen UL och kommunerna respektive Trafikverket.

Gångvägar i anslutning till hållplatser ska utformas enligt Boverkets föreskrifter.⁶

Gångvägarna ska också:

- Ha god belysning.
- Vara separerade från cykelväg och bilkörväg.
- Vara fria från hinder såsom snövallar.
- Vara fria från starkt doftande växter.
- Underhållas noggrant med avseende på växtlighet och halkbekämpning.

3.5 Nivåskillnader

Trappor

När trappor utformas är det viktigt att risker för personskador minimeras och att trapporna utformas så tillgängliga som möjligt. Beroende på resenärslöde ska trappornas bredd anpassas för att klara av kapacitetskraven.

Följande riktlinjer gäller för utformning av trappor:

- Trappan ska vara rak och ha mer än två trappsteg.
- Alla trappsteg inom samma trappa ska ha samma trappstegshöjd och djup.
- Trappstegshöjden ska vara ca 0,15 meter.
- Trappstegsdjupet ska vara minst 0,25-0,30 meter.
- Trappstegen ska ha sättsteg (lodrät avgränsande del).
- Utskjutande trappnosar ska undvikas för att minimera risken att snubbla.
- Trappan ska vara utrustad med ledstänger på båda sidor om trappan.
- Ledstängerna ska fortsätta 0,3 meter förbi första och sista trappsteget.
- Ledstängerna ska ha kontrasterande ljushet gentemot omgivande ytor. Kontrasten ska vara minst 0,4 NCS.⁷
- Ledstängerna ska sitta på höjden 0,9 meter. Det bör även finnas en ledstång på höjden 0,7 meter. Vid bredare trappor kan det behövas en ledstång i mitten.

⁶ BFS 2013:9 HIN 3 och BFS 2011:5 ALM 2.

⁷ Natural Colour System (NCS).

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

- Trappor med fler än 11-15 trappsteg eller en lyfthöjd på 5 meter eller högre ska delas upp med mellanliggande vilplan.
- Ledstängerna ska fortsätta längs med vilplanet utan avbrott, vid trappor med vilplan
- Fribärande trappor ska skärmas av och tydligt kontrastmarkeras så att personer med synnedsättning inte riskerar att gå in under trappan.
- Det ska finnas ledstråk till trappa.

Enligt europeiska riktlinjer ska trappor i stationshus och resecentrum vid järnvägsstationer vara minst 1,6 meter breda. Trapporna ska vara försedda med ledstänger på båda sidor och på två nivåer.

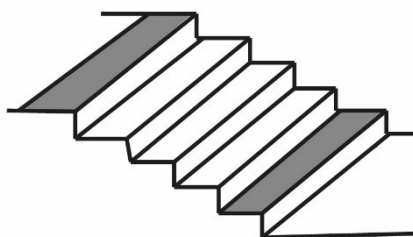
För resenärer med rullstol, rullator, barnvagnar med mera ska hiss finnas som komplement till trappa. Rulltrappa ersätter inte hiss.

Kontrastmarkering av trappor

Trappor ska kontrastmarkeras i början och slutet av varje trapplopp. Kontrasten ska vara minst 0,4 enligt NCS⁹, även i ett längre tidsperspektiv. Kontrasten påverkas av ålder, slitage och väta vilket kan innebära att ljushetskontrasten från början måste vara betydligt högre.

Enligt svenska riktlinjer bör vid nyanläggning hela det nedersta plansteget och motsvarande yta av framkanten på trappavsatsen vid översta plansteget markeras. Där inte detta är möjligt ska kontrastmarkeringen längs trappstegskanten vara minst 0,1 meter bred och placeras så nära kanten som möjligt. Markering med cirklar ska undvikas då de ofta är otillräckliga för personer med synnedsättning.

Bild 5. Kontrastmarkering enligt svenska riktlinjer (Källa: Boverket ALM 2).

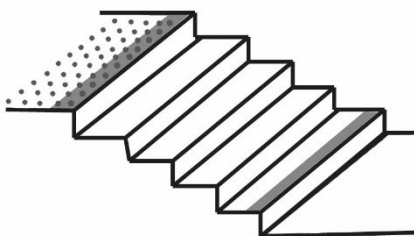


Enligt europeiska riktlinjer ska trappor i stationshus och resecentrum vid järnvägsstationer markeras med en kontrasterande bård på åtminstone det första och sista steget. Som ett minimikrav ska det finnas en taktill varningsmarkering på golvytan före det första nedåtgående trappsteget.

Trappor som ligger i närheten av varandra ska vara enhetligt utformade. En dialog kring utformningen ska ske i varje enskilt fall.

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

Bild 6. Kontrast- och taktill markering enligt europeiska riktlinjer för trappor i stationshus och resecentrum vid järnvägsstationer. Kontrastmarkeringen bör utformas enligt svenska riktlinjer (Källa: Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014(TSD)).



Ramper

Ramper ska utformas enligt följande riktlinjer:

- Rampen ska luta högst 1:20 (5 %).
- Rampen ska inte överbygga en nivåskillnad över 0,5 meter utan mellanliggande vilplan.
- Vilplanen ska vara minst 2 meter djupa och ha en maximal lutning på 1:50 (2 %).
- Rampen ska inte överstiga 10 meter i längd.
- Rampen ska vara minst 1,5 meter bred.
- Rampen ska ha en jämn och halkfri yta.
- Det ska finnas ett avåkningsskydd längs rampens sidor med en höjd på minst 0,04 meter.
- Ledstänger ska finnas på båda sidor om rampen på 0,9 och 0,7 meters höjd. Ledstängerna ska fortsätta 0,3 meter förbi rampen och vara greppvänliga.

Ramper ska utformas så att de är lätt att upptäcka. Detta kan uppfyllas genom att rampen kontrastmarkeras på samma sätt som trappor eller att ledstängerna kontrastmarkeras.

Samma gångförbindelse får inte ha fler än tre ramper med mellanliggande vilplan. Vid större nivåskillnader ska det finnas hiss.

3.6 Ledsagarservice

Tågresenärer har laglig rätt att få ledsagning på stationer utan avgift för resenären⁸. Ledsagning **ska** gå att beställa på bemannade stationer. Motsvarande krav finns för busstrafik på sträckor över 25 mil⁹.

⁸ EU:s förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, nr 1371/2007

⁹ EU:s förordning om rättigheter och skyldigheter vid busstransport, nr 181/2011

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

Kollektivtrafikförvaltningen UL erbjuder i dagsläget ledsagning för Upptåget från stationerna Uppsala, Gävle och Tierp.

3.7 Rampservice

Rampservice **ska** användas som åtgärd när avståndet mellan plattform och fordon inte går att överbrygga på annat sätt. Rampservice kan innebära att personal finns på plats för att lägga ut ramp för att underlätta på- och avstigning på spårfordon och bussar.

Samtliga bussar **ska** vara utrustade med ramp. På vissa bussar fälls rampen ut automatiskt genom ett knapptryck från föraren. Om bussen saknar automatisk ramp **ska** manuell ramp finnas ombord som föraren ska lägga ut vid behov.

3.8 Hållplatser och bytespunkter

Ofta delas ansvaret för hållplatser och bytespunkter mellan Kollektivtrafikförvaltningen UL och väghållaren, vanligen Trafikverket eller kommunen, men andra ansvarsfördelningar kan förekomma.

För utformning av hållplatser och bytespunkter hänvisas till Kollektivtrafikförvaltningen UL:s handbok för hållplatsutformning: *Hållplatshandboken - Riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län* (KTN2013-0101). Handboken baseras på Trafikverkets och Svenska kommuner och landstings riktlinjer ”Vägar och gators utformning” samt Kollektivtrafikförvaltningen UL:s tillägg.

3.9 Järnvägsstationer

Ansvar för järnvägsstationer delas mellan Trafikverket, Jernhusen och kommunen. Ofta ansvarar Trafikverket för spår, plattformar och anslutningarna närmast dessa, Jernhusen för stationshuset och kommunen för området i anslutning till stationshuset som till exempel angöring och parkering, men andra ansvarsfördelningar kan förekomma.

Stationshus plattformar och anslutningar till dessa **ska** utformas i enlighet med Jernhusens och Trafikverkets riktlinjer. För utformning av stationshus **ska** nationella regler såsom Boverkets Byggregler och Boverkets föreskrifter följas. För järnvägsstationer finns även ett EU-direktiv som **ska** följas.¹⁰ Vid motstridiga krav gäller det strängaste kravet. Vid utformning av järnvägsstationer är det viktigt att beakta följande funktioner och säkerställa att de är anpassade för resenärer med funktionsnedsättning:

- Fysisk möblering och utformning
- Sammanhängande ledstråk av naturliga och/eller konstgjorda taktila och kontrasterande ledytor.
- Sittplatser

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 (TSD)

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

- Toaletter
- Utformning av plattformar
- Externa lokaler
- Belysning
- Angöring och parkering
- Information
- Biljettautomater och deras placeringar

3.10 Utformning av fordon

Bussar

Svensk kollektivtrafik har tagit fram branschgemensamma funktionskrav på bussar. För detaljerad utformning av bussar, se senaste versionen av ”Buss 2010 - Branschgemensamma funktionskrav på bussar” med tillhörande tillgänglighetsbilaga.

Tåg

För utformning av tåg hänvisas främst 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.

3.11 Ersättningstrafik

Ersättningstrafik **ska** i så stor utsträckning som möjligt ha minst samma tillgänglighet som den trafik som ersätts, det vill säga att kraven på fordonsutformning vid ersättningstrafik är desamma som för fordon i ordinarie trafik. Om detta inte är möjligt ska den fortsatta transporten för personer med funktionsnedsättning vid behov lösas på annat sätt.

I samband med planering av ersättningstrafik **ska** en konsekvensbeskrivning för tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning göras. Förslag till åtgärder för att bibehålla tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning ska anges.

3.12 Drift och underhåll

För att upprätthålla en god tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning är det viktigt att underhålla det som anläggs och byggs. Beläggningar måste repareras, hissar och dörröppnare lagas, belysning bytas ut, växtlighet beskuras med mera. Drift och underhåll är en viktig faktor för att skapa en säker och trygg trafikmiljö.

Särskilt vintertid har många personer med funktionsnedsättning stora besvär med framkomligheten. Vinterväghållning **bör** upprätthållas på trafikerade ytor så att krav på god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och god miljö uppfylls för resenärer, busstrafik och spårtrafik.

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

Plogning, övrig snöröjning och förebyggande halkbekämpning **bör** utföras så områden med packad snö eller isbildning inte uppstår.

Följande punkter är viktiga att tänka på när det gäller drift och underhåll under vinter och vår:

- Det **bör** inte finnas några snövallar som kan vara till hinder för personer med funktionsnedsättning på länets hållplatser och stationer.
- Stor vikt **bör** läggas vid snöröjning så att det inte uppstår en snövall utanför väderskyddet. Handskottning kan behövas.
- Trappor och ramper **bör** snöröjas så att de inte riskerar att bli hala eller att utrymmet i trappan eller rampen minskas.
- Busshållplatser **bör** snöröjas så bra som möjligt för att frilägga den taktila/kännbara påstigningspunkten.
- Utomhusplattformar i spårtrafiken **bör** snöröjas respektive sopas fri från grus så att den taktila varningsmarkeringen går att uppfatta med vit käpp för synskadade.

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

4 Arbetssätt

4.1 Mottagare och användningsområde

Riktlinjerna vänder sig till Kollektivtrafikförvaltningen UL, de entreprenörer som utför trafik på Kollektivtrafikförvaltningen UL:s uppdrag, samt andra leverantörer, myndigheter och kommuner som Kollektivtrafikförvaltningen UL samverkar med. I de fall ansvaret för tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning är delat eller helt ligger på en annan huvudman ger riktlinjerna tillsammans med andra handböcker och riktlinjer för Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet ett underlag utifrån vilket förvaltningens tjänstemän kan verka för enhetlig utformning och hela-resanperspektivet. Det är respektive chef genom delegation från förvaltningschefen som har det övergripande ansvaret att säkerställa att riktlinjerna följs i verksamheten.

4.2 När riktlinjen gäller

Riktlinjerna ska följas av Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet, upphandlingar, avtal och projekt. Det är viktigt att Kollektivtrafikförvaltningen UL redan i tidiga skeden av projekt och upphandling ställer rätt krav på tillgänglighet då det kan bli kostsamt att planera för tillgänglighet i sena skeden eller i efterhand. Riktlinjerna ska följas för att åtgärda brister i tillgänglighet i befintlig miljö. Där det är omöjligt att uppnå tillgänglighet enligt riktlinjerna kan lokala anpassningar behövas, se kapitel 4.3. Vidare ska Kollektivtrafikförvaltningen UL:

- vid upphandling eftersträva bästa möjliga tillgänglighet enligt föreliggande riktlinjer. Tillgänglighetsaspekterna ska tillmätas stor vikt vid anbudsutvärdering. Att riktlinjerna beaktats i anbudsutvärderingen ska dokumenteras.
- konsekvenser för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning beskrivas i underlaget för alla beslut av förvaltningschefen och kollektivtrafiknämnden rörande utformning av den fysiska miljön i kollektivtrafiken, information i och kring kollektivtrafiken samt utveckling av bemötandet av resenärer. Om konsekvenser saknas eller inte bedöms vara relevanta i sammanhanget ska detta motiveras och dokumenteras.
- vid beslut om allmän trafikplikt eftersträva bästa möjliga tillgänglighet enligt föreliggande riktlinjer. Tillgänglighetsaspekterna ska tillmätas stor vikt vid bedömningen. Att riktlinjerna beaktats ska dokumenteras.

4.3 Avsteg från riktlinje

En strikt tillämpning av riktlinjerna är inte alltid förenlig med kostnadseffektivitet varför generella regler för avvägningar vid avsteg från riktlinje inte kan formuleras. Om avsteg från riktlinjerna efterfrågas ska därför Kollektivtrafikförvaltningen UL:s informationsförvaltare för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning rådfrågas.

Om mindre avsteg efterfrågas inom ett område som Kollektivtrafikförvaltningen UL direkt råder över (se kapitel 1.2) har informationsförvaltaren efter samråd med

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

förvaltningschefen mandat att godkänna dessa och ska därefter delta i diskussion om att hitta lämpliga lösningar. Avsteg från riktlinjerna ska motiveras och dokumenteras.

Vid större avsteg från riktlinjerna inom ett område som Kollektivtrafikförvaltningen UL direkt råder över (se kapitel 1.2) ska Kollektivtrafikförvaltningen UL:s informationsförvaltare för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning rådfrågas. En konsekvensanalys av tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning ska vidare genomföras och dokumenteras som underlag för beslut. Baserat på konsekvensanalysen fattar därefter kollektivtrafiknämnden beslut om avsteg. Projektledaren eller motsvarande ansvarar för att ta fram konsekvensanalysen och ansvara för processen inför ett beslut i kollektivtrafiknämnden.

4.4 Ändring av riktlinje

Vid ändrad eller tillkommande lagstiftning, råd, riktlinjer eller dylikt rörande utformning av den fysiska miljön i kollektivtrafiken, information i och kring kollektivtrafiken samt utveckling av bemötandet av resenärer ansvarar Kollektivtrafikförvaltningen UL:s informationsförvaltare för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning att erforderliga kompletteringar eller ändringar görs i riktlinjerna. Beslut om ändrad riktlinje fattas av kollektivtrafiknämnden.

4.5 Saknad riktlinje

Då riktlinje rörande utformning av den fysiska miljön i kollektivtrafiken, information i och kring kollektivtrafiken samt utveckling av bemötandet av resenärer saknas ska Kollektivtrafikförvaltningen UL:s informationsförvaltare för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning rådfrågas. Vid behov ska ny riktlinje tas fram. Beslut om ny riktlinje fattas av kollektivtrafiknämnden.

4.6 Samverkan med andra aktörer

För att utveckla tillgängligheten i kollektivtrafiken krävs samarbete med flera andra aktörer, både i planering och i utförande av kollektivtrafiken. Kollektivtrafikförvaltningen UL ska därför aktivt samverka med dessa parter och med representanter för personer med funktionsnedsättning i frågor om tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

Referenslista

Boverkets byggregler, BBR 20 (BFS 2013:14).

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser (HIN 3), BFS 2013:9.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för resenärer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (ALM 2), BFS 2011:5.

Busdirektivet/UN-ECER-107

Buss 2010, branschgemensamma funktionskrav på bussar, Svensk kollektivtrafik, samt tillhörande tillgänglighetsbilaga.

Bygg ikapp för ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning, 2012, Elisabeth Svensson och Svensk Byggtjänst.

En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011-2016. Regeringskansliet/Socialdepartementet: S2012.028.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 181/2011, av den 16 februari 2011, om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004.

EU:s förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, nr 1371/2007

EU:s förordning om rättigheter och skyldigheter vid busstransport, nr 181/2011

FN:s konventioner om mänskliga rättigheter. Regeringskansliet/Kulturdepartementet: A11.017.

FN:s konvention för personer med funktionsnedsättning

ISO-standard för ledstråk (ISO 23599).

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 (TSD).

Landstinget i Uppsala län, 2013, Hållplatshandboken – Riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län (KTN2013-0101)

Lag om kollektivtrafik (2010:1065).

Ledsagningsportalen, nationellt samordnat ledsagningsystem anordnat av Jernhusen och Samtrafiken (www.samtrafiken.se/tjanster/ledsagningsportalen).

NCS: National Colour System (www.ncscolour.com).

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

Plan och bygglagen (PBL), SFS 2010:900.

Regeringens proposition (1999/2000:79): Från patient till medborgare. En nationell handlingsplan för handikappolitiken.

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

Riktlinjer för tillgänglighet, Riv Hindren, enligt förordning 2001:526 om statliga myndigheters ansvar för genomförande av handikappolitiken, Myndigheten för handikappolitisk samordning, Handisam. (www.mfd.se/publikationer).

Riktlinjer för en tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland, Kommunförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, Länstrafiken, oktober 2014.

Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och resenärer med funktionsnedsättning (RiTill), Stockholms läns landsting 2014-09-22

Socialstyrelsens termbank (<http://termbank.socialstyrelsen.se/>)

SOU 2009:81: Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik. Regeringskansliet/näringsdepartementet.

Ståhl, A., 1997, Äldre och funktionshindrades behov i trafiken – probleminventering och nulägesbeskrivning, Bulletin 148, Institutionen för Trafikteknik, Tekniska Högskolan i LundVGU: Krav för vägars och gators utformning, Trafikverkets publikation 2012:179.