

Tillgängliga Lund

ett projekt med fotgängarna
i fokus



Idag?



Imorgon!



Tekniska förvaltningen
Gatu- och trafikkontoret

LUND

Allmänt om projektet

Bakgrund

Stadens gator och offentliga rum skall vara tillgängligt för alla, även för äldre och funktionshindrade. Ingen ska behöva vara utestängd på grund av brister i den fysiska utformningen.



Olycksstatistiken visar tydligt att risken att råka ut för en trafikolycka ökar med stigande ålder. Många äldre skadas i fallolyckor som beror på hål eller andra ojämnheter i gångytan, höga trottoarkanter eller liknande. *Tillgänglighet är således både en fråga om livsqualität och en folkhälsofråga.*

I regeringens handlingsplan finns ett mål uppställt - att hela Sverige skall vara tillgänglighetsanpassat till 2010 - enligt propositionen "Från patient till medborgare". Målet gäller såväl allmänna platser och publika lokaler som

kollektivtrafik. I kommunens handikapplan finns riktlinjer och förslag till åtgärder för hur en mer tillgänglig miljö ska åstadkommas. Boverkets föreskrifter och allmänna råd om enkelt avhjälpna hinder (BFS 2003:19 HIN 1) gäller från och med 1 december 2003. Reglerna är till för att öka tillgängligheten till och i lokaler och på allmänna platser.

Tillgängliga Lund var under 2003 ett demonstrationsprojekt för Vägverket och kan komma att vara ett referensobjekt för liknande projekt i andra kommuner. Numera ingår arbetet, med att göra stadens gator mer tillgängliga, i kommunens ordinarie verksamhet.

Syfte

Tekniska förvaltningen arbetar redan på olika sätt med att förbättra tillgängligheten i stadsmiljön. Med Tillgängliga Lund har avsikten varit att initiera ett långsiktigt och strategiskt arbete med fokus på tillgänglighetsfrågor för äldre och funktionshindrade i befintlig gångmiljö. Fler människor ska kunna röra sig i stadsmiljön och använda kollektivtrafiken.

Projektet har flera syften, bland annat

- att **ta fram en arbetsmetod** för hur arbetet med att åtgärda hinder ska genomföras,
- att **förbättra tillgängligheten** i ett område samt
- att **öka kunskapen, intresset och förståelsen** för tillgänglighetsfrågorna

Organisation

Tillgängliga Lund har genomförts med en bred förankring såväl internt som externt och i samarbete med Vägverket. Projektet har letts av Gatu- och trafikkontoret. En **arbetsgrupp** bestående av två trafikingenjörer och kommunens tillgänglighetsrådgivare svarade för merparten av det praktiska arbetet. Som projektledare har en av trafikingenjörerna fungerat.

I **projektgruppen** har ingått representanter från Gatu- och trafikkontoret, Park- och naturkontoret, Kollektivtrafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Socialförvaltningen samt Vägverket.

En **referensgrupp** med företrädare för handikapp- och pensionärsorganisationerna har knutits till projektet. Gruppens sammansättning och roll beskrivs närmare i avsnittet om dialogen.

Tidplan

Pilotprojektet på Väster i Lund genomfördes huvudsakligen under 2003. Vissa ombyggnader genomfördes under 2004 eller planerades in på sikt. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa stadens gator fortsätter och ingår numera som en del i den ordinarie verksamheten.

Ekonomi

Innan projektstart avsattes 400 tkr för projektet, varav Vägverket bidrog med 100 tkr för dokumentation, informationsspridning etc. Budgeten för fysiska åtgärder uppgick följaktligen till 300 tkr. Medel avsattes endast för Gat- och trafikkontorets åtgärder, exklusive kollektivtrafikåtgärder.

Under projektets gång har ytterligare 200 tkr avsatts för tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Motsvarande summa söks i bidrag från Skånetrafiken. Projektets sammanlagda budget uppgick därmed till 800 tkr.

Område

Inom projektet testades metoden i sin helhet, från inventering till åtgärd, på Väster. Väster kan anses vara en representativ stadsdel för Lund. Bebyggelsen är blandad med såväl småhus som flerfamiljsbostäder från olika tidsepoker. Ett antal viktiga målpunkter finns i området, t ex stadsdelscentra, äldreboenden, dagcentraler. I området bor ca 6 700 invånare, vilket motsvarar knappt 1/10 av antalet invånare i Lunds tätort. Andelen personer över 65 år är något högre än i övriga delar av kommunen. Ytmässigt täcker området drygt 1/20 av tätorten.

Ett relativt stort område valdes vilket innebar många fördelar såsom att man fick möta många olika typer av hinder och att man fick en känsla för vad det kostar att tillgänglighetsanpassa ett större område. Samtidigt gjordes bedömningen att de resurser som avsatts, såväl när det gäller tid som pengar, var rimliga i förhållande till områdets storlek. Begränsade resurser innebar dock att prioriteringar var nödvändiga.

Arbetsmetod

Huvudsyftet med Tillgängliga Lund har varit att hitta en arbetsmetod för hur arbetet med att förbättra tillgängligheten på gångbanorna ska bedrivas från inventering till åtgärd. Målsättningen har varit att finna en metod på en rimlig, hanterbar nivå, som kan användas även fortsättningsvis i det ordinarie arbetet och som fungerar i hela kommunen. *Hela-resan-perspektivet*, d v s att resan ska fungera hela vägen från start till mål, har präglat arbetet. En viktig inspirationskälla i arbetet har varit Kommunförbundets rapport *Tillgänglig stad*.

I arbetet med att ta fram metoden har tester i verkligheten utgjort en viktig del. Arbetet har också kantats av många diskussioner och mycket funderande. Under hela projektet har det varit viktigt att inte tappa fokus på slutprodukten.

Inventering av hinder

Tre huvudfrågor har diskuterats när det gäller inventeringsarbetet:

- Var?
- Vad?
- Hur?

VAR?

hela gångnätet eller vissa gångstråk

När det gäller **var** inventeringen skulle genomföras fanns ett tydligt vägval - ska hela gångnätet inventeras eller ska man begränsa omfattningen till vissa stråk? Av resurs- och effektivitetsskäl valdes att inventera endast de mest frekventa gångstråken i området, särskilt de stråk som används av äldre och funktionshindrade.

Detta val innebär brister i form av att delar av människors gångvägar riskerar att hamna utanför de inventerade, och åtgärdade, stråken. Samtidigt används resurserna där nyttan är som störst.

Nästa steg utgjordes av en identifiering och prioritering av gångstråken. Bedömningen baserades på en sammanvägning av referensgruppens synpunkter och en mer kvalitativ analys inspirerad av Kommunförbundet. Utgångspunkten i arbetet var en karta med de viktigaste gångstråken framtagen av Gatu- och trafikkontoret. Kartan diskuterades i referensgruppen, som hade god kännedom om hur man rör sig i området. En del justeringar gjordes därefter.

Med en begränsad budget för åtgärder är det avgörande att åtgärderna hamnar på rätt plats. Relativt mycket arbete lades därför på att hitta gångstråken.

En systematiserad bedömning av vikten hos de olika gångstråken har gjorts. Bedömningen baserades på

- Startpunkt
- Målpunkt
- Referensgruppens synpunkter
- Rekreativstråk

En del bedömningar var svåra att göra utifrån kartmaterialet, exempelvis var man i praktiken går och hur långa omvägar man kan acceptera. Mindre justeringar av stråkens exakta sträckning har därför gjorts i fält.

VAD?hinder- eller totalinventering
alla hinder eller enkla hinder

Svaret på frågan om **vad** som ska inventeras var inte helt givet. Man kan göra en totalinventering eller så väljer man att fokusera på det som utgör ett hinder. Man kan inventera alla hinder eller koncentrera sig på enkla hinder. Man kan också fundera på vad som egentligen utgör ett hinder och för vem.

I Tillgängliga Lund valdes att endast inventera det som utgör hinder. Kriterier för vad som är ett hinder ställdes upp, exempelvis maximala lutningar och minsta bredder. Kriterierna baseras dels på kommunens gång- och cykelpolicy, dels kommunförbundets riktlinjer. Samtliga hinder inventerades, alltså även de som inte kan anses enkla att åtgärda. Detta gav en helhetsbild av respektive stråk. Man var medveten om att alla inventerade hinder kanske inte skulle gå att åtgärda direkt, men samtliga hinder skulle finnas registrerade och exempelvis åtgärdas som *passa-*

på-åtgärder eller i andra projekt. Den extra tidsåtgången för att få med alla hinder bedömdes inte vara särskilt stor.

Svenska Kommunförbundet har definierat ett antal olika företeelser. I Tillgängliga Lund inventeras dessa nio företeelser, kompletterat med entréer till publika lokaler. Entréerna ligger förvisso utanför Tekniska förvaltningens ansvarsområde men blev naturliga att inkludera med tanke på projektets hela-resan-perspektiv. Följande tio företeelser inventerades i Tillgängliga Lund.

1. länkar	2. lutningar	3. trappor
4. GC-korsningar	5. hållplatser	6. information
7. hinder	8. vilplatser	9. handikapparkering
10. entréer		

Inventeringen genomfördes i två omgångar, under maj respektive november månad. Först inventerades prioritet 1-stråken. Därefter gjordes en sammanställning av läget och ett antal åtgärder genomfördes. Att inventera i två omgångar innebar flera fördelar. Tidigt kunde hela processen testas, från inventering till åtgärd. Tid till eftertanke och möjligheter till justeringar skapades.

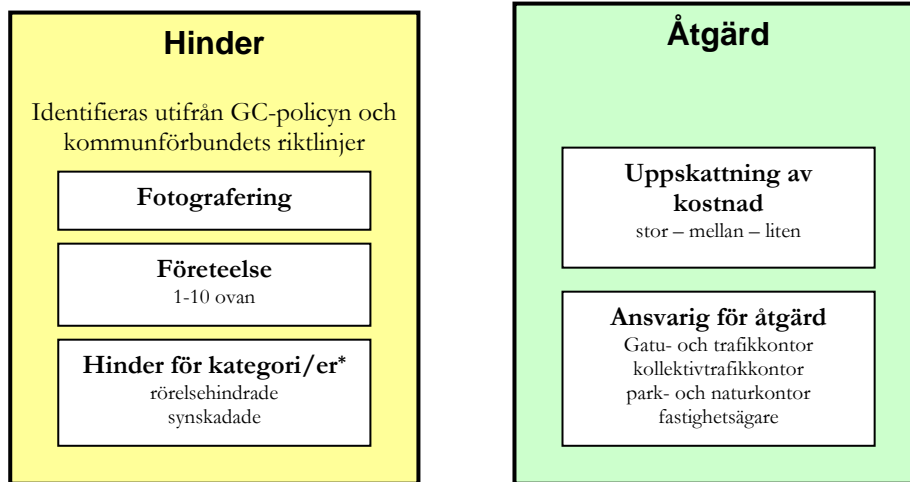
Tre typer av hinder har definierats:

Omedelbara hinder	<ul style="list-style-type: none"> • Kan åtgärdas direkt ute i fält • Huvudsakligen framkomlighetshinder 	Exempelvis vippskyltar på gångbanan, lapp till fastighetsägare om att klippa buskage som hänger ut över gångbanan
Enkla hinder	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som är enkla att genomföra till en låg kostnad. • Framkomlighets- och drifts-åtgärder 	Exempelvis justering av avfasning, lagning av ojämnheter
Svåra hinder	<ul style="list-style-type: none"> • Komplexa och kostnadskrävande åtgärder • Framkomlighets- och trygghetsåtgärder 	Exempelvis en korsningsåtgärd som inte är given och dessutom kräver att flera parter involveras, dyra hållplatsåtgärder

HUR?

metod/principer
detaljeringsgrad
vem
digitaliseringsgrad

Den tredje frågan när det gäller inventeringen handlar om **hur** arbetet skulle genomföras. Exempel på detta kan vara vilken utrustning som skall användas, hur detaljerad man ska vara och vem som ska utföra arbetet. Den metod som valdes innebär att man ute i fält gör en helhetsbedömning av både hinder och åtgärd. En analys görs alltså ute på plats. Metoden illustreras av den schematiska skissen på nästa sida.



* Uppdelat på rörelsehindrade (manuell rullstol, elrullstol respektive rollator) och synskadade (synsvaga respektive blinda)

Noteringarna gjordes i en handdator med inlagd digital kartbild. Programmeringen av handdatorn gjordes på ett mycket överskådligt och enkelt sätt, där de flesta valen gjordes i kryssrutor eller rullgardinsmenyer.

Resultatet fördes över till ett GIS-program för fortsatt bearbetning. Med i fält fanns utöver handdatorn ett digitalt vattenpass (för mätning av lutningar), en tumstock, en digitalkamera och inventeringsinstruktioner.

I inventeringsskedet bedöms hindret inklusive åtgärdens omfattning i sin helhet. Inga noteringar om detaljer som exempelvis kantstenshöjd, gångbaneläpp och antal körfält görs. Detta sätt att arbeta stämmer väl överens med hur arbetet i övrigt bedrivs på förvaltningen.

Inventeringsmetoden är inte personbunden men kräver kunskap. Kunskap om såväl funktionshindrades behov och teknik/trafikfrågor är nödvändiga för att kunna göra rätt bedömningar om vad som är ett hinder, hur det kan åtgärdas etc. I Tillgängliga Lund har inventeringsarbetet genomförts av en trafikingenjör tillsammans med tillgänglighetsrådgivaren, vilket visat sig vara en bra kombination av kompetenser. Att vara två personer när man inventerar och därmed kunna föra en diskussion på plats har varit mycket värdefullt. Det har också varit en fördel att samma person som utfört inventeringsarbetet funnits med även i åtgärdsskedet, eftersom man då har god kännedom om de specifika hindren och en helhetsbild av projektet.

Dialog med brukare

Syftet med dialogen i Tillgängliga Lund var dels att få en bred förankring hos brukarna, dels att få ta del av den kunskap de besitter. Det var angeläget att få svar på frågor som hur man rör sig i området och vilka problem som är viktigast att åtgärda. Dessutom var det betydelsefullt att informera om hur kommunen arbetar med tillgänglighetsfrågorna och att brukarna gavs möjlighet att påverka arbetet. Målsättningen var att hitta en metod som krävde relativt lite resurser men som ändå gav ett användbart resultat.

En svårighet i dialogarbetet låg i att projektet handlar om relativt små åtgärder - åtgärder som knappt syns, men som märks. Det fanns en farhåga i att man exempelvis vid ett stormöte skulle tappa fokus, att diskussionerna istället skulle handla om önskemål om stora korsningsombyggnader eller andra trafikfrågor. Tillgängliga Lund handlar i första hand om

ombyggnader i det lilla perspektivet. Av samma skäl har också kontakterna med dagspressen varit begränsade.

Man valde att arbeta i nära samarbete med handikapp- och pensionärsorganisationerna genom en **referensgrupp** under hela projektets gång och att anordna en **utställning** i åtgärdsskedet.

Till arbetet har alltså en **referensgrupp** bestående av representanter för handikapp- och pensionärsorganisationerna knutits. Under 2003 adjungerades representanter från pensionärsorganisationerna samt ytterligare personer från handikapporganisationerna, samtliga med god lokalkännedom om Väster. Referensgruppen bestod av totalt sex representanter samt projektledaren och tillgänglighetsrådgivaren.

Arbetet i gruppen har karakteriserats av stort engagemang och livliga diskussioner. Ibland har åsikterna gått isär, men oftast har man kunnat enas. Även när det gäller trafikfrågor som inte direkt har berört Tillgängliga Lund har aktiviteten varit stor. Tanken bakom att arbeta med representanter för de olika organisationerna i en redan formerad grupp var att på ett enkelt och effektivt sätt få en bred förankring och en kontinuitet i arbetet. I de flesta fall har också representanterna fungerat som en länk mellan projektet och organisationerna. En brist med referensgruppen är att endast de som är organiserade har haft möjlighet att delta.

I åtgärdsskedet anordnades under två veckor en **utställning** på Papegojelyckan (äldreboende och dagcentral) och på stadsdelsbiblioteket. På skärmar beskrevs projektet och de åtgärder som man föreslog. Allmänheten hade möjlighet att lämna synpunkter i en låda eller direkt till projektledaren eller tillgänglighetsrådgivaren som fanns vid utställningen vid tre tillfällen. Ett femtiotal skriftliga synpunkter kom in. De flesta som besökte utställningen föredrog dock att diskutera. Överlag var man mycket positiv till åtgärderna och utställningen. Arbetet med att göra gångbanorna tillgängliga för äldre och funktionshindrade ansågs angeläget. Utställningen gav en bredare förankring bland de boende. Inbjudan till utställningen skedde via anslag i affärer etc. i området. Ett sjuttioal personer besökte utställningen under den tid då tjänstemännen fanns där.

Åtgärdsprioritering

Grundprincipen när det gäller prioriteringen av åtgärder har varit att lägga resurserna där nyttan är som störst. Nyttan i detta sammanhang är emellertid inte något enkelt kapitel.

Mot bakgrund av de begränsade resurserna och nyttotänkandet har en åtgärdsstrategi tagits fram för Tillgängliga Lund. Strategin innebär att åtgärderna genomförs **stråkvis**. De viktigaste stråken åtgärdas först och de enkla åtgärderna kommer i första hand. Denna strategi har förmedlats till samtliga aktörer som är ansvariga för att åtgärda hinder. Det slutgiltiga valet av åtgärder är naturligtvis upp till den ansvarige att avgöra.

Inventeringsresultat

Sammanlagt registrerades ungefär 200 hinder under inventeringen som gjordes på Väster 2003. Tabellen nedan visar några resultat från inventeringen:

Stråk	Längd	Antal hinder	Täthet (hinder)
Prioritet 1	4,1 km	121	30 m
Prioritet 2	3,6 km	34	100 m
Prioritet 3	4,6 km	42	100 m
	<i>12,2 km</i>	<i>197</i>	

På de mindre viktiga stråken var det betydligt glesare mellan hindren. En förklaring kan vara att en stor del av dessa stråk låg i parkmark.

Inventeringen tog ungefär 30 timmar. Detta ger en genomsnittlig hastighet på ca 400 m per timme. I början av arbetet gick det långsammare, dels beroende på att inventerarna var mer oerfarna, dels på att det var tätare mellan hindren. På slutet uppgick inventeringshastigheten till ca 600-700 m i timmen.

Av de ungefär 200 hindren på Väster tillhör de flesta företeelsen ”hinder”, alltså uppstickande brunnsluck, hål, stolpar etc. Störst problem har gruppen med rollator. Flest hinder ansvarar Gatu- och trafikkontoret för att åtgärda.

Vid inventeringen gjordes även en uppskattning av kostnaden. I efterhand har en mer noggrann kostnadsbedömning gjorts för respektive hinder för att få en mer fullständig kostnadsbild.

Mest kostnadskrävande är hållplatserna att tillgänglighetsanpassa. Även Gatu- och trafikkontorets övriga åtgärder tar mycket resurser i anspråk. Särskilt dyra åtgärder är exempelvis ombyggnader för att justera för kraftigt tvärfall samt att separera fotgängare och cyklisterna på gång- och cykelbanor.

Prioritet 1-stråken kräver mest resurser för att åtgärda, det är också här flest hinder finns.

Åtgärder

För att hela resan, från start till mål, ska fungera krävs att åtgärder genomförs på såväl gatumark och parkmark som privat mark. Ansvaret för åtgärder ligger hos nedanstående tre aktörer.

- Gatu- och trafikkontoret (inklusive hållplatsåtgärder)
- Park- och naturkontoret
- Fastighetsägarna

För **Gatu- och trafikkontorets** åtgärder har en mer förfinad planering tagits fram. Planeringen utgår från vad som har beskrivits i avsnittet om åtgärdeprioriteringen och innebär bland annat att samtliga hinder som är av driftskaraktär, oavsett stråk, åtgärdas under året. Elimineringen av enkla hinder på mindre viktiga stråk och de flesta svåra hinder planeras in på sikt. Planeringen illustreras av tabellen nedan:

Stråk	Omedelbara hinder	Enkla hinder	Svåra hinder
prioritet 1	2003	2003	Framkomlighet: 2004/plan Trygghet: plan
prioritet 2	2003	2004	registreras
prioritet 3	2003	Framkomlighet: registreras Drift: 2004	registreras

Samtliga omedelbara hinder har åtgärdats under inventeringen. När det gäller de återstående hindren på prioritet 1-stråken har enkla åtgärder genomförts under 2003, se nedan, medan de svåra hindren åtgärdats under 2004 alternativt planerats in på sikt. De svåra hindren som har med

framkomlighet att göra utgörs i detta fall av kostnadskrävande hållplatsåtgärder. Drygt hälften av hållplatserna åtgärdades i början av 2004, övriga planerades för framtiden. Hinder som beror på en känsla av otrygghet lades in i Gatu- och trafikkontorets övriga planering för trygghetsåtgärder.

De enkla hindren på prioritet 2-stråken åtgärdades under 2004 medan svåra hinder registreras för framtiden. Dessa åtgärder kan genomföras exempelvis som passa-på-åtgärder. På prioritet 3-stråken genomfördes driftsåtgärder. Övriga enkla hinder liksom svåra hinder registrerades för framtiden.

Exempel på åtgärder som genomfördes av Gatu- och trafikkontoret är avfasningar, taktila plattor och flyttning av stolpar, se foto nedan. Val av åtgärder utgick från det material som visades för de boende på utställningen och som diskuterades i referensgruppen. Vissa justeringar gjordes efter inkomna synpunkter, ett antal nya avfasningar kom till, medan andra förslag till åtgärder prioriterades bort.

Exempel – Papegojevägen, vid dagcentralen Papegojelyckan



Före: Smal gångbana med kraftigt tvärfall och ojämnheter, avfasning saknas.



Efter: Breddad gångbana med avfasning.

Exempel – Byggmästaregatan, vid Wachtmeisters park



Före: Övergångsställe med branta lutningar på avfasningarna och avsaknad av taktil information samt kant i mitt..



Efter: Flackare lutning, taktila plattor och kant i mitt.

Gatu- och trafikkontorets åtgärder genomfördes åtgärder i två omgångar. Efter de första åtgärderna gjordes en sammanställning och en utvärdering. Detta gav möjligheter till förbättringar inför det fortsatta arbetet och att underlaget för kostnads kalkylen för fortsatta åtgärder förbättrades väsentligt.

Åtgärder på trottoarer och vid hållplatser är emellertid inte tillräckligt för att göra gångnätet tillgängligt. Även förändringar på gångvägar i parkmark - exempelvis fler vilplatser och klippning av buskage - krävs liksom förbättringar vid entréer till publika lokaler. För park- och naturkontoret och fastighetsägarna har "åtgärdspaket" tagits fram. Åtgärdspaketet innehåller kartor med hinder, foton på respektive hinder samt beskrivning av hinder och åtgärd.

I samråd mellan **park- och naturkontorets** representant i projektet och projektledningen har ett förslag till komplettering av antalet vilplatser i området tagits fram. Åtta nya bänkar placerades ut under 2004. Funktionskrav på utformning av bänkar samt uppgifter om rekommenderat avstånd mellan bänkar har också överlämnats. Driftsåtgärder (klippning, lagning av ojämnheter i gångytan) har genomförts på samtliga stråk under året.

Fastighetsägarnas insatser för ökad tillgänglighet är en viktig del för att hela resan, från start till mål, skall fungera. Separata möten med fastighetsägarna inom området planeras. På mötena presenteras förslag till förbättringar som förväntas utföras av respektive fastighetsägare. Med stöd av Boverkets nya föreskrifter om enkelt avhjälpna hinder anser stadsbyggnadskontoret (som har tillsynsansvaret enligt PBL) möjligheterna till att åstadkomma en ökad tillgänglighet till befintliga lokaler har förbättrats väsentligt. I dialogen med fastighetsägarna är det en stor fördel att kunna visa vilka konkreta åtgärder som kommunen redan bekostat och genomfört.

För den enskilde näringsidkaren innebär en ökad tillgänglighet att fler människor får tillgång till lokalen vilket leder till att kundunderlaget breddas och intäkterna ökar. Det är också viktigt att sprida medvetenhet om att det i många fall inte är nya krav som ställs på redan byggd miljö. I de fall byggnaden uppförts eller ändrats sedan krav på tillgänglighet infördes i lagstiftningen borde den i de flesta fall redan vara tillgänglig och användbar.

Fortsatt arbete

Det långsiktiga arbetet med att förbättra tillgängligheten på gångvägarna i Lund kommer att fortsätta. Tillgängliga Lund har gett en metod som i stort är tillämpbar även i det kommande arbetet. Ett utrymme för förändringar utifrån de specifika förhållanden man stöter på måste dock alltid finnas.

Arbetet kommer huvudsakligen att genomföras områdesvis, men kan även förekomma i samband med större ombyggnader och samordnas med framför allt driften. Val av område görs successivt, utifrån exempelvis var andra projekt är på gång.

En bred förankring är viktig även i framtiden, liksom den lokala förankringen. Ett etablerat nätverk inom organisationen är önskvärt, formerna flexibla. Dialogen med brukarna sker lämpligen i form av en grupp med företrädare för handikapp- och pensionärsorganisationerna. Särskilt viktig är dialogen vid identifiering och prioritering av gångstråk samt vid val och utvärdering av åtgärder. En enklare utställning i åtgärdsskedet bör övervägas.

I åtgärdsskedet genomförs alla åtgärder samtidigt, i så stor utsträckning som möjligt. Utvärdering av arbetet sker i första hand tillsammans med brukarna.

För arbetet i centrum, som påbörjats 2005, ser arbetssättet något annorlunda ut. Exempelvis är en bredare förankring med fastighetsägare, centrumförening etc. nödvändig.