

Tillgänglighet på bytespunkter

En fallstudie från Värnhem i Malmö



**LUNDS
UNIVERSITET**

Lunds Tekniska Högskola

vid Campus Helsingborg
Institutionen för Teknik och samhälle

Examensarbete:
Malin Ekberg

© Copyright Malin Ekberg

LTH vid Campus Helsingborg
Lunds universitet
Box 882
251 08 Helsingborg

Faculty of Engineering
Lund University
Box 882
SE-251 08 Helsingborg
Sweden

Tryckt i Sverige
Media-Tryck
Biblioteksdirektionen
Lunds universitet
Lund <2025>

Förord

Detta är den avslutande delen i Högskoleingenjörsutbildningen Byggt teknik med inriktning Väg- och trafikteknik vid Lunds tekniska högskola, Campus Helsingborg. Examensarbetet omfattar 22,5 högskolepoäng och utfördes under året 2024.

Detta examensarbete är gjort inom ramen för K2 projektet ”Hinder och förutsättningar i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning” som finansieras av K2 Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik.

Jag vill först och främst tacka min handledare Vanessa Stjernborg som stöttat och hjälpt mig under arbetets gång. Jag vill även tacka alla som tagit sig tiden och ställt upp på intervjuer.

Sammanfattning

Det finns brister gällande tillgängligheten och delaktigheten för alla när det kommer till den allmänna kollektivtrafiken. Personer med funktionsnedsättning exkluderas på så sätt att de möts av barriärer och hinder som exempelvis stora avstånd mellan hållplatslägen, höjdskillnader och obekväma väntetider. Variationen av barriärer är stora och hur de vidare upplevs och skapar hinder.

Trots utförda tillgänglighetsanpassningar upplevs inte platserna fungera för alla. Den individuella upplevelsen skapar barriärer och dessa kan upplevas olika från individ till individ. Detta leder vidare till att personer inte kan använda sig av den allmänna kollektivtrafiken på ett jämlikt sätt. Detta är en problematik som tas upp flertalet gånger inom forskning kring tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Ansvar för att hela resan ska vara tillgänglig är fördelat mellan flera olika aktörer men trots detta pekar dagens regelverk inte ut något helhetsansvar för samordning och uppföljning av tillgänglighetsfrågor och insatser.

I detta examensarbete har en utredning av den fysiska utformningen utförts på bytespunkten Värnhem i Malmö. Detta har gjorts utifrån ett tillgänglighetsperspektiv med hänsyn till lagar och krav vid utformning av bytespunkter. De metoder som legat till grund för detta arbete är resandestatistik, observationer av platsen samt intervjuer med nyckelpersoner inom ämnet.

Resultatet visar att det finns brister i den faktiska utformningen av bytespunkten Värnhem i Malmö. Trånga trottoarer, långa avstånd och lokala förutsättningar leder till avsteg från krav och styrdokument. Det stora flödet av gående, cyklister, privata fordon och kollektivtrafik leder vidare till vad som kan upplevas som en rörig och svårnavigerad plats.

Syftet med detta arbete är att öka kunskapen om hur den fysiska utformningen på en bytespunkt kan se ut ur ett tillgänglighetsperspektiv och detta med särskild hänsyn till lagar och krav vid utformning samt utmaningar med applicering, efterlevnad och kontroll av dessa lagar och krav.

Nyckelord: Tillgänglighet, bytespunkt, utformning.

Summary

There are flaws when it comes to accessibility and participation for all people when it comes to public transportation. People with disabilities are sometimes excluded when it comes to dealing with barriers and obstacles, for example large distances between stops, height differences and uncomfortable waiting periods. The variation of barriers, how they are perceived and how much of an obstacle they create are big.

Despite preformed adaptations on accessibility the sites are not perceived to be working for everyone. The individual experience creates barriers and these can be perceived differently from one individual to another. This further leads to inequality in the usage of the public transportation. This is an issue that has been pointed out numerous times in research regarding accessibility for people with disabilities.

The responsibility for the entire journey to be accessible is distributed between several different actors. Despite this, current regulations do not specify any overall responsibility for coordination and follow-up of accessibility issues and initiatives.

This thesis investigates the physical design of the exchange point Värnhem in Malmö. This has been done from an accessibility perspective with regard to laws and requirements when designing an exchange point. The methods used in this study are travel statistics, observation of the site and interviews with key people in the subject.

The result shows that there are shortcomings in the physical design of the exchange point Värnhem in Malmö. Narrow sidewalks, long distances and local conditions leads to deviation from requirements and governing documents. The large flow of pedestrians, cyclists, private vehicles and public transportation leads to a site that can be experienced as confusing and difficult to navigate.

The purpose of this thesis is to increase knowledge about how the physical design of an exchange point can look like from an accessibility perspective with special attention to laws and requirements when designing as well as challenges with application, compliance and control of these laws and requirements.

Keywords: Accessibility, exchange point, design.

Innehållsförteckning

1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.1.1 Lagar och krav.....	2
1.1.1.1 Nationellt.....	2
1.1.1.2 Regionalt och kommunalt	4
1.1.1.3 Skånetrafikens hållplatshandbok	5
1.2 Syfte och frågeställningar	7
1.3 Avgränsningar	7
2 Definition av begrepp	8
2.1 Tillgänglighet och användbarhet	8
2.1.1 Tillgänglighet	8
2.1.2 Användbarhet.....	8
2.2 Barriärer och hinder	9
3 Metod	11
3.1 Beskrivning av Värnhem Malmö	11
3.2 Observation av Värnhem Malmö	12
3.2.1 Resandestatistik	12
3.2.2 Observation av Värnhem.....	13
3.3 Intervjuer	14
4 Resultat	15
4.1 Observation av Värnhem Malmö	15
4.1.1 Resandestatistik	15
4.1.2 Observation av Värnhem.....	17
4.1.2.1 Tillfälliga barriärer och hinder	21
4.2 Intervjuer	23
4.2.1 Styrdokument	23
4.2.2 Ansvar, samverkan och uppföljning	26
4.2.3 Utmaningar.....	28
5 Diskussion	30
Referenser	35
Bilagor	40
Bilaga 1	40

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Tillgänglighet är en betydande faktor vid utformning av kollektivtrafiknoder. Trots lagar, förordningar, föreskrifter och krav finns det fortfarande brister och utmaningar (Hansson, et al., 2023).

En viktig beståndsdel vid utformning av kollektivtrafiknoder är tillgängliga hållplatser, som inte bara bidrar till en ökad komfort och tillgänglighet för alla resenärer utan även snabba och smidiga byten vid stora bytespunkter (Boverket, 2024).

I en slutredovisning av ett regeringsuppdrag, att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning, gjorde Trafikanalys bedömningen att omkring en tredjedel av Sveriges befolkning har minst en funktionsnedsättning som påverkar deras vardag. Dessa funktionsnedsättningar är exempelvis nedsatt rörelseförmåga, syn- eller hörselskada eller nedsatt kognitiv förmåga. En resenärs möjlighet att resa själv med kollektivtrafik beror på ett antal olika faktorer så som att ha förmågan att förstå, planera, orientera sig och att förflytta sig i olika miljöer. Flera aktörer har tillsammans ansvaret för att hela resan ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Trots detta är kraven på samordning och samplanering oregelbundna och otydliga samt att dagens regelverk inte pekar ut något helhetsansvar för samordning och uppföljning av tillgänglighetsfrågor och insatser (Trafikanalys, 2019).

Det understryks att kollektivtrafiken har en viktig roll i samhället, speciellt för personer med olika typer av funktionsnedsättningar. Detta då personer med funktionsnedsättningar många gånger är beroende av kollektivtrafiken som färdmedel för att kunna ta sig från plats A till plats B. Genom att ha tillgång till kollektivtrafiken skapas en frihet och självständighet i att kunna ta del av samhället. Brister detta, brister även delaktigheten. En begränsad tillgänglighet och tillgång till kollektivtrafik kan vidare leda till exkludering av redan utsatta grupper. Tillgången till kollektivtrafik ses även av en del forskare som ett mått på ojämlikhet och orättvisor, i synnerhet för personer med funktionsnedsättning (Stjernborg, 2018).

Vid byggnation av Skånes hållplatser delas ansvaret, för att bygga och utveckla, mellan Skånetrafiken och väghållaren. På det statliga vägnätet är det Trafikverket som är väghållare och på det kommunala vägnätet är det kommunerna (Skånetrafiken, u. å).

Rapporten ”Upplevd otrygghet i anknytning till kollektivtrafik i Malmö” utgår ifrån Malmö stad och de större kollektivtrafiknoder som finns i staden, varav en av dessa är Värnhem. Deltagarna i denna rapport tar upp faktorer så som att platsen uppfattas som högtrafikerad och rörig, vilket vidare ger uppfattningen av osäkra situationer vid byte av buss. Konflikter mellan gående, cyklister och bussar är en återkommande uppfattning bland deltagarna i rapporten. Denna rapport visar på att Värnhem i Malmö delvis upplevs som en otrygg plats och man ser en viss problematik kring både utformning av den fysiska miljön och de sociala aspekterna (Stjernborg & Rutberg, 2021). Detta är en av anledningarna till att Värnhem valdes att användas som fallstudie till denna rapport.

Utöver föregående rapport finns rapporten ”Att skapa inkluderande kollektivtrafikrum” som utgår från Södervärn och Värnhem i Malmö. Denna bok tar upp positiva och negativa aspekter kring den sociala och fysiska miljön vid hållplatser, med avseende på tillgänglighet och inkludering (Stjernborg, et al., 2024). Även denna rapport ligger till grund för valet av fallstudie i detta arbete.

Detta examensarbete kommer innefatta en utredning av hur den fysiska utformningen på en bytespunkt kan se ut utifrån ett tillgänglighetsperspektiv med hänsyn till lagar och krav vid utformningen. Till grund för detta examensarbete ligger en sammanställning av ett urval av lagar och krav, resandestatistik, observationer av platsen samt intervjuer.

1.1.1 Lagar och krav

Följande delkapitel kommer innefatta ett urval av de lagar, krav och styrdokument som finns på nationell, regional och kommunal nivå. Detta för att få en förståelse för de lagar och krav som ligger till grund vid utformning av en bytespunkt utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

1.1.1.1 Nationellt

På nationell nivå har Sverige ingen sektorsövergripande planering utan denna bedrivs av kommuner och regioner. Staten pekar istället ut riksintressen med hjälp av nationella mål som kommuner och regioner i sin tur ska följa (Boverket, 2021).

Nationellt finns de globala målen, dessa är en del av Agenda 2030 som är en universell agenda för hållbar utveckling. Denna agenda innehåller 17 globala

mål som i sin tur innehåller 169 delmål och ska uppnås till år 2030 (Globala målen, 2024).

De globala målen innehåller mål så som ”Minskad ojämlikhet” (Globala målen, 2024) och ”Hållbara städer och samhällen” (Globala målen, 2024).

Vidare finns FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning är en konvention som innefattar regler om rätt till delaktighet och jämlikhet för människor med funktionsnedsättning.

Det finns 22 standardregler som har till syfte att säkerställa att personer med funktionsnedsättning som medborgare har samma rättigheter och skyldigheter som andra medborgare (Socialdepartementet, 2008).

Där utöver finns det nationella målet för funktionshinderpolitiken som utgår från FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (Regeringskansliet, u. å).

Det finns även mål för transportpolitiken som är att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet*. Vidare finns funktionsmålet som innebär att *transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov*. Samt hänsynsmålet som innebär att *transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa* (Regeringskansliet, u. å).

Kollektivtrafiklagen säger att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som ska ha det övergripande ansvaret för länets kollektivtrafik. Det är vidare kollektivtrafikmyndigheternas uppgift att fastställa ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet ska bland annat innehålla åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till de behov som finns hos personer med funktionsnedsättning.

Lagen om anpassad kollektivtrafik säger vidare att den som sköter kollektivtrafiken och utövar sådan trafik ska se till att trafiken anpassas med resenärer med funktionsnedsättning i beaktning (MFD, u. å).

1.1.1.2 Regionalt och kommunalt

Plan- och bygglagen styr kommunens fysiska planering och är ett verktyg för kommunerna vid bestämmelser om mark- och vattenanvändning (Boverket, 2024).

Tillgänglighet på allmänna platser, ALM, och enkelt avhjälpna hinder, HIN, är regelverk om tillgänglighet som Boverket ansvarar för och har till syfte att så många som möjligt ska kunna delta i samhället på lika villkor (Boverket, 2023).

Vägar och gators utformning, VGU, är regler för vägar och gators utformning framtaget av Trafikverket och SKR, Sveriges Kommuner och Regioner. VGU-guiden består av två handböcker, en om utformningsprocessen och en om stödjande kunskap. VGU-guiden Utformningsprocess är en processhandbok med tydliga metodbeskrivningar medan VGU-guiden Stödjande kunskap beskriver en fördjupad kunskap (SKR, 2022).

VGU är styrande för Trafikverket, medan det för kommuner är ett frivilligt och rådgivande dokument (SKR, 2021).

Trafikstrategiskt arbete - tillgänglighet i ett hållbart samhälle är en handbok som är framtagen av Trafikverket i samverkan med Sveriges Kommuner och Regioner samt Boverket. Denna handbok har till syfte att vägleda i arbete kring trafikfrågor (Trafikverket, 2024).

Större kommuner har i allmänhet typritningar i en teknisk handbok (Trafikanalys, 2019).

Teknisk handbok innehåller dokument, ritningar samt mallar och ska användas vid projektering för genomförande av anläggningar på allmän platsmark (Malmö stad, u. å). Bland de program och dokument som ingår i teknisk handbok finns *Tillgänglighetsprogrammet för Malmö*. Detta säger exempelvis att vid utformning av busshållplatser i Malmö hänvisar Malmö stad till Skånetrafikens hållplatshandbok, som vidare kompletteras med de specifika riktlinjer som finns för staden. Exempel på dessa specifika riktlinjer är markbeläggning, sittplatser och belysning m.m. (Anderson, 2008).

1.1.1.3 Skånetrafikens hållplatshandbok

Skånetrafiken har som aktör sin egna hållplatshandbok (Skånetrafiken, u.å). Liksom större kommuner har egna tekniska handböcker.

Skånetrafikens Hållplatshandbok är en handbok som har till syfte att skapa en hög och enhetlig standard på hållplatser i Skåne och består av tre delar, förutsättningar, utformning och hjälpmedel (Skånetrafiken, u.å).

I denna handbok kategoriseras sedan hållplatser utifrån ett antal faktorer, som exempelvis antalet påstigande resenärer per vardagsdygn eller linjetyp. Vilka krav som gäller för respektive hållplats beror sedan vidare på vilken kategori hållplatsen är tilldelad (Skånetrafiken, u.å). Vidare refererar Skånetrafiken till lagar och externa riktlinjer som till exempel VGU, Kol-TRAST, HIN (Enkelt avhjälpta hinder) som även dessa innehåller krav vid utformning av en hållplats (Skånetrafiken, u. å).

I Skånetrafikens hållplatshandbok kategoriseras hållplatser utifrån ett antal faktorer. Det finns 6 olika kategorier av hållplatser och beror på faktorer så som antalet påstigande resenärer per vardagsdygn, linjetyp och hållplatsens funktion i kollektivtrafiknätet (Skånetrafiken, u.å).

Vidare finns det, för varje hållplatskategori, kravställningar för hållplatserna för hur de ska och bör vara utformade. En kravmatris. Dessa krav beror på vilken kategori hållplatsen är tilldelad, det vill säga det beror på storlek och flödet av resenärer på hållplatsen. Kraven i kravställningsmatrisen är uppdelade i ska-krav, bör-krav och krav som utreds från fall till fall. Ska-krav är krav hållplatsen ska innehålla medan bör-krav är krav som bör och rekommenderas att innehålla (Skånetrafiken, u. å).

För att en hållplats ska uppnå en viss hållplatskategori behöver den uppfylla kriterier. I tabell 1 nedan presenteras de kriterier som behöver uppfyllas för att en hållplats ska kategoriseras som B2, bytespunkter och stora hållplatser och B3, medelstora hållplatser. Vad gäller de två kategoriseringar som presenterades i tabell 1 finns det ett antal ska-krav och bör-krav som ska och bör appliceras beroende på hållplatskategori. Ett urval av de ska- och bör-krav som anses vara kopplade till fysisk utformning utifrån ett tillgänglighetsperspektiv presenteras i bilaga 1 (Skånetrafiken, u. å). Exempel på några av de krav som (enligt Skånetrafikens hållplatshandbok) ska appliceras på hållplatser med kategorisering B2 alternativt B3 är tillgänglighetsanpassad plattform, väderskyddskoncept, tillgänglighetsanpassad fristående sittplats med rygg- och armstöd och prator med talad realtidsinformation (Skånetrafiken, u. å).

Tabell 1. Väsentliga hållplatskategorier och dess kriterier (Skånetrafiken, u.å).

Hållplatskategori & benämning	B2, bytespunkter och stora hållplatser	B3, medelstora hållplatser
Kriterier	<ul style="list-style-type: none"> - Minst 1000 på-/avstigande per vardag - Minst 400 på-/avstigande per vardag och central hållplats för tätorten - Viktig bytespunkt 	<ul style="list-style-type: none"> - Minst 10 påstigande per vardag på ett hållplatsläge på statlig väg eller minst 15 påstigande per vardag på ett hållplatsläge på kommunal väg

De ska- och bör-krav som ställs i Skånetrafikens kravställningsmatris är en grundläggande kravställning och behöver ibland anpassas med avsteg beroende på de förutsättningar som finns på platsen. Skånetrafiken menar dock på att avsteg från tillgänglighetsanpassning inte görs på hållplatslägen på hållplatser med fler än 15 påstigande per vardagsdygn på kommunal väg eller 10 påstigande per vardagsdygn på statlig väg. För att en hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad ska den innehålla minst ledstråk med taktila plattor, kontrastmarkering samt förhöjd busskantsten. Utöver detta ska plattformen även ha plats för rullstol, rullator och barnvagn liksom plats för att kunna fälla ut en ramp från bussens bakdörr (Skånetrafiken, u. å).

1.2 Syfte och frågeställningar

Denna uppsats syftar till att öka kunskapen om hur den fysiska utformningen på en bytespunkt kan se ut utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Särskild hänsyn tas till lagar och krav vid utformningen samt utmaningar med applicering, efterlevnad och kontroll.

Frågeställningar

- Hur ser den faktiska utformningen ut ur ett tillgänglighetsperspektiv?
- Vilka lagar och krav utgår man från vid utformning av en bytespunkt?
- Hur ser ansvar, samverkan och uppföljning ut vid utformning av en bytespunkt?
- Vilka utmaningar finns det vid utformning av en bytespunkt?

1.3 Avgränsningar

- Denna studie kommer inte fördjupa sig på det sociala perspektivet av tillgänglighet, utan fokusera på den fysiska utformningen utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.
- Fallstudien kommer att utföras på Värnhem i Malmö.
- Denna rapport är baserad på hur Värnhem i Malmö var utformat innan ombyggnation, som vid tidpunkten då detta arbete skrivits har påbörjats.
- En översiktlig genomgång av lagar och krav presenteras i bakgrunden, dessa har inte studerats i detalj.

2 Definition av begrepp

2.1 Tillgänglighet och användbarhet

Trafikanalys menar på att tillgänglighet och användbarhet innebär olika saker i olika situationer och för olika aktörer. Samt att det inom standardiseringen finns ett fyrtiotal olika definitioner. Det vill säga att det inte finns någon vedertagen definition av begreppen (Trafikanalys, 2019). Nedan följer därav ett urval av tolkningar som gjorts av begreppen och deras innebörd.

2.1.1 Tillgänglighet

I en nulägesbeskrivning av forskning och utvecklingsprojekt inom funktionshinderområdet uppmärksammas det att tillgänglighetsbegreppet är komplext och innefattar en blandning av definitioner (Hansson, et al., 2023).

I *ordbok för framtidens resande städer* beskrivs tillgänglighet som ”människors möjlighet att nå geografiska platser”. Även i denna bok betonas faktumet att det inte finns någon vedertagen definition av begreppet. Det påpekas också att tillgänglighet handlar om relationen mellan människa och miljö samt att en miljö kan betraktas som tillgänglig då den inte ställer högre krav på individen än vad den klarar av (Svensson, et al., 2024).

I Trafikanalys rapport *ABC om tillgänglighet* föreslår Trafikanalys följande definition av begreppet tillgänglighet. (Trafikanalys, 2024)

*”Möjligheter att kunna delta i samhällslivet genom att överbygga hinder
(t.ex. ett avstånd)*

Denna definition baserar Trafikanalys på definitioner som redogjorts inom forskningen.

2.1.2 Användbarhet

Användbarhet är ett begrepp som många gånger används i samband med begreppet tillgänglighet. Innebörden av användbarhet är inte det samma som innebörden för tillgänglighet och är något som är viktigt att ha i åtanke vid planering av utformning. Begreppet användbarhet innebär att man som person ska kunna använda och röra sig i olika miljöer på samma villkor som andra medborgare. Användbarhet är i huvudsak subjektivt och tar hänsyn till användaren (Iwarsson & Ståhl, 2003).

Nationalencyklopedin definierar begreppet användbarhet som följande (Nationalencyklopedin, u. å).

”Mått på den utsträckning en användare upplever att en produkt uppnår specifika mål på ett ändamålsenligt, effektivt och tillfredställande sätt.”

I *Ordbok för framtidens resande städer* menar de på att användbarhet fokuserar på i vilken utsträckning som trafikmiljön gör det möjligt för personer att resa, förflytta sig och vara delaktiga i samhällslivet. Vidare menar de på att användbarhet inkluderar hela resan och att detta inkluderar både den fysiska miljön och informationsteknologi. Användbarhet utgår ifrån subjektiva upplevelser, det vill säga att personen i fråga själv bedömer användbarheten utifrån sina egna förutsättningar (Carlsson & Svensson, 2024).

2.2 Barriärer och hinder

I en slutredovisning av ett regeringsuppdrag, att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning, beskriver Trafikanalys att den allmänna kollektivtrafiken innehåller ett antal barriärer och hinder i både den fysiska och sociala miljön. Personer med funktionsnedsättning kan påverkas betydligt av dessa barriärer och hinder, medan för andra kan de vara i princip osynliga. Exempel på dessa barriärer och hinder är avståndet mellan hållplatser, höjdskillnader, diffus trafikinformation, bristande utrop och obekväma väntetider (Trafikanalys, 2019).

I en forskningsöversikt om funktionshinder i kollektivtrafik tas det upp att det finns stora variationer inom målgruppen, personer med funktionsnedsättning, och att det vidare finns stora variationer i barriärer, hur de upplevs och hur de följaktligen kan skapa hinder (Stjernborg, 2018).

I en fördjupad version av den forskningsöversikt som togs upp ovan redogörs det att möjligheten till att förflytta sig fritt inom en stat anses vara en mänsklig rättighet. Vidare anses att kunna röra sig fritt utan upprepade hinder och barriärer vara förknippat med självständighet och välmående. Det betonas även att trots utförda tillgänglighetsanpassningar som gjorts till syfte för att öka tillgängligheten behöver det inte alltid upplevas fungera för alla. Trots tillgänglighetsanpassningar som anses vara goda utifrån ett organisatoriskt perspektiv kan den individuella upplevelsen fortfarande skapa barriärer. Det påtalas att barriärer kan upplevas olika beroende på person. En barriär som

upplevs av en person behöver inte tvunget vara en barriär som upplevs av en annan (Stjernborg, 2018).

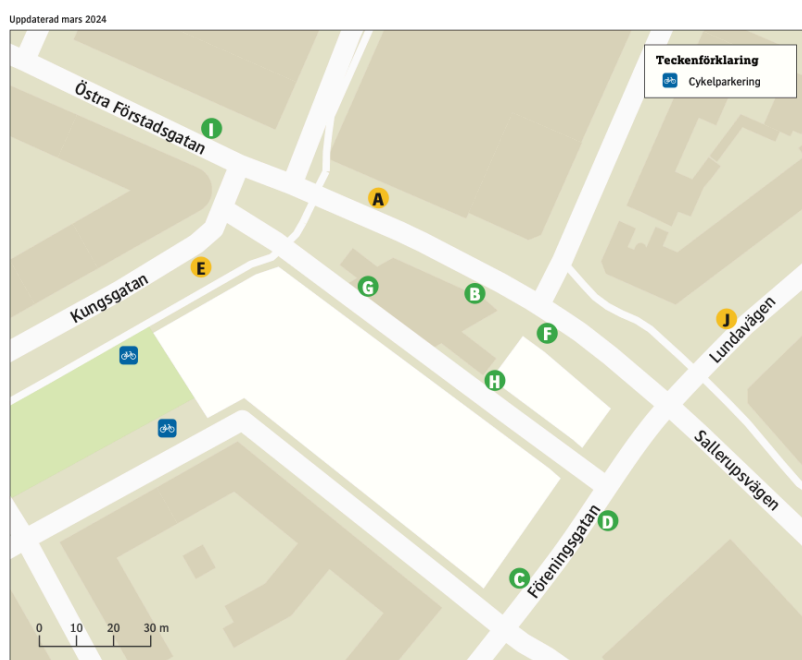
I en uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning gjordes bedömningen att det fortfarande finns flertal hinder som försvårar resandet för personer med olika funktionsnedsättningar. Rapporten redovisar de hinder som uppmärksammats i samband med resor och pekar ut problematik kring att utrop och hörslingor som inte fungerar samt brist på information vid oväntade händelser (Trafikuskottet, 2013).

3 Metod

I denna del av rapporten kommer valda metoder gås igenom och hur dessa applicerats i denna studie. Värnhem i Malmö valdes att användas som fallstudie och är den plats som metoderna har tillämpats på. Metoderna som ligger till grund för denna studie är resandestatistik, observationer av platsen samt intervjuer.

3.1 Beskrivning av Värnhem Malmö

Värnhem är en av Malmö stads största bytespunkter och är därav väsentlig för en fungerande kollektivtrafik i staden. Tidigare studier har uppmärksammat hur platsen kan upplevas som högtrafikerad och rörig och i vissa fall som osäker vid byten av buss. Värnhem i Malmö upplevs av vissa som en otrygg plats och man ser en viss problematik kring både den fysiska miljön samt de sociala aspekterna (Stjernborg & Rutberg, 2021).



Figur 1. Karta över Värnhem (Skånetrafiken, 2024).

Värnhem har sammanlagt tio hållplatser, varav tre av dessa är regionbuss och sju är stadsbuss. (Se figur 1). Av de sammanlagt tio hållplatserna är två av dessa endast avstigande (läge H & J), dessa har inte inkluderats i observationen av platsen utan det är endast de med både på- och avstigande resenärer som har tagits i beaktning för denna fallstudie.



Figur 2. Illustration av blandade trafikslag, Värnhem i Malmö. Foto Malin Ekberg. Bilden presenteras också i ”Att skapa inkluderande kollektivtrafikrum” (Stjernborg, et al., 2024).

Värnhem är en plats där kollektivtrafik, privata fordon, cyklister och gående dagligen är i samspel. Detta gör platsen till en intensiv plats med mycket rörelse. Som resenär med kollektivtrafik kan det vara svårt att navigera sig på platsen och avståenden mellan hållplatslägena är stora.

För att en hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad ska den enligt Skånetrafiken minst innehålla ledstråk med taktila plattor, kontrastmarkering samt förhöjd busskantsten. Utöver detta ska plattformen även ha plats för rullstol, rullator och barnvagn liksom plats för att kunna fälla ut en ramp från bussens bakkörr (Skånetrafiken, u. å).

Enligt Skånetrafikens linjekarta över Malmö stad är Värnhem idag en ”ej anpassad hållplats”, något som understryker problematiken ytterligare (Skånetrafiken, 2024).

3.2 Observation av Värnhem Malmö

3.2.1 Resandestatistik

För att få en uppfattning kring den kategorisering (i enlighet med Skånetrafikens hållplatskategorier, se tabell 1) som gjorts för respektive hållplatslägen på Värnhem i Malmö har resandestatistik hämtats ut från Skånetrafiken. Denna statistik har vidare applicerats på den kategorisering och kravmatris som hämtats från Skånetrafikens Hållplatshandbok.

Resandestatistiken är tilldelad via mail från Skånetrafiken och avser validerade biljetter vid ombordstigning på respektive hållplatsläge.

Det har även antagits att hållplatsens funktion i kollektivtrafiknätet är betydande och bör vara en hållplats som prioriteras då Värnhem i Malmö är en av Malmö större bytestpunkter inom kollektivtrafiken.

Resandestatistiken som har använts i detta arbete är för februari månad år 2024. Även resandestatistik för vecka 10 till vecka 16, 2024, har tilldelats. Denna period kommer ej användas vid kategorisering av hållplatser. Denna data användes istället som en jämförelse med antalet resande i februari månad för att understryka flödet av resenärer på platsen.

Denna del av arbetet har gjorts för att vidare kunna kategorisera respektive hållplatsläge i enlighet med Skånetrafikens hållplatskategorisering (se tabell 1) och på så sätt göra en bedömning för varje hållplatsläge. Frågor som vilken kategori respektive hållplatsläge är tilldelad, vilka krav som gäller för denna kategorisering och om dessa krav har applicerats på hållplatsläget har besvarats med hjälp av denna del av arbetet.

3.2.2 Observation av Värnhem

Vid observation av Värnhem i Malmö utfördes först en observation med hjälp av google street för att få en överblick och uppfattning av var hållplatslägena var belagda och hur dess utformning såg ut. Detta gjordes som en förundersökning inför observationen som sedan gjordes på plats. Observationen på plats utfördes vid tre tillfällen, 30 januari, 13 februari och 7 maj år 2024.

Vid observationen på plats togs hänsyn till både hållplatslägena, liksom förbindelserna mellan hållplatslägena. Då det kommer in både region- och stadsbussar är det relevant att se till förbindelserna och navigeringen av platsen i det stora hela. Under observationen prioriterades observation av de fysiska barriärer och hinder som uppkommer både vid hållplatslägena och mellan dessa noder.

För att underlätta observationen av platsen användes ”Stöd vid bedömning av säkerhet, tillgänglighet, trygghet och trivsel vid kollektivtrafiknoder”. Stödet är uppdelat i fyra teman, fysisk utformning, information och service, social miljö och prioritering av trafikslag (Stjernborg, et al., 2024). De teman som ansågs som relevanta för detta arbete och som användes vid observationen var fysisk utformning och information och service.

Enligt denna bör den fysiska utformningen innefatta exempelvis skydd mot vind och nederbörd, taktila plattor som utgör kontrast mot omgivande beläggning och sittplatser med rygg- och armstöd samt att tillfälliga avvikelser i den fysiska miljön inte ska utgöra hinder för framkomlighet. Vidare innefattar temat information och service exempelvis att, information bör vara samlad och placerad på strategiska platser, och bör inkludera exempelvis tidtabeller med realtidsuppdateringar (Stjernborg, et al., 2024).

3.3 Intervjuer

Intervjuer har hållits med nyckelpersoner inom ämnet. Det är dels en forskare och en konsult, samt representanter från Skånetrafiken och Malmö stad som har intervjuats för detta arbete. Intervjuerna fokuserade på platsen som är i fokus för denna studie, bytespunkten Värnhem i Malmö. Intervjuerna som hölls var semistrukturerade och personernas namn har valts att utelämnas (Denscombe, 2016). I arbetet presenteras intervjupersonerna som intervjuperson A-D.

Tabell 2. Sammanställning av intervjupersoner.

Alias	Arbetsbeskrivning	Datum för intervju
Intervjuperson A	Universitetslektor och forskare	8 maj 2024
Intervjuperson B	Konsult (uppdragsledare, teknikansvarig väg, gata, mark)	14 maj 2024
Intervjuperson C	Projektledare inom trafikåtgärder på Malmö stad	22 maj 2024
Intervjuperson D	Trafikbeställare och projektledare på Skånetrafiken	4 juni 2024

Intervjuerna varade i 30 till 45 minuter. Samtliga intervjuer har transkriberats. Intervjuerna har bearbetats med hjälp av en steg för steg metod innehållande 6 faser. De 6 faserna var följande. Fas 1 innebar att bekanta sig med den data som samlats in, det vill säga att intervjuerna har transkriberats. Fas 2 innebar att koda transkriberingarna enligt olika underrubriker. Fas 3 innebar att söka efter teman, där kopplingar mellan de olika intervjuerna hittades. Fas 4 innebar att granska de teman som valts ut. Fas 5, under denna fas namngavs tematiseringarna för att sedan i fas 6 presentera intervjuerna med hjälp av tematiseringarna som valts ut (Nowell, et al., 2017).

De teman som valdes ut var styrdokument, ansvar, samverkan och uppföljning samt utmaningar.

4 Resultat

4.1 Observation av Värnhem Malmö

4.1.1 Resandestatistik

Resandestatistiken är från februari 2024 och avser validerade biljetter vid ombordstigning på respektive hållplatsläge, det vill säga antalet påstigande.

Tabell 3. Sammanställning av resandestatistik för Värnhem i Malmö, februari 2024.

Hållplatsläge	Antal resor februari månad 2024
Totalt	396 685
A	16 728
B	30 932
C	43 258
D	27 582
E	85 474
F	50 958
G	67 017
H (endast avstigande)	
I	74 736
J (endast avstigande)	

I februari månad 2024 var det totala antalet resor från Värnhem i Malmö 396 686. Utöver februari månad tilldelades även resandestatistik för vecka 10 till vecka 16, 2024, då det totala antalet resor var 621 853. Jämför man det totala antalet resor under de 4 veckorna i februari med de 6 veckor som inföll i mars och april månad visar detta på ett någorlunda likt flöde.

Februari månad hade detta år 29 dagar, antalet resor divideras därav med 29 för att få fram ett ungefärligt mått på antal resor per dygn i februari månad 2024. Resultatet redovisas i en tabellform nedan.

Tabell 4. Sammanställning av resandestatistik för Värnhem i Malmö, februari 2024.¹

Hållplatsläge	Antal resor per dygn
Totalt	13 675
A	576
B	1066
C	1491
D	951
E	2947
F	1757
G	2310
H (endast avstigande)	
I	2577
J (endast avstigande)	

Ser man till resultatet i tabell 4 och jämför med de kriterier som beskrivs i tabell 1 betyder detta att samtliga hållplatslägen på Värnhem i Malmö bör tillhöra hållplatskategori B2, bytespunkter och stora hållplatser.

Resultatet blir att enligt Skånetrafikens hållplatskategorisering räknas samtliga lägen på Värnhem i Malmö in som en större bytespunkt. Trots detta saknar samtliga lägen en del av de ska-krav som finns med i deras kravmatris och som gäller för respektive hållplatskategorisering. Exempel på ska-krav som saknas på ett antal av hållplatslägena på Värnhem är tillgänglighetsanpassad plattform, väderskyddskoncept samt tillgänglighetsanpassad fristående sittplats med rygg- och armstöd.

Ett antal exempel på utvalda hållplatslägen tas upp vidare i resultatet av observationen nedan.

¹ Det ska tas i beaktning att ”antal resor per dygn” som presenteras i tabell 4 inte är detsamma som ”antal resor per vardag” som presenteras i tabell 1. Antal resor per dygn som presenteras i tabell 4 inkluderar delvis helger vilket inte kriterierna i tabell 1 gör. Samt antas det att antalet resor i tabell 4 har samma antal påstigande varje dag, vilket inte är fallet. Trots detta ger resultatet från tabell 4 en god uppskattning av det dagliga resandet.

4.1.2 Observation av Värnhem

Samtliga hållplatslägen som tas upp i observationen antas ha kategorisering B2, alternativt B3. Vid bedömning av hållplatserna används därav de krav som ska och bör appliceras enligt Skånetrafikens kravställningsmatris, bilaga 1, för respektive kategorisering.



Figur 3. Hållplatsläge G, Värnhem Malmö. Foto Malin Ekberg



Figur 4. Hållplatsläge G, Värnhem Malmö. Foto Malin Ekberg.

Figur 3 och 4 ovan visar hållplatsläge G, stadsbuss, med cirka 2310 påstigande dagligen. Som man kan se på bilderna saknas en tillgänglighetsanpassad fristående sittplats med rygg- och armstöd vilket tvingar de resande till att stå vid väntan på bussen. Detta kan vara avgörande för exempelvis äldre som reser med kollektivtrafik. Det väderskydd som finns till förfogande är det tak som man kan se på bilden.



Figur 5. Hållplatsläge D, Värnhem Malmö. Foto Malin Ekberg.

Figur 5 ovan visar hållplatsläge D, stadsbuss, med cirka 951 påstigande dagligen. Detta hållplatsläge saknar taktila stråk samt kontrastmarkeringar, en väsentlig del för att plattformen ska klassas som tillgänglighetsanpassad.



Figur 6. Hållplatsläge E, Värnhem Malmö. Foto Malin Ekberg.

Figur 6 visar hållplatsläge E, regionbuss, med cirka 2947 påstigande dagligen. Baserat på den observation som gjordes utmärker sig detta hållplatsläge från resterande då den är utformad enligt de ska-krav som Skånetrafikens hållplatshandbok innehåller för just denna kategorisering av hållplats. Detta hållplatsläge innefattar exempelvis två väderskydd med tillgänglighetsanpassad fristående sittplats med rygg- och armstöd, topptavla

med information om hållplatsläge och trafikerande linje samt prator med talad realtidsinformation.



Figur 7. Hållplatsläge I, Värnhem Malmö. Foto Malin Ekberg. Bilden presenteras också i "Att skapa inkluderande kollektivtrafikrum" (Stjernborg, et al., 2024).

Figur 7 visar hållplatsläge I, stadsbuss, med cirka 2577 påstigande dagligen. Trots det stora flödet av resenärer har detta hållplatsläge endast en topptavla med information om hållplatsläge och trafikerande linje. Enligt Skånetrafikens kategorisering och kravställningsmatris bör detta läge kategoriseras som en hållplats av kategori B2, bytespunkt och stor hållplats. Trots detta saknas ett flertal av de krav som ska och bör appliceras på denna typ av hållplatsläge. Trottoaren saknar ledstråk med taktila plattor, tillgänglighetsanpassad fristående sittplats med rygg- och armstöd osv. Med det sagt är denna trottoar trång och man behöver anpassa sig efter de lokala förutsättningar som finns på platsen.



Figur 8. Hållplatsläge A, Värnhem Malmö.
Foto Malin Ekberg.



Figur 9. Hållplatsläge A, Värnhem Malmö.
Foto Malin Ekberg.

Figur 8 och 9 ovan visar hållplatsläge A, regionbuss, med cirka 576 påstigande dagligen. Trots den större ytan som finns vid hållplatsläget har man tagit avsteg från tillgänglighetsanpassning. Det saknas väderskydd, fristående sittplats med rygg- och armstöd mm. Detta tvingar återigen resenärerna att stå vid väntan på bussen utan någon tillgång till väderskydd.



Figur 10. Hållplatsläge B, Värnhem Malmö. Foto Malin Ekberg.



Figur 11. Hållplatsläge B, Värnhem Malmö.
Foto Malin Ekberg.

Figur 10 och 11 ovan visar Värnhemstorgets stationshus samt hållplatsläge B, stadsbuss, med 1066 påstigande dagligen. Väderskyddet som finns är det tak som syns på bilden. Även vid detta hållplatsläge finns det brist på plats att sitta samt att den bänk som finns till förfogande saknar tillgänglighetsanpassning (figur12).

4.1.2.1 Tillfälliga barriärer och hinder

Utöver de permanenta barriärer och hinder som finns på bytespunkten kan det även uppstå barriärer och hinder som är tillfälliga. Trots att de är tillfälliga kan de ha en stor påverkan då de begränsar resenärers möjlighet att röra sig på bytespunkten.



Figur 12. Hållplatsläge G, Värnhem Malmö. Foto Malin Ekberg. Bilden presenteras också i "Att skapa inkluderande kollektivtrafikrum" (Stjernborg, et al., 2024).

Figur 12 ovan visar hållplatsläge G, stadsbuss, med cirka 2310 påstigande dagligen. Denna bild är tagen mitt på dagen. Det man ser på bilden är en lastbil som parkerats på hållplatsläget för att lasta av varor till verksamheten i stationshuset. Det står en pall med gods samt en varuvagn mitt på trottoaren som hindrar gående från att ta sig fram. Gående blir därav tvingade till att antingen gå runt om lastbilen på vägen eller också till att gå runt om stationshuset för att ta sig förbi. Utöver detta blockerar varuvagn och lastpallen det taktila stråk som går längs med trottoaren. Detta skapar ett

tillfälligt hinder för personer som behöver använda sig av detta stråk för att navigera sig på platsen.



Figur 13. Övergångställe, Föreningsgatan i Malmö. Foto Malin Ekberg.

Figur 13 visar, likt figur 12 med lastbilen, ett tillfälligt hinder. Detta är ett signalreglerat övergångställe på Föreningsgatan som vid tidpunkten då bilden togs visade grönt ljus för gående och cyklister. Bussen som visas på bilden ska köra in till hållplatsläge C men är hindrad från att göra detta då föregående buss står kvar. Detta leder till att stadsbussen hindrar gående från att gå över den signalerade korsningen på ett säkert sätt. Gående tvingas istället ut i den del av övergångstället som är avsett för cyklister vilket utsätter de gående för en trafikfara.

4.2 Intervjuer

Intervjuperson A är samhällsvetare i grunden och arbetade mycket med äldres mobilitet och deras värderingar av kollektivtrafikresan under sin avhandlingstid. Hen har även arbetat som konsult under ett tiotal år och arbetar idag som universitetslektor och forskare.

Intervjuperson B är konsult och arbetar som uppdragsledare, teknikansvarig väg, gata, mark och kommer ge insikt i konsultrollen.

Intervjuperson C är projektledare för trafiksäkerhetsåtgärder på Malmö stad och kommer ge en inblick från Malmö stad.

Intervjuperson D är trafikbeställare och projektledare på Skånetrafiken och kommer ge insikt från Skånetrafikens perspektiv.

4.2.1 Styrdokument

Det första ämnet som intervjuerna fokuserade på var styrdokument. Detta var intervjupersonernas syn på olika styrdokument och vidare deras erfarenheter och reflektioner kring hur det fungerar i praktiken.

Vid frågan om vilka styrdokument som är mest väsentliga svarade en av intervjupersonerna (A) att de viktigaste är HIN och ALM som bygger vidare på plan- och bygglagen. Vidare förklarades att HIN och ALM är kopplat exempelvis till minimibredder på trottoarer och lutningar med mera. Hen påstod att det står väldigt mycket i dessa dokument (HIN och ALM), inte allt, men mycket av det som behövs finns med i dessa dokument. Dock trodde hen att det är få som faktiskt går in och läser och verkligen sätter sig in i dokumenten. Dessa dokument är dock, som intervjupersonen poängterade, en del av vår lagstiftning och ska därmed följas.

Om man ser till gatuutformning svarade en annan intervjuperson (B) att VGU är en grundbult. Intervjupersonen förklarade även att de större kommunerna och städerna ofta har sina egna handböcker som de vill att man ska utgå ifrån. Sett till tillgänglighet specifikt har kommuner och större städer möjligtvis en tillgänglighetsbok och huvudfokus ligger vanligtvis på att få till taktila stråk och lutningar.

Intervjupersonen fick frågan om i hur pass stor utsträckning de använder sig av HIN och ALM och intervjupersonen påstod att detta sker i en ytterst begränsad utsträckning. Hen ansåg att problemet är att alla dokument är utspridda. VGU, städernas handböcker, handböcker och styrdokument från

Skånetrafiken och Boverket, även kommunerna har sin synvinkel på hur det ska se ut och intervjupersonen ansåg att mängden dokument och riktlinjer bidrar till en komplexitet i hanterandet.

Samma intervjuperson berättade också att även om det finns typritningar så blir det mer av en vägledning, det blir ingen sanning i det då man exempelvis kan behöva krympa bredderna på plattformarna då det inte är tillräcklig bredd i gatan för den typ av trafik som ska gå där. Intervjupersonen ansåg även på att det blir otydligt när man kommer utanför byggnader. Det finns krav på lutningar och ledstråk men det finns ingen praxis i utomhusmiljön.

Samma intervjuperson fick frågan om hur hen upplever anpassningen till kommuners olika handböcker. Intervjupersonen ansåg att anpassningen ofta brister och att lösningarna varierar. Hen berättade även att för egen del är det också rörigt då man måste ha koll på vad de vill ha och hur de vill ha det. Vidare påpekade intervjupersonen att bristen på standardisering och en mer enhetlig utformning och hantering måste vara en stor utmaning för synnedsetta. Intervjupersonen ansåg även att de dokument och handböcker som används vid utformning av en bytespunkt oftast inte är samlat på ett ställe.

En annan intervjuperson (D) berättade att kopplat till tillgänglighet så utgår Skånetrafiken från sina egna typritningar. Samt att i deras kartor till kund markerar de ut när det är tillgänglighetsanpassat. Med tillgänglighetsanpassat menas att det finns rätt kantstöd, taktila stråk och ledstråk samt kontrastplattor. Vidare berättade intervjupersonen att det är per läge det behöver visas, ”anpassat” eller ”ej anpassat hållplatsläge”. Hen berättade även att på Värnhem är det inte rätt kantstöd men att detta är tänkt att byggas om under närmsta året.

Intervjupersonen konstaterade att det inkluderar mycket mer i begreppet tillgänglighet, än just de tre ovanstående kraven. Hen berättade att de har haft hållplatser där själva hållplatsen uppfyller de tre kriterier som krävs för att hållplatsen ska klassas som ”tillgänglighetsanpassad” men att det sen inte finns någon anslutningsväg. Hen förklarade att om man exempelvis kommer med en rullator så skulle man inte komma till då det bara finns gräs runt om. Intervjupersonen berättade att utöver Skånetrafikens egna hållplatshandbok tittar de även på exempelvis VGU, Koltrast, Rigata samt Boverkets styrdokument när det gäller tillgänglighetsmått.

Intervjupersonen fick frågan om hur man skiljer på de ska- och bör-krav som finns i Skånetrafikens hållplatshandbok samt om ska-kraven är obligatoriska och när man eventuellt gör avsteg från dessa krav. Intervjupersonen svarade initialt att det är en svår fråga. Men att avsteg görs när det inte går på något annat sätt. Hen förklarade att dessa krav är krav som även staden har och

kanske även har mer ansvar för, men att det är krav som Skånetrafiken vill säkerställa och påpeka. Intervjupersonen påpekade att dessa krav blir mer naturliga inne i städer men att ute på landsbygd så kan det vara avgörande för om föräldrar låter sina barn ta bussen eller inte, att man exempelvis ska kunna gå över gatan på ett tryggt sätt. Intervjupersonen påpekade även att det i vissa trängda sektioner kan vara svårt att applicera en standardiserad och enhetlig utformning.

En annan intervjuperson (C) berättade att de använder sig av teknisk handbok (framtagen av Malmö stad) som ligger till grund för utformningen i Malmö stad. Dock påstod hen att denna är svårapplicerad i befintlig miljö. Intervjupersonen påpekade även att det är nästintill alltid som man behöver ta avsteg från teknisk handbok då det exempelvis kan vara att de inte får plats med två rader sinusplattor eller att det blir för mycket lutning. Intervjupersonen berättade att de även använder sig av Skånetrafikens hållplatsutformning som riktlinje vid utformning.

Då intervjupersonen arbetat i olika kommuner fick hen frågan om hur det är att anpassa sig till kommuners egna sätt att vilja utföra utformningar på. Hen förklarade att Malmö stad är en stor del av Sverige och att deras projekteringshandbok används av många mindre kommuner, det vill säga att många små kommuner bygger som Malmö gör och då efter Malmö stads ritningar, något intervjupersonen ansåg vara bra.

Intervjupersonen påpekade att det blir problem för användaren om utformningen inte är enhetlig. Dock förklarade hen att man som användare oftast är ute och rör sig i miljöer där man känner sig hemma, att man kanske inte rör sig ensam första gången utan att man då går med ledsagare de första gångerna. Hen berättade att man lär sig från kommun till kommun men att det bästa hade varit om det hade sett likadant ut.

En av intervjupersonerna (A) fick frågan om varför det inte finns ett samlat dokument som alla kommuner kan utgå ifrån istället för att kommunerna ska utgå från sina egna handböcker. Till svar gav intervjupersonen att hen trodde att det handlar om det kommunala planmonopolet. ”Alla kan bäst och alla vet bäst och vill sätta sin prägel.”

Intervjupersonen påstod att vi sagt att varje kommun bestämmer över sin mark och att detta möjligtvis kan leda till att man hittar nya lösningar jämfört med om alla kommuner arbetar utifrån ett samlat dokument och att det endast varit det dokumentet som gällt. Samtidigt kan det kännas onödigt att vi inte arbetar mer likartat.

4.2.2 Ansvar, samverkan och uppföljning

Nästa ämne som intervjuerna fokuserat på är ansvar och samverkan vid utformning av bytespunkter.

En intervjuperson (A) fick frågan om hur hen upplever att ansvar och samverkan ser ut och fungerar vid utformning av bytespunkter. Om två konsultföretag arbetar på platser som gränsar till varandra, vem har då ansvaret för att se till så att dessa platser inte endast är tillgängliga var och en för sig utan även är utformade på så sätt att de är tillgängliga tillsammans. Intervjupersonen påstod att det är kommunerna som har ansvaret för att se till så att helheten av platsen är tillgänglig, det är de som äger marken och som ska se till att det är tillgängligt. Hen påpekade även att det finns flera olika ansvariga aktörer som är inblandade och att alla ska göra sin bit för att se till att platsens utformning hänger samman. Intervjupersonen hävda att det finns någon ansvarig för samtliga miljöer. Kommunerna är ansvariga för sin mark och Trafikverket när det gäller plattformarna. Hen påpekade dock att där inte finns någon tydlig myndighet som styr upp det däremellan.

Två av intervjupersonerna fick frågan om hur de upplever att ansvar och samverkan vid utformning av en bytespunkt fungerar mellan Skånetrafiken, kommun och konsultföretag. En av intervjupersonerna (C) svarade utifrån ett generellt perspektiv och ansåg att detta fungerar någorlunda bra, men att de som ansvarar för tillgänglighetsfrågor ofta kommer in sent i konsultprojektering. Detta leder till att när konsulterna fått sitt uppdrag fastställer de exempelvis var övergångsställe ska placeras och hur breda körfälten ska vara utan att placera ut var de taktila stråken ska gå. Intervjupersonen förklarade att om man kommer in så pass sent i processen resulterar detta i att placering av exempelvis taktila stråk blir komplicerat. Med det sagt påpekade intervjupersonen att förbättringar inom detta har gjorts och att man numera försöker inkludera exempelvis de taktila stråken redan under förstudier. Intervjupersonen betonade betydelsen av att inkludera en person som ansvarar för tillgänglighetsfrågor för att tillgänglighet ska tas med vid utformning av en bytespunkt. Hen påtalade att de ofta antar att man som konsult kan lite om tillgänglighet men att detta inte alltid är fallet.

Den andra intervjupersonen (D) svarade utifrån ett mer specifikt perspektiv, Värnhem i Malmö. Intervjupersonen berättade att deras närmsta bollplank som de vill ha med sig, specifikt kopplat till utrustning men även vid placering av utrustning för att undvika att eventuellt blockera något, är trafikplaneraren som har inriktning kollektivtrafik på Malmö stad. Intervjupersonen berättade även att det förekommer många ”synkmöten”. På dessa möten finns

representanter som exempelvis projektledare, trafikplanerare från Malmö stad och representanter från Skånetrafiken som granskar.

Under intervjuerna diskuterades även uppföljning och granskning av utformningen på bytespunkter med två av intervjupersonerna. Detta var intervjupersonernas syn på uppföljning och granskning och vidare deras erfarenheter och reflektioner kring hur det fungerar i praktiken.

Två av de intervjuade fick frågan om de har någon uppföljning efter utformningen av en bytespunkt.

En av intervjupersonerna (C) berättade att de alltid åker ut i efterhand och kontrollerar. Hen påstod att det oftast ser bra ut men att det finns tillfällen då utformningen är bristfällig och att det då utförs en ändring. Vidare berättade en annan intervjuperson (D) att de gör uppföljning av de tre kraven som krävs för att ett hållplatsläge ska anses vara tillgänglighetsanpassat, det vill säga rätt kantstöd, taktila stråk och ledstråk samt kontrastplattor. Intervjupersonen berättade även att de granskar framkomlighet och tillgänglighet för att få en helhetsbild. Samt Skånetrafikens egna objekt så som topptavla med hållplatsläge, informationsskåp inne i väderskydd och realtidstolpe alternativt realtidsskärm.

Intervjupersonen (D) berättade även att det under året har gjorts en inventering av alla hållplatser i hela Skåne, alla lägen, detta då det har blivit väldigt eftersatt. Vidare påpekade intervjupersonen att det kan vara oerhört viktigt för en äldre om det finns en bänk på hållplatsen eller ej och att detta är något de får in en hel del kundärenden om. Hen berättade att man oftast önskar ett väderskydd och om inte det går så åtminstone en bänk.

4.2.3 Utmaningar

”Det är ju inga stora fräcka projekt det här. Det är ju en miljon detaljer man ska lösa som knappt syns. Vem vill pyssla med det? Så det är ju också en problematik i det hela.” – Intervjuperson A.

När det gäller de utmaningar som intervjupersonerna lyfter, handlar dessa främst om befintlig miljö.

En av intervjupersonerna (B) kom in på att det är en skillnad på att bygga något helt nytt och att bygga något i en befintlig miljö. Intervjupersonen ansåg att somliga objekt är svåra att lösa när man befinner sig i en befintlig miljö och att det inte alltid går att lösa fullt ut, exempelvis kan det handla om dåliga lutningar. Intervjupersonen förklarade att det är en sak att rita och en annan sak väl ute på plats då de som bygger måste tolka ritningarna.

Intervjupersonen berättade även att när man befinner sig i befintlig miljö kan man inte placera ut objekt hur som helst. Befinner man sig på en åkermark kan man se till så att utformningen är konsekvent medan i en befintlig miljö så måste man ta hänsyn till exempelvis vad som är under mark.

”Jag ska inte säga att det är en kamp, men det är ju lite dragkamp mellan gestaltning och tillgänglighet.” – Intervjuperson B.

En annan intervjuperson (C) underströk utmaningarna med att utforma i befintlig miljö och påpekade att det alltid är svårt att få in tillgänglighetsanpassningar i befintlig stad och bygga om. Intervjupersonen ansåg att det alltid blir lite sämre än principen.

”Det är kompromissande hela tiden.” – Intervjuperson C

Intervjupersonen påpekade vidare att vi är någorlunda duktiga på tillgänglighet i Sverige och att det finns en medvetenhet om att vi har kravet på oss. Dock betonade hen även att det är lättare att jobba med tillgänglighet i större kommuner. Hen trodde att det i mindre kommuner är det väldigt svårt att få budget generellt och allra minst för tillgänglighet.

En annan intervjuperson (D) fick fråga kring hur det fungerar på längre busshållplatser med exempelvis tre bussar som står på rad efter varandra och hur navigeringen till sista bussen fungerar om man är exempelvis synnedst. Intervjupersonen förklarade att bussförarna är skyldiga att köra fram för att säkerställa så att de som vill gå på bussen har kommit med, speciellt om det är den tredje bussen. Dock är det väldigt svårt att reglera om detta fungerar i verkligheten. Beroende på om en bussförare stannar en extra gång eller inte

kan bero på hur stressad man är och hur mycket folk det är och om man ens uppfattar att där är någon mer som ska gå på bussen.

Vidare fick intervjupersonen frågan om hen upplever någon skillnad i hur man arbetar med tillgänglighet i olika kommuner.

Intervjupersonen svarade då att det troligen handlar om resurser i form av tid, kunskap och ekonomi. Vad man som kommun väljer att lägga fokus på.

En annan intervjuperson påpekade att vi i Sverige har gjort väldigt mycket och har blivit väldigt mycket mer tillgängliga samt att Sverige, jämfört med många länder, är väldigt bra på tillgänglighet. Med det sagt påpekade hen att det inte betyder att det är färdigt. Tillgänglighet blir aldrig klart, när man är klar så behöver man börja om på nytt för att då byta ut exempelvis nedslitna plattor. Intervjupersonen ansåg även att forskningen dalat rejält när det kommer till att testa utformningen.

5 Diskussion

Den här studien syftar till att öka kunskapen om hur den fysiska utformningen på en bytespunkt kan se ut utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Resultatet visar att det finns brister i den faktiska utformningen av bytespunkten Värnhem i Malmö. Trånga trottoarer, långa avstånd och lokala förutsättningar leder till avsteg från krav och styrdokument. Det stora flödet av gående, cyklister, privata fordon och kollektivtrafik leder vidare till vad som kan upplevas som en rörig och svårnavigerad plats.

Inom ramen för studien insamlades resandestatistik som avser validerade biljetter vid ombordstigning på respektive hållplatsläge. Enligt resultatet av resandestatistiken ska samtliga hållplatslägen på Värnhem i Malmö kategoriseras som B2, eventuellt B3 för enstaka lägen. Då kategoriseringen är sådan bör samtliga lägen vara tillgänglighetsanpassade och därav innehålla minst ledstråk med taktila plattor, kontrastmarkering samt förhöjd busskantsten enligt Skånetrafikens hållplatshandbok. Enligt Skånetrafiken görs inga avsteg från tillgänglighetsanpassning på hållplatslägen på hållplatser med fler än 15 påstigande per vardagsdygn på kommunal väg eller 10 påstigande per vardagsdygn på statlig väg (Skånetrafiken, u. å). Trots detta visar studiens resultat på att avsteg har gjorts i fallet Värnhem, se tabell 4.

Vidare finns det, enligt Skånetrafikens hållplatshandbok, ett flertal ska- och bör-krav som även dessa ska och bör appliceras på samtliga hållplatslägen (Skånetrafiken, u. å).

Resultatet av den observation som gjorts på platsen indikerar att det saknas ett antal av dessa krav på flertalet hållplatslägen. Utav de åtta hållplatslägen som har observerats har endast tre av dessa en tillgänglighetsanpassad fristående sittplats med rygg- och armstöd, resterande fem är utan. Detta var även en problematik som lyftes av en av intervjupersonerna som berättade att det kommer in ett flertal kundärenden som innefattar just önskemål om en bänk vid hållplatslägen. Betydelsen av bänkar vid hållplatslägen belyses även av andra aktörer, som exempelvis Boverket som menar att detta är rekommenderat på exempelvis torg, vid hållplatser och på perronger (Boverket, 2022).

”Säker övergång i direkt närhet till hållplatsläge” är ännu ett krav som ska uppfyllas för denna typ av kategorisering (se bilaga 1). Tidigare studier har dock uppmärksammat Värnhem i Malmö som högtrafikerad och att platsen i vissa fall upplevs som rörig, otrygg och osäker vid byte av buss (Stjernborg & Rutberg, 2021). Vidare saknas det även väderskydd och prator på ett antal av

hållplatslägena, detta trots att både väderskydd och prator räknas in som skakrav på hållplatslägen med denna typ av kategorisering (se bilaga 1).

Observationerna som gjordes för detta arbete är småskaliga, något som är värt att ta i beaktning. Resultatet visar dock på brister i den fysiska utformningen och är något som möjligen kan utredas vidare inom forskningen. Det kan också för framtida forskning vara värt att tydligare beakta resenärsperspektivet, och inkludera erfarenheter och reflektioner från resenärer som har vistats på platsen.

Vid utformning av bytespunkter utgår man ifrån ett antal olika lagar och krav. De lagar och krav som framkom under intervjuerna och som ansågs vara väsentliga var exempelvis HIN och ALM, VGU, teknisk handbok och Skånetrafikens hållplatshandbok. Vilka lagar och krav som anses vara mest väsentliga är dock beroende på vilken aktör som blir tillfrågad.

Forskaren som intervjuades för denna studie ansåg att HIN och ALM är mest väsentliga och poängterade att dessa dokument är en del av vår lagstiftning och ska därmed följas. Konsulten ansåg däremot att användningen av HIN och ALM sker i en ytterst begränsad utsträckning, vilket tyder på att dessa dokument möjligen inte beaktas i någon större utsträckning vid konsultprojektering.

Sett till gatuutformning ansåg konsulten istället att det är VGU som ligger till grund och att de större kommunerna och städerna ofta har egna handböcker som man utgår ifrån vid konsultprojektering.

Skånetrafiken utgår från sina egna typritningar. Utöver Skånetrafikens hållplatshandbok tittar de även på exempelvis VGU, Koltrast samt Boverkets styrdokument.

Malmö stad använder sig av teknisk handbok (framtagen av Malmö stad) och det är denna som ligger till grund för utformningen i Malmö stad.

Under intervjuerna framkom det dock att teknisk handbok är svårapplicerad i befintlig miljö. Vilket vidare leder till att man nästintill alltid behöver ta avsteg. Det kan handla om att där inte finns tillräckligt med plats och att man då behöver krympa bredder på plattformarna, alternativt att det blir för mycket lutning.

Det togs även upp att typritningarna ses mer som en vägledning än en sanning, vilket även detta tyder på svårigheter med applicering av krav vid utformning. Även intervjupersonen från Skånetrafiken påtalade att avsteg kan behöva tas från de ska- och bör-krav som finns i deras kravställningsmatris. Vidare påpekades det återigen att i vissa trängda sektioner kan det vara svårt att applicera en standard och enhetlig utformning.

Utmaningar med att applicera krav och typritningar i befintlig miljö framkom upprepade gånger under intervjuerna samt vid de observationer som utfördes för denna studie och man kan därav konstatera att utformning i befintlig miljö kan ses som en utmaning vid utformning av bytespunkter.

I intervjuerna framkom det även en viss problematik kring faktumet att alla dokument som används vid utformning är utspridda och att mängden dokument och riktlinjer bidrar till en komplexitet i hanterandet. Detta väckte frågan om varför samtliga lagar, krav och dokument som används vid utformning inte kan finnas på ett samlat ställe. Samt varför man inte arbetar mer likartat med utformningen i kommuner och då istället kan utgå från ett och samma dokument istället för att kommuner ska utgå från sina egna handböcker.

En teori som kom upp i intervjuerna var att det handlar om det kommunala planmonopolet, varje kommun bestämmer över sin mark. Intervjupersonen påstod att detta kan leda till att man hittar nya lösningar jämfört med om alla kommuner arbetat utifrån ett och samma dokument. Samtidigt ansåg personen att det kan kännas onödigt att man inte arbetar mer likartat i kommunerna. Detta är ett synsätt på det hela. Man skulle dock kunna resonera att ett samlat dokument och ett större samarbete mellan Sveriges kommuner skulle ge en mer standardiserad och enhetlig utformning av bytespunkter. Vilket inte bara skulle kunna leda till en förbättrad miljö för användarna utan skulle även kunna ge möjlighet till ett samarbete för utveckling av utformning på exempelvis bytespunkter.

Detta anses vara värt att diskutera ytterligare och skulle kunna ligga till grund för vidare forskning.

Vid intervjuerna framgår det att intervjupersonernas upplevelse gällande ansvar och samverkan mellan Skånetrafiken, kommun och konsultföretag är bra.

Det som framkommer som en brist vid samverkan är att de som ansvarar för tillgänglighetsfrågor ofta kommer in sent i konsultprojektering. Något som leder till att placering av tillgänglighetsanpassningar blir komplicerat. Det är till stor betydelse att inkludera en person som ansvarar för tillgänglighetsfrågor för att tillgänglighet ska tas med vid utformning. Under intervjuerna framkom det även att vid utformning av en bytespunkt som Värnhem i Malmö förekommer många synknoten något som kan tyda på en god samverkan mellan de olika aktörerna. De tillfrågade intervjupersonerna uppger även att uppföljning och kontroller utförs i efterhand och att om uppföljningen visar på en inkorrekt utformning så genomförs det en åtgärd.

Med det sagt menar Trafikanalys på att dagens regelverk inte pekar ut något helhetsansvar för samordning och uppföljning av tillgänglighetsfrågor och insatser (Trafikanalys, 2019). Det vill säga att trots uppföljning av de objekt som aktörerna själva har ansvar för så kan man resonera att det förekommer högst ytlig om ingen uppföljning gällande hur vidare dessa objekt är tillgängliga tillsammans. Så vem är det då som tar helhetsansvaret gällande dessa frågor?

En av intervjupersonerna påstod att det är kommunerna som ansvarar för att helheten av platsen ska vara tillgänglig då det är de som äger marken och därav ska se till att det är tillgängligt. Vidare påpekades det att det finns någon ansvarig för samtliga miljöer, vilket understryker det som framkommit under intervjuerna, men att där inte finns någon tydlig myndighet som styr upp däremellan.

På det kommunala vägnätet är det kommunerna som är väghållare. Det vill säga att det är kommunerna som tillsammans med Skånetrafiken delar på ansvaret vid byggnation av Skånes hållplatser. Detta understryker resonemanget beträffande att det bör vara kommunerna som ska ta helhetsansvaret för samordning och uppföljning gällande insatser och åtgärder som rör tillgänglighet.

Trots att ansvar och samverkan ser bra ut för de enskilda aktörerna behöver detta inte innebära att helhetsansvaret fungerar. Hur vidare det finns ett helhetsansvar och hur det fungerar kan vara relevant för vidare forskning.

En av de utmaningar som framkommit i denna studie är den befintliga miljön och faktumet att avsteg är ständigt återkommande på grund av de lokala förutsättningarna. Hållplatsläge I (se figur 9) är ett bra exempel som demonstrerar svårigheterna med att utforma i befintlig miljö. Trots det stora flödet av resenärer tar hållplatsläget avsteg från tillgänglighetsanpassning i ett antal bemärkelser. Exempelvis saknas ledstråk och taktila plattor, tillgänglighetsanpassad fristående sittplats med rygg- och armstöd osv. De lokala förutsättningarna vid detta hållplatsläge är dock inte optimala då det är en trängd sektion och man behöver därav ta avsteg från de krav som i vanliga fall hade applicerats.

Intervjupersonerna betonar skillnaden mellan att bygga helt nytt och att bygga något i befintlig miljö. I en befintlig miljö kan man inte placera ut objekt hur som helst utan man måste ta hänsyn till det som finns runt om liksom vad som finns under mark. Detta leder vidare till att det är svårt att få in exempelvis tillgänglighetsanpassningar och att utformningen alltid blir lite sämre än principen.

En annan utmaning som togs upp i intervjuerna var brist på resurser. Hur och om man arbetar med tillgänglighet i olika kommuner handlar om hur vidare man har resurser i form av tid, kunskap och ekonomi, samt vad kommuner väljer att lägga fokus på.

Hur vidare kommuner lägger resurser och fokus på tillgänglighet bedöms vara en viktig del i utformning av bytespunkter och skulle kunna vara relevant för vidare forskning.

6 Slutsats

Trånga trottoarer, långa avstånd och lokala förutsättningar leder till avsteg från krav och styrdokument. Stora flöden av gående, cyklister, privata fordon och kollektivtrafik leder vidare till röriga och svårnavigerade bytespunkter. Hur och vilka trafikslag som prioriteras vid bytespunkter bör ges större uppmärksamhet vid utformning av bytespunkter. Kollektivtrafiken och att ta sig mellan de olika hållplatslägena bör ges hög prioritet, samtidigt som en begränsning av privata fordon skulle kunna underlätta planering och utformning på bytespunkter.

Dagens regelverk pekar inte ut något helhetsansvar för samordning och uppföljning av tillgänglighetsfrågor och insatser. Trots uppföljning av de objekt som aktörerna själva har ansvar för så finns det inget helhetsansvar för bytespunkter. Det förekommer högst ytlig, gränsande till ingen, uppföljning av om dessa objekt är tillgängliga tillsammans.

Trots att ansvar och samverkan ser bra ut för de enskilda aktörerna innebär det inte att helhetsansvaret fungerar, det finns ingen tydlig myndighet som har helhetsansvar. Detta är något man bör ta med sig vid utformning av bytespunkter, se över vem som har helhetsansvaret och hur detta fungerar.

Hur man arbetar med tillgänglighet i olika kommuner handlar om resurser i form av tid, kunskap och ekonomi. Hur kommuner lägger resurser och fokus på tillgänglighet bedöms vara en viktig del i utformning av bytespunkter och bör tas i beaktning.

Referenser

Anderson, C., 2008. *Tillgänglighetsprogram för Malmö: Krav och riktlinjer för god tillgänglighet för funktionshindrade vid ny- och ombyggnad av allmän plats*. [Online]

Available at:

<https://malmo.se/download/18.3b25a27180514965b1108a6/1651137593255/Tillganglighetsprogram.pdf>

[Använd 18 April 2024].

Boverket, 2021. *Så planeras Sverige*. [Online]

Available at: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/>

[Använd 27 November 2024].

Boverket, 2022. *Tillgänglighet på allmänna platser och områden för andra anläggningar*. [Online]

Available at: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/allmanna/tillganglighet/>

[Använd 8 December 2024].

Boverket, 2023. *Tillgänglighet*. [Online]

Available at: <https://www.boverket.se/sv/byggande/tillganglighet--bostadsutformning/tillganglighet/>

[Använd 27 November 2024].

Boverket, 2024. *Kollektivtrafik*. [Online]

Available at: https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/hansyn/miljo_klimat/klimatpaverkan/transportssystem/kollektivtrafik/

[Använd 18 April 2024].

Boverket, 2024. *Plan- och bygglagen*. [Online]

Available at: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetssatt/vardens-miljoer/lagar-mal-och-riktlinjer/lagar-och-regler/plan--och-bygglagen/>

[Använd 27 November 2024].

Carlsson, G. & Svensson, H., 2024. Användbarhet. i: D. Mukhtar Landrgren, L. Berglund Snodgrass & S. Ringvall Sundkvist, red. *Ordbok: för framtidens resande i städer*. Lund: K2.

Denscombe, M., 2016. *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 3:e upplagan red. Lund: Studentlitteratur.

Globala målen, 2024. *Frågor och svar*. [Online]
Available at: <https://globalamalen.se/fragor-svar/>
[Använd 27 November 2024].

Globala målen, 2024. *Mål 10: Minskad ojämlikhet*. [Online]
Available at: [https://globalamalen.se/om-globala-malen/mal-10-minskad-
ojamlikhet/](https://globalamalen.se/om-globala-malen/mal-10-minskad-ojamlikhet/)
[Använd 27 November 2024].

Globala målen, 2024. *Mål 11: Hållbara städer och samhällen*. [Online]
Available at: [https://globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-
stader-och-samhallen/](https://globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/)
[Använd 27 November 2024].

Hansson, K. o.a., 2023. *En kollektivtrafik för alla: en nulägesbeskrivning av forskning och utvecklingsprojekt inom funktionshinderområdet*, Lund: K2.

Iwarsson, S. & Ståhl, A., 2003. *Accessibility, usability and universal design - positioning and definition of concepts describing person-environment relationships*, u.o.: Taylor & Francis healthsciences.

Malmö stad, u. å. *Om Teknisk handbok*. [Online]
Available at: <https://malmo.se/Teknisk-handbok/Om-Teknisk-handbok.html>
[Använd 9 December 2024].

MFD, u. å. *Ansvar för och anpassning av kollektivtrafik*. [Online]
Available at: [https://www.mfd.se/samhallsomraden/transport/lagar-och-regler-
om-transporter/ansvar-for-och-anpassning-av-kollektivtrafik/](https://www.mfd.se/samhallsomraden/transport/lagar-och-regler-om-transporter/ansvar-for-och-anpassning-av-kollektivtrafik/)
[Använd 3 December 2024].

Nationalencyklopedin, u. å. *Användbarhet*. [Online]
Available at: <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/anvardbarhet>
[Använd 19 December 2024].

Nowell, L. S., Norris, J. M., White, D. E. & Moules, N. J., 2017. *Thematic Analysis: Striving to meet the trustworthiness criteria*. [Online]
Available at: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1609406917733847>
[Använd 9 December 2024].

Regeringskansliet, u. å. *Mål för funktionshinderspolitiken*. [Online]
Available at: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>
[Använd 27 November 2024].

Regeringskansliet, u. å. *Mål för transportpolitiken*. [Online]
Available at: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>
[Använd 27 November 2024].

Skånetrafiken, 2024. *Malmö Värnhem*. [Online]
Available at: https://www.skanetrafiken.se/globalassets/kartor-2024/terminalkartor-2023/80110_malmo-varnhem_terminalkarta_a3.pdf
[Använd 18 April 2024].

Skånetrafiken, 2024. *Välkommen ombord på Malmö stadsbuss*. [Online]
Available at: https://www.skanetrafiken.se/globalassets/kartor-2024/linjekartor-2024/malmo_ombordkarta.pdf
[Använd 4 December 2024].

Skånetrafiken, u. å. *Ansvarsfördelning och process*. [Online]
Available at:
<https://skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/busshallplats/forut-sattningar/ansvarsfordelning-och-process>
[Använd 12 December 2024].

Skånetrafiken, u. å. *Kravställning*. [Online]
Available at:
<https://skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/busshallplats/utformning/kravstallning>
[Använd 7 December 2024].

Skånetrafiken, u. å. *Lagar och externa riktlinjer*. [Online]
Available at:
<https://skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/busshallplats/forut-sattningar/lagar-och-externa-riktlinjer>
[Använd 18 April 2024].

Skånetrafiken, u.å. *Busshallplats*. [Online]
Available at:
<https://skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/busshallplats>
[Använd 9 December 2024].

- Skånetrafiken, u.å. *Kategorisering*. [Online]
Available at:
<https://skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/busshallplats/utformning/kategorisering>
[Använd 18 April 2024].
- SKR, 2021. *VGU-guiden utformningsprocess*. [Online]
Available at:
<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/vguguidenutformningsprocess.65747.html>
[Använd 27 November 2024].
- SKR, 2022. *VGU-guiden stödjande kunskap*. [Online]
Available at:
<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/vguguidenstodjandekunskap.65746.html>
[Använd 27 November 2024].
- Socialdepartementet, 2008. *FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*, Stockholm: Regeringskansliet.
- Stjernborg, V., 2018. *Forskningsöversikt om funktionshinder i kollektivtrafik*, u.o.: Sweco.
- Stjernborg, V., 2018. *Forskningsöversikt om funktionshinder i kollektivtrafik: fördjupning i sociala och organisatoriska barriärer i kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning*, u.o.: Sweco.
- Stjernborg, V. o.a., 2024. *Att skapa inkluderande kollektivtrafikrum*, Lund: K2.
- Stjernborg, V. & Rutberg, S., 2021. *Upplevd otrygghet i anknnytning till kollektivtrafiken i Malmö*, Lund: K2.
- Svensson, H., Carlsson, G. & Hansson, K., 2024. Tillgänglighet. i: D. Mukhtar Landgren, L. Berglund Snodgrass & S. Ringvall Sundkvist, red. *Ordbok: för framtidens resande i städer*. Lund: K2.
- Trafikanalys, 2019. *Kollektivtrafikens barriärer - kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, Stockholm: Brita Saxton.
- Trafikanalys, 2024. *ABC om tillgänglighet*, Stockholm: Trafikanalys.

Trafikutskottet, 2013. *Hela resan hela året! - En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, Stockholm: Sveriges riksdag.

Trafikverket, 2024. *Trafikstrategiskt arbete - Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. [Online]

Available at: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-atraktiva-regioner/Trafik-for-en-attractiv-stad/>

[Använd 27 November 2024].

Bilagor

Bilaga 1

Väsentliga hållplatskategorier och ett urval av dess kravställningsmatris (Skånetrafiken, u. å).

Hållplatskategori & benämning	B2, bytespunkter och stora hållplatser	B3, medelstora hållplatser
Ska-krav	<ul style="list-style-type: none">- Tillgänglighetsanpassad plattform- Säker vägövergång i direkt närhet till hållplatsläge- Anslutande gång- och cykelväg- Vädskyddskoncept standard (storlek anpassas efter antal resenärer)- Tillgänglighetsanpassad, fristående sittplats med rygg- och armstöd- Topptavla med information om hållplatsläge och trafikerande linje- Hållplatsnamn och läge synligt i alla riktningar- Realtid för avgångar- Prator med talad realtidsinformation- Linjekarta med resmöjligheter och målpunkter- Hållplatskarta med hållplatslägen och alternativa färdmedel- Information om trafikavvikelser på	<ul style="list-style-type: none">- Tillgänglighetsanpassad plattform- Säker vägövergång i direkt närhet till hållplatsläge- Anslutande gång- och cykelväg- Vädskyddskoncept standard (storlek anpassas efter antal resenärer)- Tillgänglighetsanpassad, fristående sittplats med rygg- och armstöd- Topptavla med information om hållplatsläge och trafikerande linje- Hållplatsnamn och läge synligt i alla riktningar- Realtid för avgångar- Prator med talad realtidsinformation - Information om trafikavvikelser på

	linjen, tillfälliga och planerade - Information om hur man köper biljett	linjen, tillfälliga och planerade - Information om hur man köper biljett
Bör-krav	- Vägvisning till närliggande målpunkter - Tydliggöra var resenärer med barnvagn eller funktionshjälpmedel kliver på bussen - Realtid för bytesmöjligheter	- Linjekarta med resmöjligheter och målpunkter