

RAPPORT

Stationsinventering

Tillgänglighet i järnvägsanläggningen
Västkustbanan



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2–4, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1, Ej konfidentiell

Dokumenttitel: Stationsinventering – Tillgänglighet i järnvägsanläggningen Väst kustbanan

Författare: Maria Prahl, Tyréns

Dokumentdatum: 2024-08-09

Ärendenummer: TRV 2024/11938

Kontaktperson: Caroline Karlsson, PLvru

Innehåll

1	Bakgrund och syfte	5
1.1	Metod	5
1.1	Avgränsning	7
2	Mölndal resecentrum.....	10
2.1	Beskrivning.....	11
2.1.1	Anknytande planering	13
2.2	Bristanalys.....	14
2.3	Åtgärdsförslag	15
2.4	Övertagande av ägarskap	17
3	Kållereds station.....	18
3.1	Beskrivning.....	18
3.1.1	Anknytande planering	19
3.2	Bristanalys.....	20
3.3	Åtgärdsförslag	21
3.4	Övertagande av ägarskap	22
4	Lindome station.....	23
4.1	Beskrivning.....	23
4.1.1	Anknytande planering	25
4.2	Bristanalys.....	26
4.3	Åtgärdsförslag	27
4.4	Övertagande av ägarskap	28
5	Annebergs station	29
5.1	Beskrivning.....	29
5.1.1	Anknytande planering	31
5.2	Bristanalys.....	31
5.3	Åtgärdsförslag	32
5.4	Övertagande av ägarskap	33
6	Hede station.....	34
6.1	Beskrivning.....	34
6.1.1	Anknytande planering	35

6.2	Bristanalys.....	36
6.3	Åtgärdsförslag	38
6.4	Övertagande av ägarskap	39
7	Kungsbacka station	40
7.1	Beskrivning	41
7.1.1	Anknytande planering	43
7.2	Bristanalys.....	44
7.3	Åtgärdsförslag	45
7.3	Övertagande av ägarskap.....	47
8	Åsa station	48
8.1	Beskrivning	49
8.1.1	Anknytande planering	50
8.2	Bristanalys.....	51
8.3	Åtgärdsförslag	52
8.4	Övertagande av ägarskap.....	53
9	Falkenbergs station	54
9.1	Beskrivning	55
9.1.1	Anknytande planering	56
9.2	Bristanalys.....	57
9.3	Åtgärdsförslag	58
9.4	Övertagande av ägarskap.....	59
10	Laholms station	60
10.1	Beskrivning	60
10.1.1	Anknytande planering	61
10.2	Bristanalys.....	62
10.3	Åtgärdsförslag	63
10.4	Övertagande av ägarskap.....	64
11	Sammanfattande åtgärder	65
11.1	Bilagor	67
11.2	Litteraturförteckning	67

1 Bakgrund och syfte

Trafikverket Västra regionen upprustar i dagsläget ett flertal järnvägsstationer i Västsverige så att de ska uppfylla EU:s krav på tillgänglighet (TSD-kraven). Det innebär att de kommer att passa fler resenärer. I samband med upprustningen av stationerna har det lyfts och pekats ut brister i hanteringen av säkerhetsåtgärder (för att undvika spårspring, höja säkerheten i stationsmiljöerna m.m.).

Regionen har identifierat att det finns ett stort behov att genomföra en övergripande utredning som ser över både tillgängligheten och säkerheten i våra stationsmiljöer inför kommande beställningar av stationsåtgärder. Arbetet med detta underlag kommer ge en bra sammanställning och en övergripande kunskap om tillståndet på våra stationer.

Stationsinventeringen och denna medföljande utredning är tänkt att ligga som underlag för kommande åtgärdsplanering. Målet med stationsutredningen är även att ta fram ett arbetssätt som kommer att kunna appliceras på kommande utredningar för övriga stationer/banor.

De utpekade stationerna på Västkustbanan är:

- Mölndals resecentrum
- Kållereds station
- Lindome station
- Annebergs station
- Hede station
- Kungsbacka C
- Åsa station
- Falkenbergs station
- Laholms station

1.1 Metod

Inventeringen har utförts fysiskt på plats dagtid med fokus på tillgänglighet, säkerhet, ägande och drift- och underhåll för de utpekade stationerna. I samband med inventeringen så belyses även andra brister som finns på stationerna ur tillgänglighetssynpunkt. Inventeringen ska beskriva hur anläggningen kring stationerna och på plattformarna ser ut, vilka brister som finns samt ta fram åtgärdsförslag.

Åtgärdsförslagen är indelade i olika typer av förslag. Detta för att kunna sortera och budgetera på en övergripande nivå. Åtgärdena är indelade i följande klassificeringar:

Enkla åtgärdsförslag	Åtgärder som relateras till att förslagen är antingen enkla att beställa och/eller åtgärder med relativt låga investeringskostnader.
Medelåtgärder	Åtgärder av medelstor investeringsåtgärd och som kräver en något större inplanerad budget.
Långsiktiga åtgärder	Åtgärder med relativt höga investeringskostnader och/eller är av mer komplex art att beställa.

Prioriteringsordningen föreslås att enklare åtgärder beställs omgående, medelåtgärd övervägs som ett dyrare alternativ och långsiktig åtgärd övervägs att tas in i Nationell plan för transportinfrastruktur.

Förslag på övertagande av utrustning är åtgärdsförslag för delar av anläggningarna som inte följer Trafikverkets riktlinjer för ägande. Det är en brist som har noterats vid inventering och delas upp på samma sätt som åtgärdsförslagen:

Enkla övertagande	Övertagande av små anläggningskostnader
Medelsvåra övertagande	Övertagande som kräver en mindre investeringsbudget
Långsiktigt övertagande	Övertagande som kräver stor budget och/eller är av en komplex art att överta.

Trafikverket har tidigare använt sig av ett regelverk som indelat tågstationerna i olika stationsklasser 1–5 beroende på antalet resenärer. TRVINFRA-00002 användes tidigare för att bedöma antalet digitala informationstavlor och mängden utrustning som bör finnas på varje station. Denna form av klassning har numera uteblivit och används inte längre på samma sätt som tidigare. Bedömningen idag baseras mer på den specifika platsen och budget och resurser som sätter ramarna för varje unika investering. Åtgärdsförslagen i denna utredning ligger på en nivå med förslag på utrustning som helt saknas på en plattform snarare än antalet.

1.1 Avgränsning

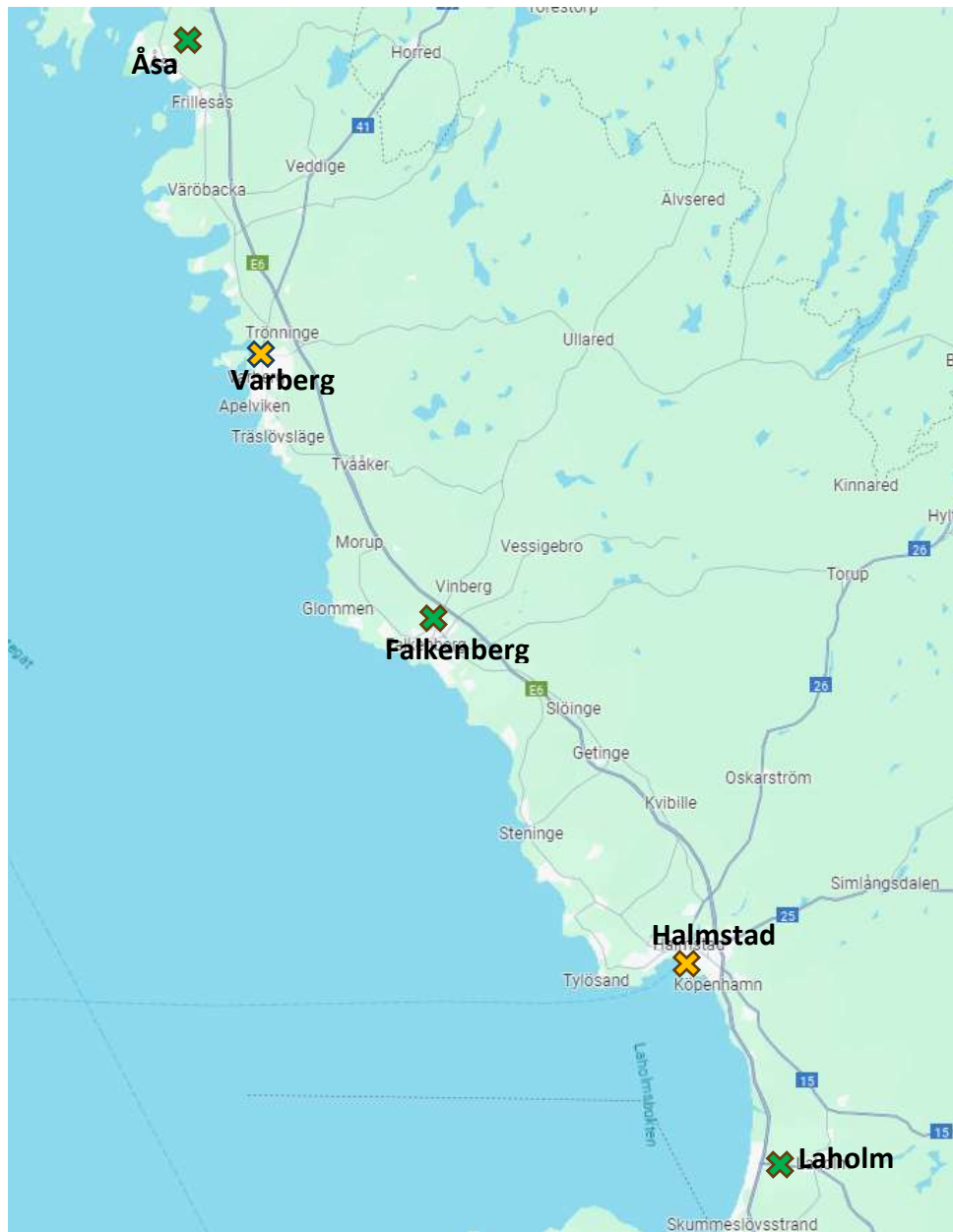
Stationsinventeringen ska beskriva hur anläggningen kring en station och på plattformar ser ut och vad som behöver göras eller vad som planeras att göras och bör innehålla följande. Kort beskrivning av stationen, analys och beskrivning av vilka problem som finns på stationen, identifierade brister, analys samt förslag till åtgärder. Slutligen behövs en prioritering och motivering till vilken ordning stationerna bör åtgärdas.

Två stationer längs med sträckningen utgår från uppdraget eftersom de ingår redan i projekt som förväntas hantera eventuella brister. Halmstad C utgår eftersom här finns redan långt gångna planer på ombyggnation i närtid. I Varberg byggs Västkustbanan ut med dubbelspår genom Varberg och tunnel under centrum. Det byggs även ett nytt stationsområde, plattformar i nedsänkt läge, ny godsbangård och fem nya broar. Syftet med projektet är att möjliggöra effektiva resor för person- och godstrafik och öka säkerheten utmed sträckan. Syftet är också att bidra till stadsutveckling i Varberg. Projektet hade byggstart 2019 och ska avslutas 2025. Kopplat till ovanstående projekt är flera detaljplaner i olika faser. Detaljplanen för spår- och stationsområdet antogs ca 2017 och detaljplanen för Västerport första etapp är nu pågående och ligger för beslut hos Mark- och miljödomstolen. Även Jernhusen planerar för en bostadsexploatering vid servicetunnelns mynning och detaljplaner för bostäder norr om stationen var färdig 2019 och fullt utbyggt sedan några år.



6 av 9 utpekade stationerna på Västergötlandsbanan.

 Stationer



3 av 9 utpekade stationerna på Västkustbanan.

 Stationer

 Bortvalda stationer

2 Mölndal resecentrum

Mölndals station hette tidigare Fässbergs station och Mölndals Nedre station och hade förr i tiden ett stationshus. Stationen byggdes i samband med järnvägens tillkomst 1888 och stationshuset låg ca 300 m nordöst om den byggnad som finns idag. 1972 slutade tågen göra uppehåll vid Mölndals Nedre och enbart fjärrtåg passerade stationen. Knutpunkt Mölndalsbro på 1970-talet innebar en breddning av den 500 m vägbron och plats för bussangöringar uppe på bron. Resecentret är en stor bytesplats mellan Västkustbanan, bussar och spårvagnstrafik som angör på den västra sidan av järnvägen.

1992 återöppnades stationen under bron med en fast trappa men ingen byggnad. Öresundstågskonceptet infördes år 2000 och dessa tåg stannar i Mölndal vilket innebär direkta tåg till Köpenhamn.

Resecentret invigdes 2003 och vann Svenska Stadskärnors pris för god design och kostnaden delades lika mellan Mölndals kommun och Västtrafik.

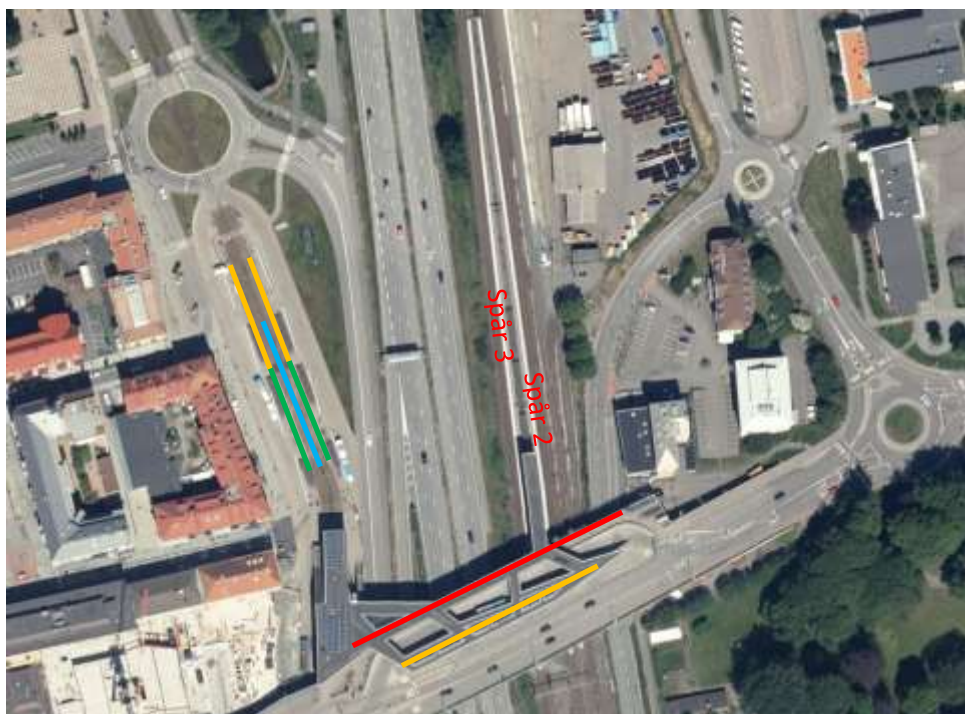
2012 byggdes en vändslinga för spårvagnsläget och en förflyttning av spårvagnshållplatsen lite närmre tågstationen. Busshållplatsen på vägbron heter sen 2021 Mölndalsbro och spårvagnshållplatsen heter Mölndals innerstad.



Mölndals station (nedre) ligger i södra delen av Göteborg, söder om anslutningen mot Borås.

2.1 Beskrivning

Stationshuset från 2003 är en konisk formad glasbyggnad med en avsmalnande huskropp på nedre plan. Byggnaden är hopbyggd med det stora skärmtaket som sträcker sig delvis över Mölndalsbron. Taket går bort till nästa huskropp som leder mot spårvagnshållplatsen på den västra sidan. Bron är den enda förbindelsen över järnvägen och E6:an (Kungsbackaleden) som löper längs med järnvägen på den västra sidan. På brons södersida finns en gång- och cykelväg med ett övergångsställe till Resecentrets skärmtak. En tillfällig plattform har byggts öster om mittplattformen men denna är ännu inte satt i drift och är avstängd med byggstaket. Den ska användas vid ett framtida ombyggnadsprojekt på järnvägsanläggningen.



Mölndals resecentrum

- Övergång
- Regionbuss
- Stadsbuss
- Spårvagn

Trafikverket äger mark utanför järnvägsanläggningen nordost om stationen. Detta är mark som har anknytning till den gamla järnvägssträckningen innan man byggde motorvägen på 1970-talet. Motorvägen byggdes delvis på järnvägsmark och över den lilla godsbangården som förr låg strax norr om Mölndalsbro på den västra sidan. Godsbangården har vid någon tidpunkt flyttats till den östra sidan

och som man med åren har avvecklat. Rester av godsbangården kan man se på flygfoton. Angränsande företag använder till viss del Trafikverkets mark för upplag och förvaring av material. Ytan är på ca 2400 m² och ytterligare ca 100 m² används av företaget på den södra delen av fastigheten bredvid Trafikverkets teknikhus. Det finns ett ca 190 m godsspår längst i öster. Det ser inte ut att användas och borde eventuellt upphöras med underhåll. Där är fler godsspår kvar som en rest från tidigare avveckling av godsbangården. Det står idag en gammal tågspårsvägg norr om detta område med utväxling från de gamla godsspåren. Det borde utredas om detta ekipage används eller har blivit stående länge på plats. Om detta stickspår m fl. inte behövs, så kan eventuellt ytterligare ca 360 m upphöras med underhåll.



Mölndals station med fastighetsgränser norr om stationen. Ytor i kvadratmeter är Trafikverkets mark som nyttjas av annan part. Längder i meter är godsspår som ligger både på Trafikverkets mark med servitut och på egen mark.

2.1.1 Anknytande planering

Höghastighetsprojektet Göteborg-Borås som under en tid blev inbromsat, är tänkt att utgå söder om Mölndals station. Hela stationen ligger som förslag att byggas om i projektet med fler spår och plattformar på den östra sidan. Även den befintliga mittplattformen och stationshuset ska

eventuellt byggas om och breddas. Nyligen har det blivit lite omtag i projektet och nya investeringsmedel har skjutits till i nationell planering.

Projektet ligger väldigt långt fram i tiden och borde inte hindra att godsspår och mark utreds vidare. Ett upphörande av underhåll av spår som inte används är en bra åtgärd oavsett framtida projekt.



Illustration över Mölndals bro sett från norr och Essitybyggnaden till höger. Röd pil är befintlig station.

2.2 Bristanalys

Stationshuset är byggt på en relativt smal mittplattform som inte är bred nog för alla de funktioner som dagens stationshus kräver. Bredden på nedre delen av huskroppen har inneburit att man har blivit tvungen att bygga smala rulltrappor samt även smala trappor. Takhöjden är god och ljusinsläppet maximalt med de stora och vackra glasytorna. Taktila stråk saknas både på övre och nedre plan i stationshuset samt det saknas en undre handledare i trappan. Samtliga hänvisningsskyltar är troligtvis ej av bakgrundsbelyst piktogramstandard.

Förutom stationshuset, så har Västfastigheter kompletterat med bussväderskydd på mittplattformen. Man har inte justerat plattformens lutning och den lutar i dagsläget mot spåren på båda sidor. Detta i kombination med att utgångarna har placerats på sidorna på byggnaden utgör en risk för att rullstolsburna, rullatorer och barnvagnar rullar ner mot spåren. Det saknas trafikinformation nere på plattformarna och det finns enbart spårvalsskyltar på plattformarna. Det finns enbart enknappspratorer som inte längre är tillräckliga ur tillgänglighetssynpunkt.

Västfastigheter är i dagsläget ägare av stationshuset, vilket inte är något ovanligt eftersom samtliga stationshus i Sverige ägs av andra ägare än Trafikverket. Enligt drift- och underhållsdokumentet, så ansvarar Västfastigheter för allt som står uppe på mittplattformen och Trafikverket för allt som tillhör spåranläggningen. Vid inventeringstillfället så var högtalarna på plattformen märkta som Trafikverkets egendom men är placerade och kopplade till Västfastigheters belysningsanläggning. Om riktlinjen för ägarskap ska följas så innebär den ett övertagande av mittplattformen samt hiss, rulltrappor, trappor och utgångar. Fristående bänkar liknar den modell som projektet "stationer för alla" placerade ut i

hela Sverige för ett antal år sedan. Projektet var Trafikverkets eget projekt och ägarskapet landar troligtvis på Trafikverket.

2.3 Åtgärdsförslag

Spärrstaket finns mellan mittplattformen och den ännu ej trafikerade sidoplattformen på den östra sidan. Taktila stråk och varningsplattor är betonggråa och trafikinformation saknas. Ett större ingrepp på sikt skulle behöva göras för att få bukt på lutningar, hiss, trappor och rulltrappor. Merparten av åtgärdsförslag i denna utredning utgår om det tas ett beslut om att bygga om stationen helt i projektet Göteborg-Borås.



Mölndals station söder om Mölndalsbron med möjlig trappa och hiss kombinerat med driftsgrind. Yta i kvadratmeter är förslag på plattform. Längdmått är c/c bredd mellan spår.

Förslag på åtgärder för Mölndals station:

Spår 2–3 enkla åtgärder:

- Varningsplattor och taktila stråk målas helvita
- Säkerhetsstaket vid utgångarna till plattformen för att hindra att man rullar ut i spåren. Nödlösning som kräver dispens

- Armstöd på befintliga bänkar byts ut på mittplattformen. Både fristående och bänkar i väderskydd
- Bänkar i väderskydd kompletteras med rygg
- Taktila stråk nedre och övre plan väntsalen
- Belysta hänvisningsskyltar nedre och övre väntsal
- Komplettera bänkar med extra armstöd övre väntsal
- Taktilt stråk till ingång väntsal

Spår 2–3 medelåtgärder:

- Riskområdet breddas och taktila stråk byts ut i stället för att målas.
- Plattformssändar förses med skyddsräcken
- Reklamskylt på mittplattformen byts ut till trafikinformation tåg med prator och taktilt stråk
- Prator till digital informationsskylt övre väntsal

Spår 2–3 långsiktiga åtgärder:

- Byt ut hissen till en hiss med utgång åt två håll. Om plattformens lutning justeras, så innebär detta att det blir ett trappsteg vid ingångarna till väntsalen.
- Mittplattformens lutning ändras till att luta inåt från spåren. Varningsplattor och taktila stråk byts ut till vita plattor. Special lösning kring utgångarna kan kräva dispens. Räcke eller trappsteg beroende på yta och eventuellt byte av hiss.
- Nytt plattformstak med mittpelare av Trafikverkets nya modell och utformning. Om dispens ej medges för att anlägga taktila stråk närmre befintliga väderskydd så bör väderskydden bytas ut.
- Förlängning av plattformen söderut och anlägga nya godkända trappor för evakuering från tåg och plattform. Trappa, hiss och driftsgrind borde få plats men kräver mera undersökning.

2.4 Övertagande av ägarskap

Västfastigheter har ett stort ägande och ansvar på Mölndals station. Investeringar har lett till att ägande, drift och underhåll inte följer de riktlinjer som Trafikverket har på äldre och nyare stationer i landet. Förslag på Trafikverkets övertagande av utrustning på stationen för att följa riktlinjen:

Spår 2–3 enkla åtgärder:

- Ta över den dagliga driften av mittplattformen
- Ta över driften av väderskydden med bänkar och papperskorgar

Spår 2–3 medelåtgärder:

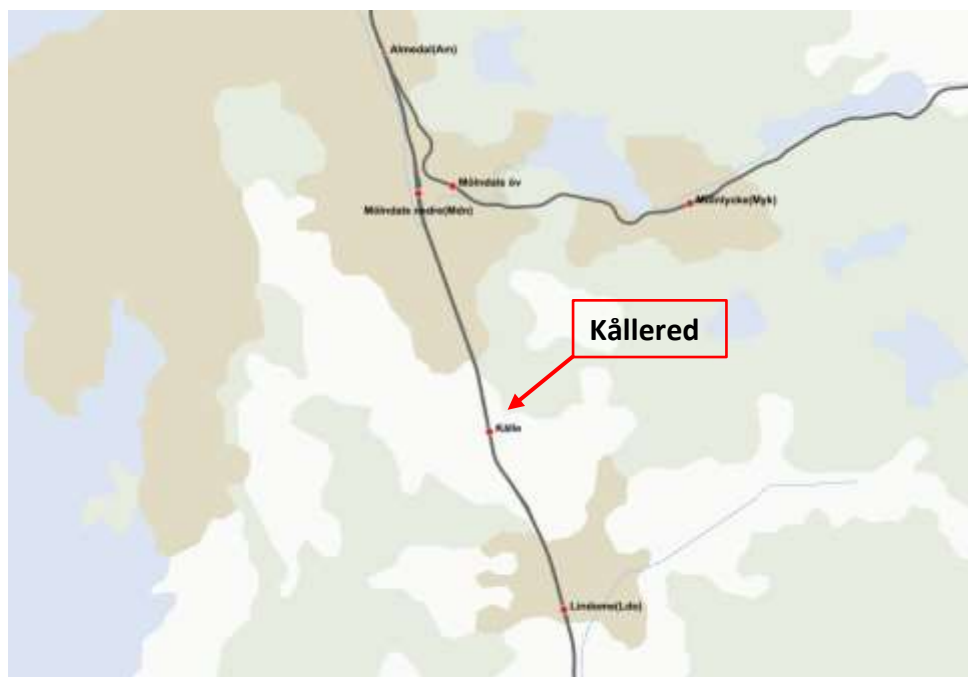
- Ta över ägande och den dagliga driften av belysningsstolparna

Spår 2–3 långsiktiga åtgärder:

- Ta över ägande och den dagliga driften av rulltrappor, utgångar, trappor och hiss. Nedre plan blir Trafikverkets ansvar och gränsen läggs uppe på övre plan innan trappor etc.

3 Kållereds station

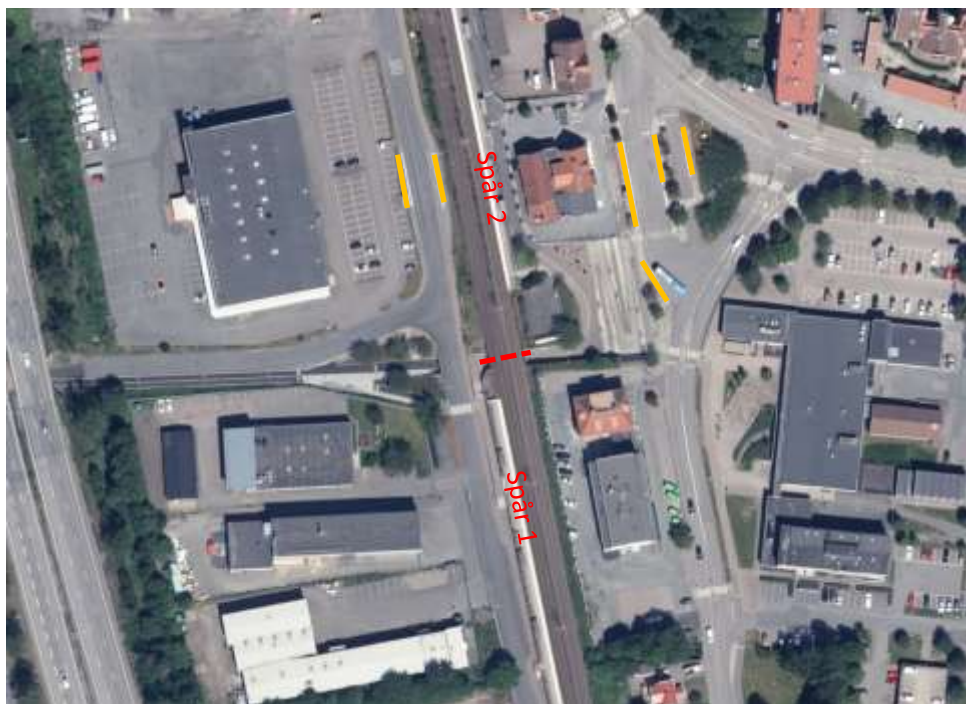
Kållereds station ligger som nästa station utmed Västkustbanan söderut från Göteborg. Stationen öppnades ursprungligen i Kållerred 1891, men lades ner 1972 precis som Mölndals station. I och med att pendeltåg återigen började trafikera sträckan Göteborg–Kungsbacka öppnades en ny station 1992, 600 meter längre norrut än den ursprungliga. Det gamla stationshuset av trä togs bort i och med att man byggde bort plankorsningen på stationen och på platsen är det numera en cykelparkering. Kållerred domineras av Ikea som etablerade sig här 1972 vilket skapade en köpstad med handel och företag. Företagen är etablerade mellan järnvägen och E6:an men det finns ingen godsbangård.



Kållereds station ligger söder om Göteborg

3.1 Beskrivning

Kållereds station är en renodlad mindre pendeltågstation där merparten av resandet sker in till Göteborg. Stationen är lång och utsträckt på grund av att plattformarna inte ligger parallellt med varandra. Mellan plattformarna finns en planskild gång och cykeltunnel under järnvägen. Det finns flertalet trappor till plattformarna och varje plattform har en ramp som ersätter hiss. Plattformarna ligger inte parallellt med varandra men stationen är utrustad med spärrstaket mellan spåren. Det finns en större busshållplats på den östra sidan och en mindre på den västra.



Kållereds station

— — Undergång

— — Regionbuss

3.1.1 Anknyttande planering

Planområdet för Kållereds centrum är cirka 12 hektar stort. Detaljplanen syftar till att pröva möjligheten till förtätning med bostäder utmed Streteredsvägen och Våmmedalsvägen i Kållereds. Planförslaget innebär en utbyggnad av ca 350 – 450 st. lägenheter. Skolor och förskolor inom planområdet ges en utökad byggrätt och planförslaget innehåller också två parkområden.



Planområdet ligger precis öster om Kållereds station

3.2 Bristanalys

På spår 1 är riskområdet målat och raden med varningsplattor är en påklitrast modell som båda är slitna. Taktila stråk är av modellen betonggrå av rätt bredd men tyvärr för små valutor. Spår 2 är uppgraderad med vita plattor i riskområdet men grå varningsplattor och taktila stråk likt spår 1. Enligt gränsdragningslistan så är kommunen ansvarig för samtliga trappor och ramper på stationen men där finns ramp och trappor som leder direkt till plattformen. Samtliga trappor saknar korrekta varningsytor, kontraster på trappstegen och handledare. Ramperna har skarpa lutningar och vilplan saknas. Där finns sättningar på både trappor och ramper vilket har lett till snubbelkanter och lutningar på felaktiga håll. Även en sprickbildning rakt över plattform vid spår 1 i den södra delen. Taktila stråk saknas på och till trafikinformationsskyltarna på båda plattformarna. Placeringarna av dessa begränsar att kunna komplettera på befintliga platser och en omplacering vore det bästa alternativet. Bänkarna i väderskydden har en modell som återkommer på flera stationer och har väldigt bra kontrast i och med att de är gula. Fristående bänkar liknar den modell som projektet ”stationer för alla” placerade ut i hela Sverige för ett antal år sedan. Projektet var Trafikverkets eget projekt och ägarskapet landar troligtvis på Trafikverket.

Kållered ligger lågt i jämförelse med omgivningarna och på gammal sjöbotten. Kållereds station och E6:an intill är sårbara för skyfall p g a stationen och motorvägen ligger placerad i en sänka. Hela byn öster om järnvägen ligger utmed Hagabäcken som går från Tulebosjön öster om byn till E6:an. Alla bäckar leder mot ungefär samma ställe mot Kålleredsbäcken och denna är inte dimensionerad för så stora flöden. Hårdgjorda ytor och exploatering kring E6:an försvårar upptagning av dagvatten vid skyfall. Både E6:an och stationen drabbas hårt av översvämningar vid skyfall och detta hände senast september 2019 i samband med stormen Dorian. 2022 utfördes en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, av Trafikverket tillsammans med kommunen (E6 Kållered, avvattning, trafiksäkerhet och kapacitet).



Kållereds station blev helt vattenfylld 2019.

3.3 Åtgärdsförslag

Plattformarna på Kållereds station ligger parallellförskjutna och det finns spärrstaket mellan dem. Taktila stråk är något bristfälliga på spår 2 men den största bristen ligger på spår 1, trappor, ramper och snubbelkanter.

Förslag på åtgärder för Kållereds station:

Enklare åtgärder:

- Varningsplattor och taktila stråk målas helvita på spår 2
- Asftagning vid norra trappan på spår 1
- Armstöd på fristående bänkar byts ut till gula armstöd

Medelåtgärder:

- Nytt riskområde, varningsplattor och taktilt stråk på spår 1
- Riskområdet breddas och taktila stråk byts ut i stället för att målas på spår 2.
- Flytt av väderskydd och belysningsstolpar bakåt på spår 1 och 2 om inte dispens medger avstånd mellan väderskydd och taktila stråk.
- Komplettera med eftergivligt på skyddsräcken båda ändarna av spår 1 och spår 2.
- Laga sprickan på plattformen vid spår 1

- Omplacera digitala informationsskyltar och komplettera med taktila stråk och 3-knappspratorer

Långsiktiga åtgärder:

- Breddning av hela plattformen spår 1. Bör göras i samband med ombyggnationer av trappor och ramp till plattformen.
- Ombyggnation av trappor som har sättningar. Komplettera med korrekta taktila stråk och handledare
- Kompletteringar med vilplan på ramper

3.4 Övertagande av ägarskap

Både Västtrafik och kommunen har ägande och ansvar för Kållereds station. Investeringar har lett till att ägande, drift och underhåll inte följer de riktlinjer som Trafikverket har på äldre och nyare stationer i landet. Förslag på Trafikverkets övertagande av utrustning på stationen för att följa riktlinjen:

Enkla åtgärder:

- Ta över den dagliga driften av båda sidoplattformarna
- Ta över driften av väderskydden med bänkar och papperskorgar

Medelåtgärder:

- Ta över ägande och den dagliga driften av belysningsstolparna
- Ta över ägande och den dagliga driften av trappor och ramper med direkt koppling till plattformarna.

4 Lindome station

Lindome station är ytterligare en station längre söderut på Västkustbanan från Göteborg. Stationen öppnades ursprungligen 1888, då Göteborg–Hallands Järnväg stod klar. Persontrafiken lades ner 1970 och stationen stängdes helt 1989. I och med att pendeltåg började återigen trafikera sträckan Göteborg–Kungsbacka, öppnades Lindome station på nytt 1992.

Mellan åren 1992 och 2012 var det fyra spår vid stationen, varav två med plattformar för resande. Man tänkte sig att fjärrtåg skulle köra om pendeltåg på stationen. Det kom inte att göras särskilt ofta då man enligt en ny policy inte ville försena pendeltåg som var i tid. 2012 byggdes stationen därför om till två spår med längre plattformar. Även belysning och väderskydd byttes ut i samband med detta.



Lindome station ligger på Västkustbanan söder om Göteborg

4.1 Beskrivning

Lindome station är ytterligare en renodlad mindre pendeltågstation där merparten av resandet sker in till Göteborg. Stationen är en klassisk tågstation med parallella plattformar med spärrstaket mellan järnvägsspåren. I den södra änden av stationen går en gång och cykeltunnel som en planskild väg under järnvägen. Det finns flertalet trappor till plattformarna och varje plattform har en ramp som ersätter hiss. Norr om stationen går en gång- och cykelbro över järnvägen men utan kopplingar till plattformarna. Det finns en större busshållplats i anslutning till pendeltågsstationen på den östra sidan och en mindre på den västra.



Lindome station

- - Undergång
- Övergång
- Regionbuss

Precis som på Mölndals station så verkar Lindome station ha haft en godsbangård om man ska tolka gränserna för fastighetsindelningarna. Flera företag söder om stationen ligger på Trafikverkets mark och så även den lilla kiosken som ligger på den östra sidan precis söder om stationen. Osäkert om företagen hyr marken från Trafikverket men inget av dem verkar ha någon koppling till järnvägsbranschen. Korvkiosken med tillhörande parkering nyttjar ca 400 m². Följande företag söderut nyttjar ca 2300 m² och nästa företag söder om föregående nyttjar ca 2600 m². Båda företagen verkar vara i entreprenadbranschen men ingen verkar nyttja järnvägen. Ytterligare ett litet grönområde finns söder om företagen och på andra sidan järnvägen på den västra sidan. Det verkar som om mark är säkrat på den västra sidan för ett kommande 4-spår och om så är fallet är det marken på den östra sidan mark som bör avvecklas. Det ligger

ett enstaka uppställningsspår kvar intill de två huvudspåren och det bör utredas om dessa nyttjas som uppställningsspår. Om inte så finns det ca 220 m spår som kan avvecklas i samband med att man ser över fastighetsgränserna.



Lindome station och fastighetsgränser söder om stationen. Ytor i kvadratmeter är Trafikverkets mark som nyttjas av annan part. Längder i meter är godsspår som ligger på Trafikverkets mark.

4.1.1 Anknytande planering

Planområdet Ranntorp 2:21 ligger i västra Lindome, norr om Spårhagavägen och öster om Skånhällaskolan. Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostäder i flerbostadshus och ett mindre antal småhus i rad-

eller parhusform. Omfattningen på bebyggelsen kan uppgå till mellan cirka 100 och 150 nya lägenheter, i hus mellan två och fyra våningar. Bebyggelsen ska anpassas till platsens förutsättningar beträffande bland annat närhet till omkringliggande områden och verksamheter. Planen syftar även till att skapa ändamålsenliga trafiklösningar för angöringen till området.



Planområdet ligger väster om Lindome station.

4.2 Bristanalys

Båda plattformarna på Lindome station är tillgänglighetsanpassade med taktila plattor. Riskområdena är helvita och ej godkänd bredd och de taktila stråken är betonggråa. Precis som på Kållereds station så har man valt att sätta trafikinformationstavlorna vid sidan om i en rabatt eller liknande för att inte vara i vägen. Den ena skylten skulle kunna förses med taktila stråk. Ur markägarsynpunkt så är det nog lättast att förflytta skyltarna till nya lägen på plattformarna. Tanken var nog att man skulle se informationen på väg till plattformen. Men ur resenärssynvinkel och mängden tågstörningar, så är informationen bäst att tillgå på plattformen. En liten större sättning eller bula finns på spår 1. Generellt så är plattläggningen kring brunnslöck i riskområdena lite undermålig och någon enstaka snubbelkant finns kring dem. Även mellan riskområdet och plattformsstödet förekommer det någon enstaka kant på 3–4 cm. Mindre brister finns på plattformarna men de största bristerna finns utanför. Ramper saknar vilplan och trappor saknar kontraster och godkända handledare. Detta ansvar ligger på kommunen. Öster om gångtunneln finns det planskilda gång- och cykelvägar med en skarp lutning för rullstolar. Troligtvis så är markägförhållanden bakgrunden till planskildhetens skarpa lutning. Trappan verkar vara gjord av trä och asfalt och är väldigt ojämn. Det finns en längre möjlig väg för rullstolar att ta sig till plattformen på den östra sidan med en omväg på ca 225 m.



Lindome station och ramper på den östra sidan. Längder i meter är alternativa vägar för rullstol till spår 1.

4.3 Åtgärdsförslag

Mindre åtgärder borde utföras på plattformarna men den stora utmaningen ligger i att lösa plattformsförbindelsen på den östra sidan. Detta föreslås som ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket och kommunen och även marklösen med angränsande företag.

Förslag på åtgärder för Lindome station:

Enklare åtgärder:

- Taktila stråk målas helvita på spår 1 och 2
- Ta bort lös betongplatta och justera bänk med böjd rygg
- Armstöd på fristående bänkar byts ut till gula armstöd
- Komplettering av handledare, varningsplattor och kontraster på trappor och ramper

Medelåtgärder:

- Riskområdena breddas och taktila stråk byts ut i stället för att målas på både spår 1 och spår 2.
- Komplettera med eftergivligt på skyddsräcken båda ändarna av spår 1 och spår 2. Fyllning saknas i norra änden.
- Komplettera med fyllning i staketet mot parkeringsplatsen på den södra delen av spår 1
- Justering av valplattor och omförflytta varningsplattor till rampen på den västra sidan.
- Omplacera digitala informationsskyltar och komplettera med taktila stråk och 3-knappspratorer

Långsiktig åtgärd:

- Bygg om ramp och trappa på den östra sidan samt förbättra även på den östra sidan. Kommunen är ägare av marken.

4.4 Övertagande av ägarskap

Både Västtrafik och kommunen har ägande och ansvar för Lindome station. Investeringar har lett till att ägande, drift och underhåll inte följer de riktlinjer som Trafikverket har på äldre och nyare stationer i landet. Förslag på Trafikverkets övertagande av utrustning på stationen för att följa riktlinjen:

Enkla åtgärder:

- Ta över den dagliga driften av rampen på den västra sidan
- Ta över den dagliga driften av båda sidoplattformarna
- Ta över driften av väderskydden med bänkar och papperskorgar

Medelåtgärder:

- Ta över ägande och den dagliga driften av belysningsstolparna

5 Annebergs station

Annebergs station är nästa pendeltågsstation längs Västkustbanan i följande angränsande kommun, Kungsbacka kommun. Den trafikeras av pendeltåg mellan Göteborg och Kungsbacka. Stationen öppnades ursprungligen i Anneberg 1888, då Göteborg–Hallands Järnväg stod klar. Den lades senare ner 1971. En ny station återöppnades 100 meter längre norrut 1992, då pendeltåg återigen började trafikera sträckan Göteborg–Kungsbacka.

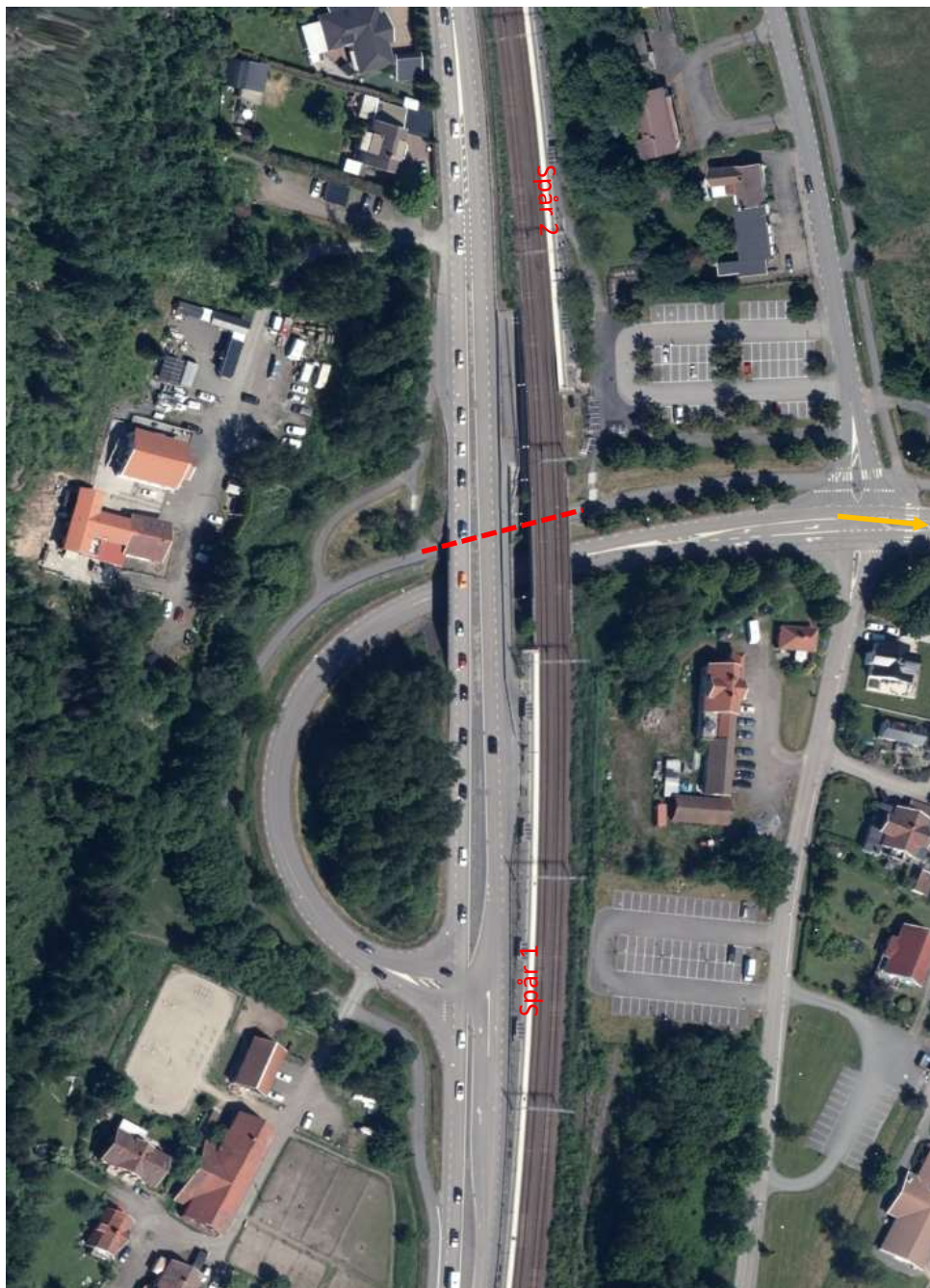


Annebergs station ligger på Västkustbanan söder om Göteborg.

5.1 Beskrivning

Annebergs station är en pendeltågstation som är byggd på en planskild vägkorsning, där den kombinerade väg- och järnvägsbron fungerar som planskilda övergångar. Plattformarna är placerade med 70 m avstånd mellan varandra och det saknas spärnstaket mellan plattformarna.

Precis som Lindome så är stationen utrustad med flera bussväderskydd och fristående bänkar. Ramper och trappor finns till båda plattformarna, där den västra sidan ligger mellan järnvägen och Göteborgsvägen som är statlig allmän väg.



Annebergs station

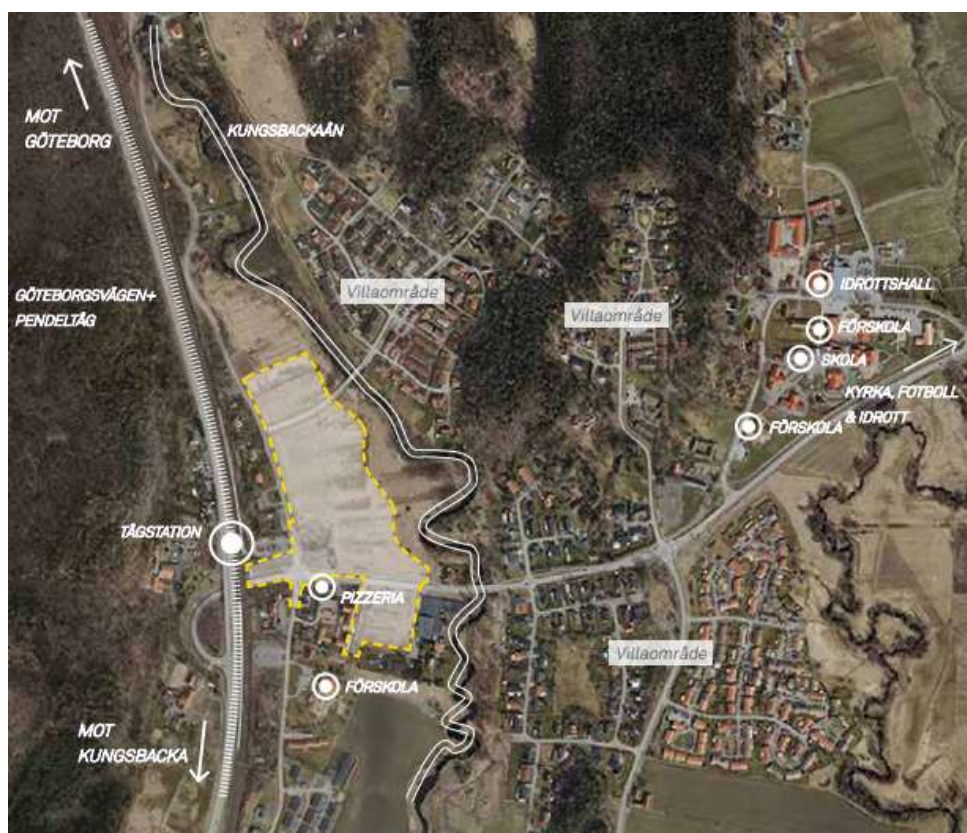
— — Undergång

— Regionbuss

Trafikverket äger en hel del grönområden kring stationen men inga av dessa nyttjas till mer än grönområden. Enligt gränsdragningslistan så förvaltas samtliga trappor och ramper av kommunen men samtliga utom en ligger på Trafikverkets mark. Oavsett vem som förvaltar egendom så brukar det vara ägaren som står för ombyggnationer och större förändringar.

5.1.1 Anknytande planering

I Anneberg planeras ett kommundelscentrum med bostäder, mötesplatser, centrumlokaler, vård- och omsorgsboende, förskola, bibliotek och bostäder med särskild service. Byggnationen kräver nya gator och infartsvägar från Älvsåkersvägen och Norra Annebergsvägen. Längs Kungsbackaån planeras en gång- och cykelväg. Förslaget på detaljplan medger byggnation av cirka 300 bostäder, centrumlokaler, mötesplatser, vård- och omsorgsboende med 80 platser som byggs samman med en förskola med 120 barn och bibliotek samt bostäder med särskild service med 12 platser.



Planområdet ligger nordost om Annebergs station.

5.2 Bristanalys

Plattformarna är rätt så nyligen anpassade med helvita taktila stråk. Raden med varningsplattor är betonggråa och så även de taktila stråken. Dessa skulle behöva målas vita alternativt bytas ut. Likt de andra stationerna så finns det lite ojämnheter kring de brunnslöck som finns i riskområdet. Samma bänkar återfinns där armstöden livar med framkant bänk och kontrasten är av mindre bra kvalitet. Det är ungefär samma återkommande utrustning på alla stationer som är byggda av

Västfastigheter. Skyddsräcken finns men är inte helt korrekta med rätt utförande. De digitala tåginformationsskyltarna står på platser som inte går att anpassa ur tillgänglighetssynpunkt. Det finns handledare på samtliga trappor på stationen men antingen så saknas den undre handledaren eller så är den av fel modell. Det är en återkommande modell där handledaren sitter ej åtskilt från fästena. Samtliga trappor saknar även helvita varningsplattor innan översta trappsteget och kontrasterna på stegen är av mindre god kvalitet. Även ramperna saknar varningsplattor, handledare och kontrastmålning. Trappan på den östra sidan som leder från pendlarparkeringen till gångtunneln saknar ett räcke som skiljer trappan från barnvagnsrampen på trappan. Trafikverkets entreprenör har röjt sly på grönområdet och slyet har lämnats kvar.

5.3 Åtgärdsförslag

Inga större avvikelser är noterade på Annebergs station mer än likt de andra pendeltågstationerna. Lite oklarhet vem som ska bekosta förbättringar på trappor och ramper.

Förslag på åtgärder för Annebergs station:

Enklare åtgärder:

- Taktila stråk och varningsplattor målas helvita på spår 1 och 2
- Armstöd på fristående bänkar byts ut till gula armstöd
- Komplettera den östra trappan med ett avskiljande räcke mellan trappan och ramp för barnvagn samt kontrastmålning. Kommunen är ägare av trappan
- Komplettera befintlig hänvisningsskylt med skylt som hänvisar till spår 1
- Komplettera ramper och trappor med nya handledare, varningsplattor och kontrastmålning.

Medelåtgärder:

- Riskområdet breddas och taktila stråk byts ut i stället för att målas på spår 1 och spår 2.
- Flytt av väderskydd och belysningsstolpar bakåt på spår 1 och 2 om inte dispens medger avstånd mellan väderskydd och taktila stråk.

- Komplettera med eftergivligt på skyddsräcken båda ändarna av spår 1 och spår 2
- Justering av plattor kring brunnslocken
- Justering av valplattor och komplettering av extra rad varningsplattor till trappor och ramp
- Omplacera digitala informationsskyltar och komplettera med taktila stråk och 3-knappspratorer

5.4 Övertagande av ägarskap

Både Västtrafik och kommunen har ägande och ansvar för Annebergs station. Investeringar har lett till att ägande, drift och underhåll inte följer de riktlinjer som Trafikverket har på äldre och nyare stationer i landet. Förslag på Trafikverkets övertagande av utrustning på stationen för att följa riktlinjen:

Enkla åtgärder:

- Ta över trappor och ramper till plattformarna
- Ta över den dagliga driften av båda sidoplattformarna
- Ta över driften av väderskydden med bänkar och papperskorgar

Medelåtgärder:

- Ta över ägande och den dagliga driften av belysningsstolparna

6 Hede station

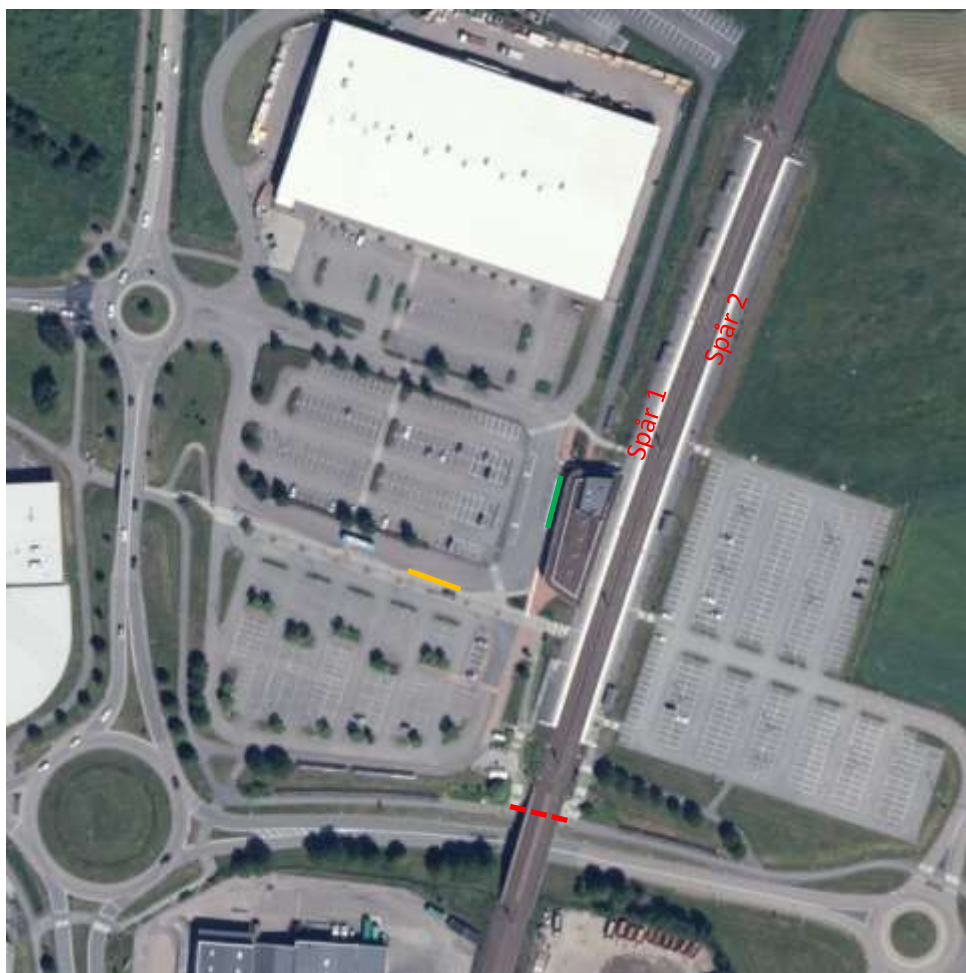
Hede station ligger bara 3 km söder om Annebergs station och öppnades precis som de andra stationerna 1992 när pendeltåg återigen började trafikera sträckan Göteborg–Kungsbacka. Stationen ligger i den norra delen av Kungsbacka och har en större pendelparkering och trafikeras även av buss. I närheten ligger köpcentrumet Hede Fashion Outlet. Nära stationen ligger också bostadsområdet Björkris. Stationshuset byggdes av Kungsbacka kommun och invigdes 2018. Huset av glas och stål ritades av Abako arkitektkontor.



Hede station ligger som nästa station söderut från Göteborg och precis norr om Kungsbacka.

6.1 Beskrivning

Plattformarna på Hede station är utrustade med bussväderskydd och fristående bänkar. Plattformarna ligger parallellt med varandra och i den södra änden finns en vägtunnel under järnvägen som även fungerar som planskild undergång. Ytorna är generösa både på plattformarna och arealer runt omkring. Eftersom stationen är relativt ny, så är den tillgänglighetsanpassad med taktila stråk. Ett spärrstaket finns mellan spåren och som förhindrar spårspring mellan plattformarna. Det finns ingen hiss på stationen men det finns en öppen variant inne i stationshuset.



Hede station

--- Undergång

— Regionbuss

— Stadsbuss

6.1.1 Anknyttande planering

I Voxlöv norra planerar kommunen för nya bostäder, verksamhetslokaler och skola. Området är en del av utvecklingen av nordöstra Kungsbacka stad. Området är idag åkermark samt en pendelparkering. Utveckling ska ske etappvis av Voxlöv där detta område är först ut att planeras. Voxlöv norra ägs av Derome. Detaljplanen tas fram för Voxlöv 4:9 och Hede 9:26 och uppskattas rymma både bostäder, parkeringshus, kommersiell service och skola. Infart till området kan ske både från Högländavägen och Hede/Tölöleden.



Planområdet ligger precis öster om Hede station.

6.2 Bristanalys

Plattformarna på Hede station har ungefär samma brister som övriga stationer. Riskområdet är anpassat med vita plattor och även raden med varningsplattor. Taktila stråk är av betonggrå färg och skulle behöva målas vita eller bytas ut. Stationshuset är anpassat med taktila stråk och hiss men tyvärr saknas kopplingen av de taktila stråken från stationshuset med resterande plattformar. Koppling stationshus-undergång saknas och även kopplingen spår 1 med spår 2. Fristående bänkar finns men det saknas bänkar under stationshusets stora skärmtak som hänger ut över plattform 1. Dubbla trappor finns norr om stationshuset till plattform 1 men ingen av dem har godkända handledare eller taktila stråk som är kopplade till stationshuset. Det är en vanlig brist när en tillbyggnad sker på en station och där man anpassar inom projektområdesgränsen.

Det saknas hiss på Hede station förutom hissen inne i stationshuset mellan markplan och spår 1. Det är väldigt lång väg och gå om man anländer med buss till hållplatsen framför stationshuset och ska ta sig till spår 2 via ramper. Om tåget av någon anledning byter spår så är avståndet för en rullstolsburen person eller rullator ca 500 m.



Hede station och gångväg för rullstolsburen och rullator mellan spåren.

På den östra sidan stämmer fastighetsgränsen men på den västra sidan så har man inte anpassat gränsen vid tillbyggnaden. Stationshuset står delvis inne på Trafikverkets mark samt hälften av de tre trapporna har hamnat utanför. Hela rampen till plattform 1 ligger utanför Trafikverkets fastighet trots att riktlinjerna säger att ramper och trappor till plattformar ska ägas och förvaltas av Trafikverket.



Hede station och fastighetsgränser. Ytor i kvadratmeter är ytor som avviker från Trafikverkets riktlinjer om ägande på och kring stationer.

6.3 Åtgärdsförslag

Mindre åtgärder skulle behöva utföras på plattformarna förutom justering av fastighetsgränserna. Den stora investeringen att ta ställning till är om stationen ska utrustas med hissar. Mindre åtgärder hamnar på kommunens ansvarsområde.

Förslag på åtgärder för Hede station:

Enklare åtgärder:

- Taktila stråk målas helvita på spår 1 och 2
- Armstöd på fristående bänkar byts ut till gula armstöd
- Justering utvändiga taktila stråk och kontraster på trappor
- Justering av invändiga taktila stråk och laga taktil karta

Medelåtgärder:

- Riskområdet breddas och taktila stråk byts ut i stället för att målas på spår 1 och spår 2.
- Komplettera digital skylt i väntsalen med en 3-knappsprator.
- Komplettera med eftergivligt på skyddsräcken båda ändarna av spår 1 och spår 2
- Justering av plattor kring brunnslucken
- Justering av valplattor och komplettering av extra rad varningsplattor till trappor och ramp
- Omplacera digitala informationsskyltar och komplettera med taktila stråk och 3-knappspratorer på båda spåren
- Komplettera rampen spår 1 med kontrastmålning.
- Justera rampens vilplan till vågrätt.
- Komplettera med fristående bänkar under stationshusets skärmtak.

6.4 Övertagande av ägarskap

Både Västtrafik och kommunen har ägande och ansvar för Hede station. Investeringar har lett till att ägande, drift och underhåll inte följer de riktlinjer som Trafikverket har på äldre och nyare stationer i landet. Förslag på Trafikverkets övertagande av utrustning på stationen för att följa riktlinjen:

Enkla åtgärder:

- Ta över trappor och ramp till plattformarna
- Ta över den dagliga driften av båda sidoplattformarna
- Ta över driften av väderskydden med bänkar och papperskorgar

Medelåtgärder:

- Ta över ägande och den dagliga driften av belysningsstolparna

7 Kungsbacka station

Kungsbacka station är en av de större tågstationerna på Västkustbanan söder om Göteborg som inte har blivit nedstängd sen stationen öppnades 1888. Det stora gamla stationshuset upphörde att vara stationshus 1971 och när SJ avvecklades 1999 kom huset att tillhöra Jernhusen.

Kungsbacka kommun ville köpa loss stationshuset från Jernhusen men detta gick inte Jernhusen med på. Eftersom kommunen inte fick lov att köpa stationshuset, så hade man redan börjat planera för ett Resecentra som invigdes 2003. 2004 fick kommunen köpa det gamla stationshuset av Jernhusen och idag huserar det ett bageri och en kiosk.

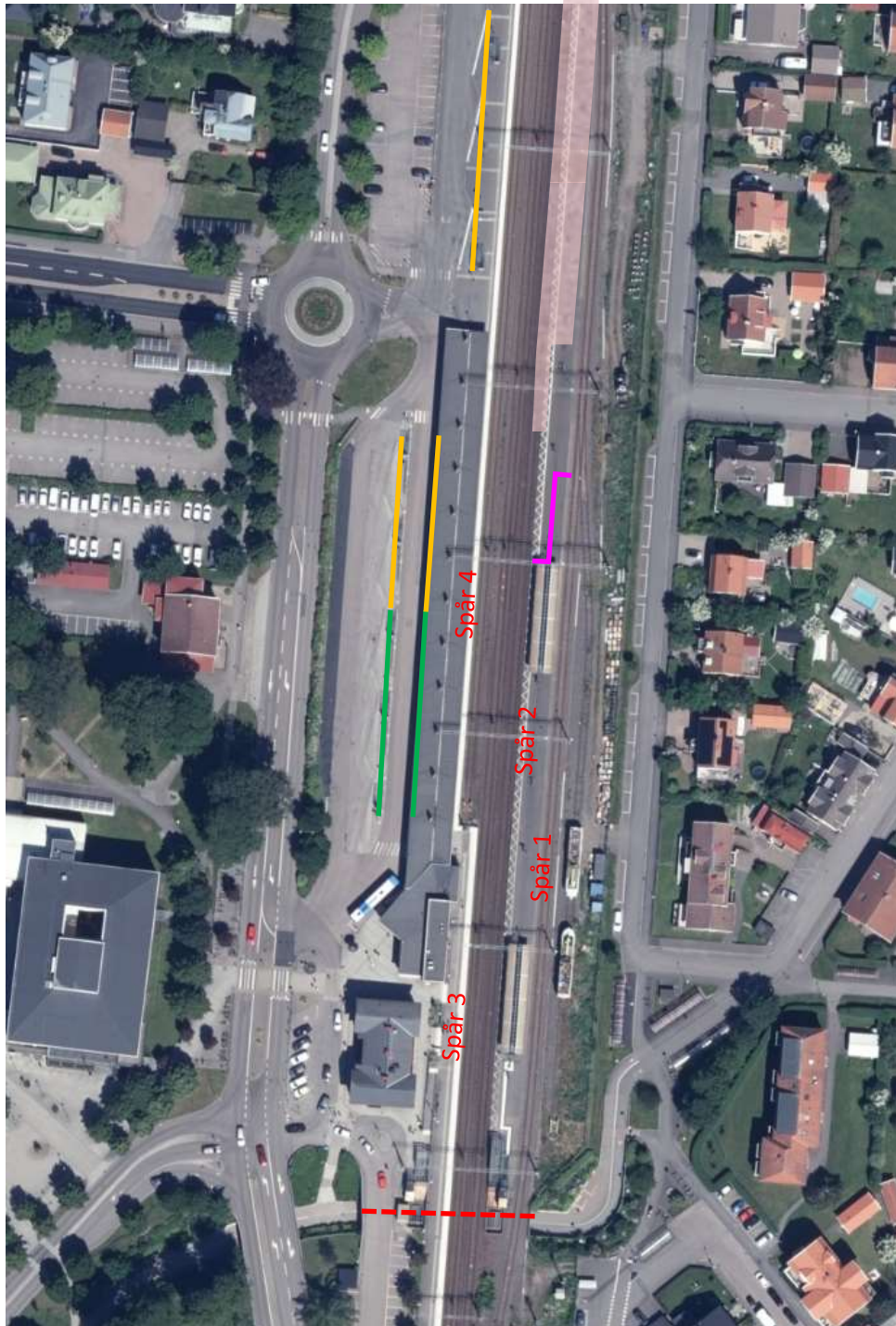
Väntsalsfunktionen hade redan flyttats över till det Resecentra som kommunen lät bygga precis norr om den gamla stationsbyggnaden. Ett stort skärmtak tillhör Resecentret och ligger utmed spår 4 på stationen. Spår 4 är det spår som ligger längst mot väster på stationen och det är ett säckspår som tar slut på Kungsbacka station. Söder om spår 4 ligger spår 3 som är en enkelplattform söderut från Resecentret. En gångtunnel med hissar leder under järnvägen till en mittplattform med spår 1 och 2. Gångtunneln fungerar även som en gång- och cykelväg mellan stadsdelarna öster och väster om järnvägen.



Kungsbacka station ligger som nästa större station söderut från Göteborg.

7.1 Beskrivning

Kungsbacka station följer riktlinjerna för ägande och drift- och underhållsansvar mer än pendeltågstationerna mellan Kungsbacka och Göteborg. En av anledningarna är att det är en gammal SJ-station som varken har lagts ner eller återöppnats.



Kungsbacka station

--- Undergång

— Avstängd plattform norrut

— Regionbuss
— Stadsbuss

Trafikverkets fastighetsgräns följer i stora drag järnvägsanläggningen förutom Resecentrets skärmtak och en bit mark på den östra sidan. Huskroppen på Resecentret följer fastighetsgränsen men ungefär halva skärmtaket ligger ut över plattform 4 och in över Trafikverkets mark. När Västtrafik byggde resecentret skrev man ett avtal 2015 med Trafikverket och Kungsbacka kommun om just ägarförhållandet för fastigheten. Avtalet är tidsbegränsat och upphör att gälla 2039. Om inte avtalet sägs upp så förlängs det automatiskt till 2054. Innebörden med avtalet är att Trafikverket ska ersätta Västtrafik för skärmtaket alternativt så ska Västtrafik bekosta borttagandet av taket. Skärmtaket är en stor byggnation och det borde vara allas intresse att taket finns kvar. En rivning är inte en samhällsekonomisk lösning men ersättningen är inte fastställd i avtalet. Det står inget i avtalet om hur och vem som ska bekosta en justering av fastighetsgränsen. Väljer Trafikverket att ta över skärmtaket så innebär detta att del av skärmtaket står på kommunens mark. Ungefär 500 m² av taket hänger in över Trafikverkets fastighet. Ca 350 m² av kommunens fastighet borde föras över till Trafikverket om Trafikverket ska ta över taket. Både pelare och kontaktledningsbryggor bör stå på Trafikverkets mark men körbanan bör vara kommunens med en gräns strax innan busskantstöden. Marken på den östra sidan verkar nyttjas av kommunen till en gång- och cykelväg samt parkeringsplatser. Ca 2500 m² av Trafikverkets mark nyttjas av kommunen och fastighetsägare i närheten.



Kungsbacka station med fastighetsgränser. Ytor i kvadratmeter är Trafikverkets mark som nyttjas av annan part.

7.1.1 Anknyttande planering

Kvarteret Ejdern är en del av stadsomvandlingsprojektet Väster om ån som syftar till att länka samman innerstaden och Kungsmässan. Projektet är indelat i två etapper där Valand är etapp 1 och Ejdern är etapp 2. Valand ska bli en levande stadsdel med nya bostäder, arbetsplatser och mötesplatser. Längs stråket kommer det att finnas butiker och andra verksamheter. Målsättningen är en stadsdel som är levande över dygnet, gångvänlig och attraktiv - inte minst för barn. Syftet är att skapa ett stråk

som förbinder Kungsbacka innerstad med Kungsmässan. Valand ska fungera som en ny del av centrum som binder samman Kungsbacka torg och Kungsmässan. Delar av Ejdern blir tillfällig parkering under utbyggnaden av Valand. Varlavägen i väster byggs om i samband med projektet till fyra körfält med trädplanteringar och nya infarter till Valand. I korsningen mellan Varlavägen och Kungsgatan byggs en cirkulationsplats. Genom Valand blir det möjligt för ett centrumstråk som är tänkt att fortsätta genom Ejdern och knyta samman med innerstaden. Det så kallade å-rummet som sträcker sig längs med ån är ett viktigt offentligt rum som ger positiv effekt för Ejdern. Närheten till vattnet är karaktärskapande och fyller en viktig funktion för staden eftersom Kungsbackaån sträcker sig genom hela staden.



Planområde Valand (etapp 1) rakt väster om Kungsbacka station (Resecentrum) och Ejdern (etapp 2) sydväst.

7.2 Bristanalys

Spår 4 har nyligen tillgänglighetsanpassats med helvitt riskområde och betonggråa taktila stråk. Fristående bänkar vid lä-skydden tillhör Västfastigheter och de saknar extra armstöd. Trappan i den norra änden av spår 4 saknar handledare men den ligger på kommunens mark. Trafikverkets monitor på skärmtakets pelare saknar ledstråk och prator.

Inne på Resecentret är Trafikverkets storprator placerad på en inte så bra plats. Resenär som står vid pratorn får automatdörren på sig och detta kan vara rätt obehagligt om man inte kan se sin omgivning ordentligt. En omförflyttning borde ske av pratorn. Digital information tågtrafik är något bristfällig och ej tillgänglighetsanpassad. Denna kombination skulle kunna åtgärdas genom en ny större digital skylt med både taktila stråk och prator. Generellt så är de taktila stråken inne på Resecentret något missvisande och felaktiga. Mörka ränder på golvet kan misstas för taktila stråk. Koppling taktilt stråk saknas mellan Resecentrets södra ingång och spår 3 vilket hamnar på kommunal mark. Mellan Resecentret och gamla stationshuset vid spår 3 står en digital tågmonitor. Den står i rabatten och saknar både ledstråk och prator.

Trappor är anpassade med varningsplattor, kontraster och handledare. Trappan mellan spår 3 och gångtunneln saknar räcke som avskiljer trappan från rampen för barnvagnar på trappan. Detta räcke finns på trappan som går mellan gångtunneln och mittplattformen. Hissarna är väldigt små och följer inte dagens riktlinjer. Halva mittplattformen är avstängd på g a sättningsplatser på plattformen. På mittplattformen lutar marken från trappan rakt mot spåren och på spår 3 är rampen för brant. Genom att lyfta marken vid trappan vid spår 3 så kan man bygga bort rampens lutning. De taktila stråken slutar vid spårvalsskyltarna som är enbart utrustade med en-knappspratorer. Digital monitor saknas på mittplattformen och även belysning mellan väderskydden. Mittplattformen och spår 3 är registrerade som hög plattform och den lutar mot spåren. Plattformen borde helst byggas om helt med nya taktila stråk och riskområden.

7.3 Åtgärdsförslag

Kungsbacka station är i behov av en större ombyggnation och i samband med detta så förbättrar man tillgängligheten och trafikinformation. En gångbro skulle kunna lösa problemet med de små hissarna. Mindre åtgärder hamnar på Trafikverkets och kommunens ansvarsområde.

Förslag på åtgärder för Kungsbacka station:

Enklare åtgärder:

- Taktila stråk målas helvita på spår 3 och 4
- Armstöd på fristående bänkar byts ut till gula armstöd
- Extra armstöd på bänkar under stora skärmtaket
- Handledare och kontrast på den norra trappan spår 4
- Taktilt stråk till utvändig mötesplats och flytt av papperskorg

- Målning och komplettering taktila stråk i gångtunneln
- Komplettering av taktilt stråk mellan stationshusen och spår 3

Medelåtgärder:

- Riskområdet breddas och taktila stråk byts ut i stället för att målas på spår 3.
- Flytt av storprator i väntsalen längre från dörren
- Nya digitala informationsskyltar i väntsalen inkl. taktilt stråk och prator
- Ny digital informationsskylt på mittplattformen inkl. taktilt stråk och prator.
- Komplettera med eftergivligt på skyddsräcken på spår 3 och spår 4
- Laga sprickan vid brofästet på spår 3 med en durkplåt på samma sätt som man har lagat det andra brofästet på plattformen
- Omplacera digital informationsskylt vid spår 3 eller komplettera med taktilt stråk och 3-knappsprator på plats.
- Taktilt stråk och prator till digital informationsskylt på spår 4
- Komplettera trappan vid spår 3 med räcke mot barnvagnsrampen.
- Justera rampen vid spår 3 genom att höja marken mellan rampen och trappan.
- Varningsplattor som avslut taktilt stråk på spår 3
- Varningsplattor vid trappa mittplattform
- Skyddsräcke mellan trappa och spår 2 på mittplattformen
- Komplettering belysning mittplattformen

Långsiktiga åtgärder:

- Total ombyggnation av mittplattform spår 1–2.
- Nytt plattformstak med mittpelare av Trafikverkets nya modell och utformning. Om dispens ej medges för att anlägga taktila stråk närmre befintliga väderskydd så bör väderskydden bytas ut.
- Gångbro som ersätter små hissar till gångtunneln

7.3 Övertagande av ägarskap

Både Västtrafik och kommunen har ägande och ansvar för Kungsbacka station. Investeringar har lett till att ägande, drift och underhåll inte följer de riktlinjer som Trafikverket har på äldre och nyare stationer i landet. Förslag på Trafikverkets övertagande av utrustning på stationen för att följa riktlinjen:

Långsiktiga åtgärder:

- Ta över Resecentrets skärmtak spår 4

8 Åsa station

Åsa är en populär badort för göteborgare och tidigare under 1900-talet även för boråsare, speciellt Åsa Havsbad som ligger precis intill Åsa Camping & Havsbad. Åsa som en plats för badgäster är också en av de ursprungliga orsakerna till att järnvägsstationen byggdes, vilket senare ledde till en befolkningsökning. Den nya Åsa station är en relativt nybyggd station från 2013. Ursprungligen låg stationen tidigare inne i samhället Åsa längre västerut men lades ner 1978. I samband med att Väst kustbanan skulle bli dubbelspår så drog man järnvägen utanför samhället till där den ligger idag. Stationens läge längre mot E6:an och stora pendlarparkering har gett en rejäl resandeökning och mellan 2014 och 2017 en dubblering av antalet resande. Under 2000-talet har även invånarantalet ökat beroende på att Göteborg har vuxit vilket har medfört utbyggd infrastruktur och att "Storgöteborg" nu även sträcker sig ned i Halland. Kungsbacka kommun inklusive Åsa hör sedan 1980-talet ihop med Göteborg avseende kollektivtrafik. Kungsbacka kommun ligger i Hallands län men trafikeras av Västtrafik och inte av Hallandstrafiken. Detta gäller all kollektivtrafik i kommunen.



Åsa station ligger söderut från Kungsbacka och Göteborg.

8.1 Beskrivning

Åsa station ligger mitt ute på slätten och är säkerligen rätt så vindpinad med tanke på närheten till kusten. Stationen är utrustad med en väntsal på den västra sidan, vilket är en bra placering. Norrgående tåg går på den västra sidan och då är placeringen genomtänkt precis som pendelparkeringen. Utan exakta resandesiffror så är resandet rätt så självklart större mot Göteborg än åt andra hållet. Plattformarna är rejält tilltagna och likaså riskområden. Det förekommer fjärrtåg som passerar i minst 160 km/timmen. Förutom väntsal så är även stationen utrustad med hissar som också är lite extra standard för en mindre pendeltågstation. Plattformarna ligger parallellt med varandra men inget spärnstaket mellan spåren. En liten vallgrav mellan spåren försvårar spårspillet men den största räddningen är att undergången ligger i den södra änden av stationen. Södergående tåg ställer sig som en spärre mellan plattformarna vilket gör att resenärerna väljer den kortaste vägen via järnvägsundergången.



Åsa station

— — — — — Undergång

— — — — — Regionbuss

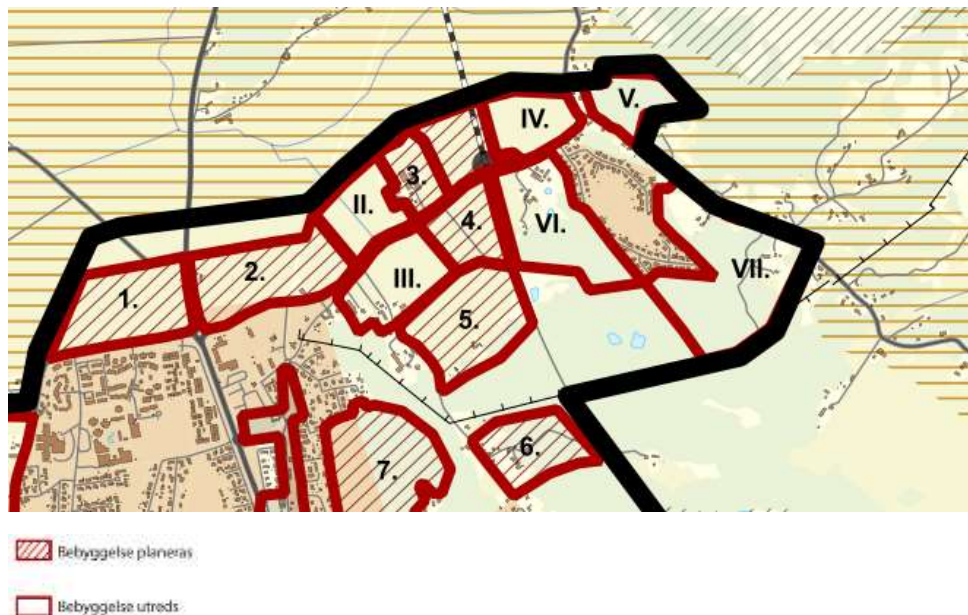
8.1.1 Anknyttande planering

Detaljplanen för bostäder och förskola i Stockalid i Åsa är en del av planprogrammet för Stockalid Kläppa. Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt för bostäder samt en förskola med sex avdelningar.

Planområdet ligger i den nordöstra delen av Åsa, söder om Kläppavägen och öster om Åsa station. Planområdet består idag till huvudsak av ett skogsbeklätt bergsparti.



Planområdet ligger öster om Åsa station.



8.2 Bristanalys

Inga större brister finns på Åsa station eftersom den är relativt ny och byggd enligt moderna riktlinjer. En nyare riktlinje som har funnits men som har glömts bort är att stationer som passeras med tåg mer än 160 km/t ska ha sidospår till sidoplattformarna. Tågen ska passera på mittspåren och inte spåret bredvid plattformen. Denna riktlinje har man följt vid ett fåtal stationer i landet men inte på Åsa station. Detta kan bero på att när man i planeringsstadiet inte har hela trafikeringsupplägget på bordet eller att trafikeringen förändrats med tiden. Med tanke på åldern på Åsa station och den kostnad som det skulle innebära att flytta två spår och plattformar, så är åtgärden ansedd som en icke-fråga. Men bristanalysen kan påminna om att när nästa station ska byggas, så ska man försöka följa riktlinjen. Taktill stråk och prator saknas till informationsskylten på båda spåren. Troligtvis så har skyltarna kompletterats i efterhand precis som övriga stationer på Västkustbanan. Hissarna är något för små och de extra skyddande dörrarna innan hissdörrarna hindrar rullstolsburna att kunna vända sina rullstolar. Handledarna på trapporna följer samma återkommande modell som övriga stationer. Undre handledare är ej åtskilt från fästena. Ett brunnslöck skapar en 5 cm hög snubbelkant vid nedre delen av trappan. En kvarglömd gammal Metrokorg kan plockas bort vid väntsalen. Prator saknas även till de invändiga digitala skyltarna inne i väntsalen. Den största bristen är att det taktila stråket saknar utvändig koppling förbi väntsalen. Tanken var nog att väntsalen skulle vara öppen 24–7 men har förmodligen ändrats med tidens gång. Det saknas fristående bänkar under det stora skärmtaket framför väntsalen. 3 bänkar totalt i norrgående riktning är för få utvändiga bänkar.

Fastighetsgränsen för järnvägsanläggningen är väl tilltagen långt utanför plattformskanterna. I dagsläget så skär fastighetsgränsen genom stationshuset i linje med huskroppen. Skärmtaket hänger ut över Trafikverkets fastighet. Hissen på den östra sidan ligger på Trafikverkets mark men på den västra sidan på kommunens mark.



Åsa station med fastighetsgränser. Ytor i kvadratmeter är ytor som Trafikverket bör ta över för att följa riktlinjerna.

8.3 Åtgärdsförslag

Åsa station är inte i behov av någon större ombyggnation. Den stora investeringen är att ta ställning till är om Trafikverket ska ta över ägande och drift av hissarna. Mindre åtgärder hamnar på kommunens ansvarsområde.

Förslag på åtgärder för Hede station:

Enklare åtgärder:

- Taktila stråk målas helvita på spår 1 och 2
- Ta bort Metro tidningsställ
- Armstöd på fristående bänkar byts ut och kompletteras

Medelåtgärder:

- Komplettera med skyddsräcken på norra änden av spår 1 och spår 2
- Komplettera med eftergivligt staket på den södra änden av spår 1 och spår 2
- Komplettera med varningsplattor vid plattformsändarna
- Justera valytor på plattformar
- Komplettera med taktila stråk från hissarna i gångtunneln
- Komplettera med taktila stråk och 3-knappspratorer vid digitala tågmonitörer på både spår 1 och spår 2
- 3-knappsprator tågmonitor väntsal
- Taktilt stråk utvändigt väntsalen
- Fristående bänkar under skärmtaket spår 2
- Spärrstaket mellan spåren med dispens

8.4 Övertagande av ägarskap

Kommunen har det största ägandet och ansvar för Åsa station.

Investeringar har lett till att ägande, drift och underhåll inte följer de riktlinjer som Trafikverket har på äldre och nyare stationer i landet.

Förslag på Trafikverkets övertagande av utrustning på stationen för att följa riktlinjen:

Enkla åtgärder:

- Ta över den dagliga driften av båda sidoplattformarna
- Ta över ägande och driften av väderskydd, bänkar och papperskorgar

Medelåtgärder:

- Ta över ägande och den dagliga driften av belysningsstolparna

Långsiktiga åtgärder:

- Ta över ägande och den dagliga driften av hissarna

9 Falkenbergs station

Falkenbergs station flyttades ut och invigdes 2008 i samband med att sträckan förbi Falkenberg skulle byggas ut från enkelspår till dubbelspår. Gamla Falkenbergs station finns kvar som en säckstation med infart till staden från norr. Godsspår leder vidare mot hamnen men själva godsbangården inne i staden verkar vara mera av en barriär än använd till den omfattning som antalet spår. Kopplingen till hamnen kan vara en framtid men då borde kanske godsspåren ligga närmre hamnen snarare än centralt. Exempel finns i Karlshamn där godsspåren just nu håller på att förflyttas från tågstationen till hamnen. Detta frigör central mark för staden och mindre korsade spår i och med förflyttning av gods på spåren. Rester finns kvar av järnvägen i den östra delen av Falkenberg med bl. a brofästen i Ätran. Dessa brofästen skulle kunna fungera för en gång- och cykelväg och det finns många exempel där kommuner har omvandlat banvallar till gc-vägar. Enligt Njdb så äger Trafikverket samtliga spår in till den gamla tågstationen och kommunen äger merparten av spåren till hamnen.



Falkenbergs station på Västkustbanan mitt emellan Göteborg och Malmö



Gamla Falkenbergs station, numera Falkenbergs godsbangård och ägarförhållanden

9.1 Beskrivning

Falkenbergs station är i jämförelse med andra stationer i denna utredning mer av en mönsterstation både när det gäller uppbyggnaden, ägande och drift- och underhåll. Den är anpassad för förbigående tåg i hög hastighet på mittspåren och sidospåren för angöring av plattformarna. Varje plattform är utrustad med uppvärmd väntsal med tillgänglighetsanpassad toalett. Hissarna följer dagens riktvärden om än de är diagonala och ur en reinvesteringssynvinkel, något dyra att byta ut. Bussarna angör under stationen vilket gör den till en mönsterstation som bytespunkt mellan tåg och buss. Goda möjligheter till parkering på båda sidor om stationen och nära till E6:an. Precis som i Landskrona så har staden vuxit ut till stationen och den börjar bli omgärdad av smarta byggnader för företag och boende.



Falkenbergs station

- - Undergång
- - Regionbuss
- - Stadsbuss

9.1.1 Anknytande planering

Falkenbergs kommun har ett verksamhetsområde som ligger i närheten till Falkenbergs station och som är planlagt för kontor.



Området ligger nordväst om Falkenbergs station.

9.2 Bristanalys

Även om Falkenbergs station är mer av en mönsterstation, så börjar åldern ta ut sin rätt och en hel del utrustning har börjat bli rejält slitet. Framförallt alla handledare som är av trä har med ålderns tid blivit torrt och sprött och vid inventeringstillfället även gått av på sina ställen. Generellt på samtliga stationer verkar inga träbänkar eller material av trä fått det underhåll som krävs för att materialet ska hålla en längre tid. Den undre handledaren är kompletterad vid ett senare tillfälle eftersom den handledaren ser nyare ut än den övre. Stationen är tillgänglighetsanpassad med taktila stråk och kartor på plattformarna men det saknas tillgänglighetsmässig koppling mellan tåg och buss samt mellan spåren. Den taktila kartan på den södra sidan har blivit ojämn p g a slitaget från solen och båda kartorna står i nischer. Trottoarkanterna riskerar vara ett hinder för de som brukar använda sig av kartorna.

Det finns en utvändig mötesplats och taktilt stråk till denna. Dock så är stolen vänd åt andra hållet precis som på många andra ställen. Man har utrustat mötesplatsen med taktil information på baksidan av stolen vilket ger ett dilemma vilken sida som ska var närmst taktila stråket. En övergiven cykel står intill och skapar ett hinder för den som inte har full synbarhet. Trappan på den östra sidan saknar dubbla handledare på den ena sidan.

Precis som föregående stationer så har man kompletterat stationen med digitala tågmonitorer men utan pratörer eller taktila stråk till dessa. Taktila stråken i väntsalarna är delvis felaktiga eftersom det verkar som man har tagit bort utrustning, utan att justera de taktila stråken. Svårigheten ligger i att golvytan verkar vara av granit och så även de taktila stråken. Toaletterna är väldigt slitna och saknar helt eller delvis

handledare på toalettstolen för att kunna vara godkända. De taktila stråken ligger mycket längre från riskområdet än riktlinjerna och detta är bra ur ett säkerhetstänk. Tyvärr så har man prickat så att stråket går rakt över ett brunnsock på spår 4 vilket hade kunnat undvikas om man hade synkat mark och kanalisation. Bänkarna inne i väntsalen har blivit utrustade med extra armstöd men de äldre utvändiga saknar extra armstöd.

Fastighetsgränsen följer i stora drag ägarförhållandet i gränsdragningslistan förutom trapporna till plattformarna som har hamnat utanför. Ramperna både ägs och driftas av kommunen vilket inte stämmer med riktlinjerna som har inriktningen av att Trafikverket ska ansvara för alla plattformsförbindelser. Det finns en liten kort lastplats för godståg precis öster om stationen och denna ser ut att användas. Troligtvis så är det en koppling till järnvägstunneln som ligger öster om stationen. Del av Trafikverkets mark ca 900 m² används som pendlarparkering och är avstängd med en bomlösning. Efter teknikhuset verkar Trafikverket använda kommunens mark ca 500 m² som upplagsplats.



Falkenbergs station med fastighetsgränser

9.3 Åtgärdsförslag

Falkenbergs station är inte i behov av någon större ombyggnation. Mindre åtgärder hamnar på både Trafikverkets och kommunens ansvarsområde.

Förslag på åtgärder för Falkenbergs station:

Enklare åtgärder:

- Armstöd på fristående äldre bänkar
- Armstöd till toalettstolarna
- Kontrastmarkera (måla) valutor på båda plattformarna.
- Justering och målning av taktila stråk till busshållplats, hissar, information och utvändig mötesplats
- Komplettering med varningsplattor, handledare och kontrastmålning på ramperna till båda plattformar
- Komplettering av handledare i trappan till parkeringen på den norra sidan
- Kontraster på trappsteg

Medelåtgärder:

- Om möjligt omförflytta taktila stråk till digitala tågmonitorer i väntsalar på både spår 1 och spår 4. Komplettera med pratorer.
- Handledare av trä byts ut till metall
- Spärrstaket mellan spåren med dispens

9.4 Övertagande av ägarskap

Trafikverket har det största ägandet och ansvar för Falkenbergs station som följer dagens riktlinjer. Mindre justeringar och förslag på Trafikverkets övertagande av utrustning på stationen:

Medelåtgärder:

- Ta över ägande och den dagliga driften av ramperna till plattformarna

10 Laholms station

Laholms station har precis som Falkenbergs station blivit flyttad 1996 från ett centralt läge inne i Laholm till att hamna ute på slätten mellan Laholm och E6:an. Ombyggnation av Väst kustbanan från enkelspår till dubbelspår innebar att sträckningen blev rakare och kortare, vilket sparade in tid. Bebyggelse i Laholm försvårade utbyggnationen till dubbelspår inne i städer eftersom man inte reserverade upp mark när man byggde järnväg på 1800-talet.

Till skillnad från Falkenberg, så ligger Laholm öster om Väst kustbanan och den gamla banvallen är borttagen och ersatt med gång- och cykelväg från Skottorp söder om Laholm till Veinge norrut där banan gick ihop med Markarydsbanan. Man har dock valt att inte använda sig av den gamla järnvägsbron över Lagan som än idag ligger kvar, avstängd och i dåligt skick. Det kan vara en osäkerhet kring det vattenrättsliga ansvaret och ifall detta följde med i försäljningen av järnvägsmarken.



Laholms station på Väst kustbanan söder om koppling Markarydsbanan.

10.1 Beskrivning

Laholms station är precis som Falkenberg förberedd med fyra spår och passerande tåg i hög hastighet vilket överensstämmer med riktlinjerna. Stationen är placerad utmed rv 24 där vägbron används som övergång mellan spåren. Den höga hastigheten och flödet på riksvägen innebär att 4 hisshus och trappor behövs för att undvika att resenärer korsar vägen.

Pendlarparkeringen ligger på den östra sidan med fokus på resenärer från staden och den ligger med fördel lite upphöjd en bit från stationen. Fördelen med detta är att resenärer mot Halmstad och Göteborg ska över på den andra sidan stationen eftersom norrgående tåg avgår från den västra sidan. Regionbussarna stannar uppe på vägbron och stadsbussen stannar på den östra sidan. Stationen är utrustad med ett litet stationshus med väntsal som ägs av Laholms kommun på ofri grund. Trafikverket äger all mark kring stationen och kommunen nyttjar marken utan kostnad med ett avtal som gäller till 2049. Detta avtal gäller förutom stationshuset även trappor och hissar mellan plattformarna och vägbron. Avtalet förlängs automatiskt med 5 år om det inte sägs upp ett år innan avtalets utgång. Kommunen har övervakningskameror på hela området som de nyttjar för att freda mest inbrott i bilarna.



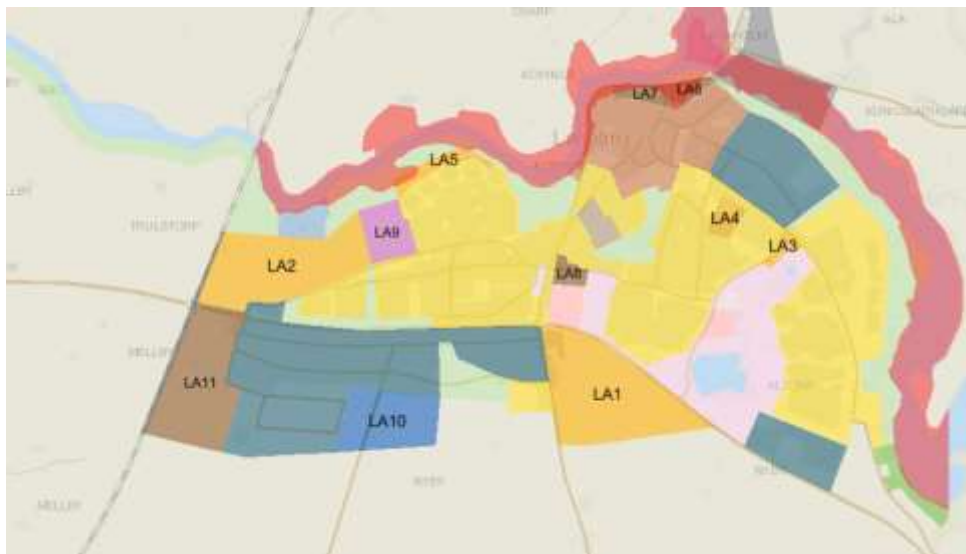
Laholms station

- Övergång
- Regionbuss
- Stadsbuss

10.1.1 Anknyttande planering

Blåkullaområdet, LA2, har närhet till tågstationen, Lagan och dess grönstråk samt goda gång- och cykelkopplingar till centrum. Området kan till skapa cirka 250–300 bostäder, beroende på tätheten och variationen av bostadstyper som väljs för den tillkommande bebyggelsen. Området kommer bygga samman staden med stationen och skapa ett starkt stråk till centrum. Det finns goda förutsättningar för att bygga ett

bostadsområde i framkant vad gäller VA-system med anledning av närheten till Ängstorps reningsverk. Luktreducerande åtgärder behöver göras för att effektivt kunna använda markytorna. Området närmst järnvägen kommer bestå mer av verksamheter. Utredningar behöver göras för befintliga verksamheter på platsen och flytt av dessa. Längs med järnvägen bevaras ett grönstråk för framtida behov. I framtiden kommer allt fler välja att resa kollektivt och fler kommer röra sig mellan tågstationen och andra delar av kommunen. Stationsområdet LA11 utvecklas därför med verksamheter, handel och kontor.



Laholms station ligger i ruta LA11.

10.2 Bristanalys

Det finns inga större brister på Laholms station mer än att samtliga handledare på trapporna är felaktiga eller saknas. De påklitrade taktila stråken på trappornas vilplan är mer av en inomhusmodell som är både smala och smutsiga. Trots plattformarnas längd på ca 350 m så har man valt att lägga taktila stråk utmed hela plattformarnas längd. Dessa stråk är betonggråa och kontrasten är av lite sämre kvalitet. Riskområdena är helvita i rätt bredd och även raden med varningsplattor. Skyddsräcken saknas helt i plattformsändarna och felaktiga valplattor är placerade innan varningsytorna. Man har vid något tillfälle tagit bort ett väderskydd på spår 1 men inte justerat det taktila stråket. Troligtvis så har det även varit en biljettautomat under vägbron på spår 1 men man har inte tagit bort det taktila stråket. Hissarna är något för små men verkar vara utbytta sen 1996. En digital tåginformationstavla sitter inne i väntsalen men utan prator eller taktila stråk till denna. Spärrstaket saknas mellan spåren och kan innebära en risk för spårspring eftersom vägbron är en omväg. Under vägbron på spår fyra finns ett äldre väderskydd troligtvis från 1996 och som är i väldigt dåligt skick. Bussväderskydden på plattformarna är av

modellen ”stationer för alla” och är nyare och bättre skick. Äldre bänkar på stationen från 1996 saknar helt armstöd och så även inne på toaletten. Det finns en digital tågmonitor på stationen utanför stationshuset. Denna har kompletterats med prator och vitt taktilt stråk. Utvändig mötesplats står även den utanför stationshuset och här saknas valplattor och stråk till denna. En lös bänk står vid stadsbusshållplatsen och detta är inte så lämpligt.

Stationshuset som ägs av kommunen står på ofri grund och marken på ca 500 m² som kommunen nyttjar borde eventuellt överlåtas till kommunen. Enligt riktlinjerna så ska Trafikverket ansvara för trappor och hissar till plattformar och på sikt innebär det ett större övertagande av ansvaret som idag ligger på kommunen. Det står inget om hur ägandet av anläggningen ska övergå eller några kostnader vid upphörandet av avtalet.



Laholms station med fastighetsgränser. Ytan i kvadratmeter är den yta som kommunens stationshus nyttjar. Måtten i meter är mellan de spår som kan försees med spärrstaket utan dispens.

10.3 Åtgärdsförslag

Laholms station är inte i behov av någon större ombyggnation. Mindre åtgärder hamnar på både Trafikverkets och kommunens ansvarsområde.

Förslag på åtgärder för Laholms station:

Enklare åtgärder:

- Taktila stråk målas helvita på spår 1 och 4
- Armstöd på fristående bänkar byts ut och kompletteras
- Armstöd till toalettstolarna
- Komplettera med taktilt stråk till digital tågmonitor i väntsalen
- Komplettera med taktilt stråk till utvändig mötesplats
- Tvätt el byte taktila stråk trappor
- Ta bort lös bänk spår 1

Medelåtgärder:

- Komplettera med 3-knappsprator till digital tågmonitor i väntsalen
- Skyddsräcken samtliga plattformsslut
- Justering taktila stråk plattformssluten
- Rivning spår 1 taktila stråk som inte leder någonstans
- Nya dubbla handledare i samtliga trappor
- Komplettera med taktila stråk uppe på vägbron och till busshållplatsens hållplatslägen för regionbusstrafik
- Byta ut det gamla väderskyddet under vägbron på spår 4
- Spärrstaket mellan spår 1–2 eller 3–4 utan dispens

10.4 Övertagande av ägarskap

Långsiktiga åtgärder:

- Ta över ägandet och den dagliga driften av hissar och trappor till plattformarna.
- Överlåtelse av mark till kommunen på den östra sidan

11 Sammanfattande åtgärder

Sammanfattningsvis så föreslås samtliga enkla åtgärdsförslag beställas omgående utan prioriteringsordning. Åtgärdsförslag som hamnar på annan aktör än Trafikverket nämns som enkel åtgärd eftersom det enbart innebär en upplysning om bristerna. Vissa enkla åtgärder på annan aktör kan innebära större investering som kan vara bidragsberättigat.

Viss svårighet blir det med medel- och långsiktiga åtgärder på de stationer där drift- och underhållsansvaret ligger på annan aktör. Enligt riktlinjerna så ska Trafikverket äga ansvaret för plattformar och plattformsförbindelser. En hel del plattformsförbindelser har en del brister där diskussion om skick och åtgärd kan vävas in i övertagande. Förslagsvis så bör nuvarande ansvarig ägare åtgärda brister innan Trafikverket tar över ansvaret. Omfattningen på åtgärderna bör avtalas i investeringsavtal med respektive aktör med detaljerat innehåll om gränser, brister och ansvar.

2023 ändrades måttet mellan riskområdet och taktila stråk från 0,5 till 0,6 m. Enbart på Falkenbergs station ligger de taktila stråken tillräckligt långt från riskområdet och uppfyller det nya kravet. Flertalet av de inventerade stationerna har nyligen blivit anpassade. En justering på 10 cm bedöms innebära en stor investering för enkom denna måluppfyllelsen.

Riskområdet ska var 1 m brett vid spår med lägre hastighet och 1,5 m vid spår med högre hastigheter. Endast Laholm och Falkenberg uppfyller kravet eftersom dessa två stationer är byggda med sidospår enligt de gamla riktlinjerna. Åsa station har en bredd för högre hastigheter men inga sidospår. Eftersom man har tagit bort riktlinjen 2023 om att tåg inte får lov av att passera plattformar i mer än 200 km/timmen, så är Åsa numera godkänd. Mölndal, Källered, Lindome, Anneberg, Hede och Kungsbacka spår 3 har idag för smala riskområden på 1 m. Om varningsytan målas blir riskområdet 1,3 m, vilket felar på 20 cm. På Källered station finns en icke anpassad plattform med målat riskområde och som borde anpassas. Mittplattformen på Kungsbacka station har så pass många brister, att den bör byggas om helt. Laholms station uppfyller kraven på bredd på riskområdet men ej den nya riktlinjen om 0,6 m mellan riskområde och taktila stråk.

Ingen av stationerna med befintliga hissar uppfyller dagens krav med dörröppning på 90 cm, bredd 140 cm samt djup 200 cm. Åsa och Laholms station är relativt nybyggda stationer och hissarna ägs idag av respektive kommun. Hissen på Mölndals station ägs av Västfastigheter men föreslås bytas ut eller kompletteras med en alternativ godkänd hiss. Falkenbergs stations två hissar ägs av Trafikverket och bredden på korgarna är 10 cm för smala men är relativt stora. Kungsbacka station har de minsta hissarna och dessa föreslås bytas ut mot nya hissar i en ny gångbro. Att byta befintliga hissar och utöka hisschakten är ett dyrt alternativ som bör

eventuellt övervägas vid hissarnas utgångna livslängd. Källered, Lindome, Anneberg och Hede station saknar hissar men har ramper som komplement. Samtliga ramper mellan plattformar ägs av respektive kommun och är av olika längd och kvalitet.

Många handledare/räcken är av samma återkommande modell. Den uppfyller inte måttkraven fullt ut men har två handledare i två nivåer. Den undre är inte åtskilt från fästena, vilket den ska vara enligt riktlinjen. De flesta är för korta både i början och i slutet av trapporna. Det innebär en större investering att byta ut samtliga och bedömningen är att handledarna är inom gränsen godtagbara.

Enbart Hede och Falkenbergs station har fysiska taktila kartor och dessa är äldre och av sämre skick. Regelverket är otydligt om och vilka stationer som ska ha taktila kartor. Det verkar inte som om man uppdaterar de fysiska kartorna vid en eventuell ombyggnation på stationerna. En digital karta borde tas fram som ersätter de fysiska kartorna eftersom fysiska kartor är väldigt dyra. Det fanns tidigare kartor på nätet som visade de taktila stråken på stationerna men dessa finns inte längre kvar. Ett samarbete med Googlemaps kan ge digitala gångvägar på stationerna och som kan vara till hjälp för äldre med rullator eller rullstolsbundna. Osäkerheten kring hur det ser ut på stationerna kan överbyggas genom att i förväg kunna navigera digitalt. Funktionen skärmläsning på läsplatta och telefon kan läsa upp den digitala kartan för funktionsnedsättning syn samt synsvaga. Minatåg.se är en webapplikation som kan användas med skärmläsning och som skulle kunna ersätta de fysiska kartorna. Digital tåginformation är tekniskt löst för personer med smartphones men kartor har i dagsläget ingen digital utvecklad funktion.

Trafikverkets högtalaranläggning är monterad på annan ägares belysningsanläggning på flertalet stationer. Eftersom högtalare matas med ström via telekabeln, så finns det inget krav på övertagande av högtalaranläggningen på en elsäkerhetslagen. Om kablarna är separerade på rätt sätt från varandra, så uppfylls alla krav enligt elsäkerhetslagen.

Förslag på prioriteringen av medelåtgärder:

- 1) Kungsbacka station – räcke i trappan barnvagnsrampen
- 2) Mölndals station – skyddsräcke mittplattformen
- 3) Laholms station- spärrstaket utan dispens
- 4) Falkenbergs station – spärrstaket utan dispens
- 5) Källered station – taktila plattor på spår 1

Förslag på prioriteringsordning långsiktiga åtgärder:

- 1) Kungsbacka station – ombyggnation av mittplattformen
- 2) Mölndals station – trappa och hiss söder om Mölndalsbron

3) Kungsbacka station – ny gångbro med hissar och rulltrappor

11.1 Bilagor

Se bifogade fotobilagor, en bilaga per station.

Se bifogade drift- och underhållsbilagor, en bilaga per station.

11.2 Litteraturförteckning

TDOK 2015:0085	Riktlinje ägarskap och ansvar på stationer
TRVINFRA-00400	Stationsutformning
TRVINFRA-00001	TRVNFRA-00400 ersatt detta regelverk
TRVINFRA-00398	Banutformning