

Københavns første tilgængelighedsrute i Indre By

Af: Annie Højriis, Københavns Kommune Teknik- og Miljøforvaltningen
Mogens Møller, Via Trafik

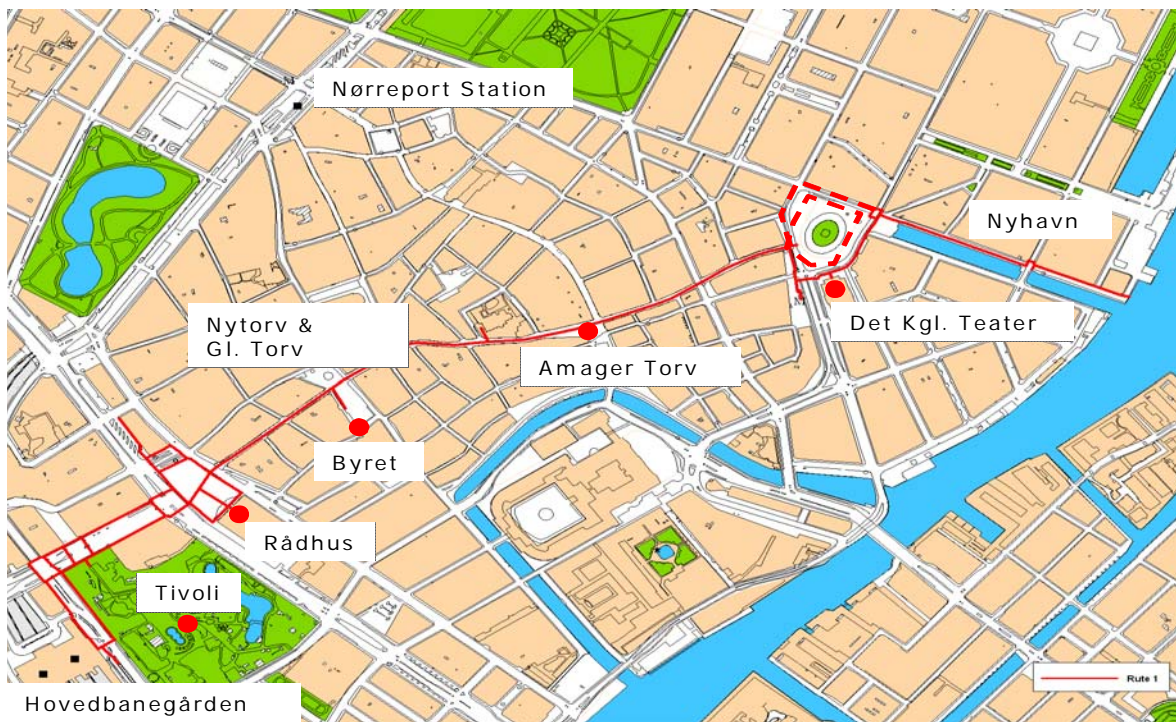
Indledning

Med vedtagelsen af Københavns Kommunes handicappolitiske strategi i 2004, og 2 år senere handleplaner for alle relevante forvaltninger, - er de sat politisk fokus på at forbedre tilgængeligheden i København. "Den Tilgængelige by - 3 scenarier for en Københavnermodel" er Teknik og Miljøforvaltningens handlingsplan. Kommunens politikere besluttede, at arbejdet i første omgang skal koncentreres om at etablere tilgængelige ruter i hele byen - rutenetmodellen. I budgetaftale 2007-09 blev der afsat de første midler til anlæg af ruterne.

Som første led i realiseringen af rutenetmodellen har Teknik- og Miljøforvaltning i samarbejde med Via Trafik udarbejdet et projekt for første tilgængelighedsrute mellem Hovedbanegården og Kongens Nytorv. Handicaporganisationerne er inddraget i arbejdet. Ruten forventes anlagt i 2008.

Projektet skal sikre, at alle uanset fysisk funktionsnedsættelse kan færdes på en af de mest benyttede fodgængerruter i Indre By, over Rådhuspladsen, ad Strøget og dets centrale pladsdannelser til Kongens Nytorv. Samtidig skal der tages hensyn til den designmæssige indvirkning på de eksisterende byrum, som ruten gennemløber.

Målet er derfor at finde den bedste balance i bestræbelserne på at sikre tilgængelighed, at byrumsdesignet ikke forringes, og at økonomirammen holdes. Indlægget handler om denne prioritering i forbindelse med første tilgængelighedsrute.



Figur 1. Ruter 1 er markeret med rødt.

Problemstilling

Øget tilgængelighed for kørestolsbrugere og gangbesværede kræver sammenhængende og jævne forløb i byen, der passer til hjul og svage ben. Øget tilgængelighed for svagtseende og blinde handler om at skabe reliefvirkninger der kan opfattes af stokke, og visuelle kontraster der kan ses af svagtseende. De to grupper har forskellige behov og det er derfor ikke sikkert, at de skal bevæge sig på de samme ruter. Samtidig er gangbaner for kørestolsbrugere og ledelinier for blinde de to mest synlige tilgængelighedselementer, når tilgængelighed indarbejdes i bymiljøer med særlige belægnings.

Når der tilføjes nyt til eksisterende berører det altså designet af de aktuelle byrum og det udfordrer målene om "at skabe en foranderlig, international metropol med en stærk byidentitet" som beskrevet i *Kommuneplan 2005 og handlingsplan for Københavns Byrum*. Et andet formuleret ønske er fokus på kvaliteten af Københavns byrum, - at der bliver mere byrum for pengene. Der er således også øget bevågenhed på de prioriteringer kommunen foretager. Der må ske en nøje afvejning af de vigtigste parametre i denne situation.

Hvis tilgængelighed indarbejdes fra starten i designet er øget tilgængelighed ikke nødvendigvis en modsætning til byrumskvalitet - men når tilgængelighed skal tilføjes som et ekstra lag kan elementerne kolliderer visuelt med eksisterende belægnings og inventar.

Grundlag

Projektets strategiske grundlag udgøres af "Handicappolitisk strategi", handlingsplanen "Tilgængelighed for alle, tre scenarier for en Københavnermodel", "Handlingsplan for Københavns byrum" og "Kommuneplan 2005".

Forud for projektet er udført en større analyse af tilgængeligheden, som har indbefattet metodeudvikling af:

- Forslag til kravspecifikation for tilgængelighedsruter i Københavns Kommune
- Fysisk detailregistrering af 3 ruter i indre by ved hjælp af GIS-tablet PC'er
- Problemanalyse og løsningsforslag

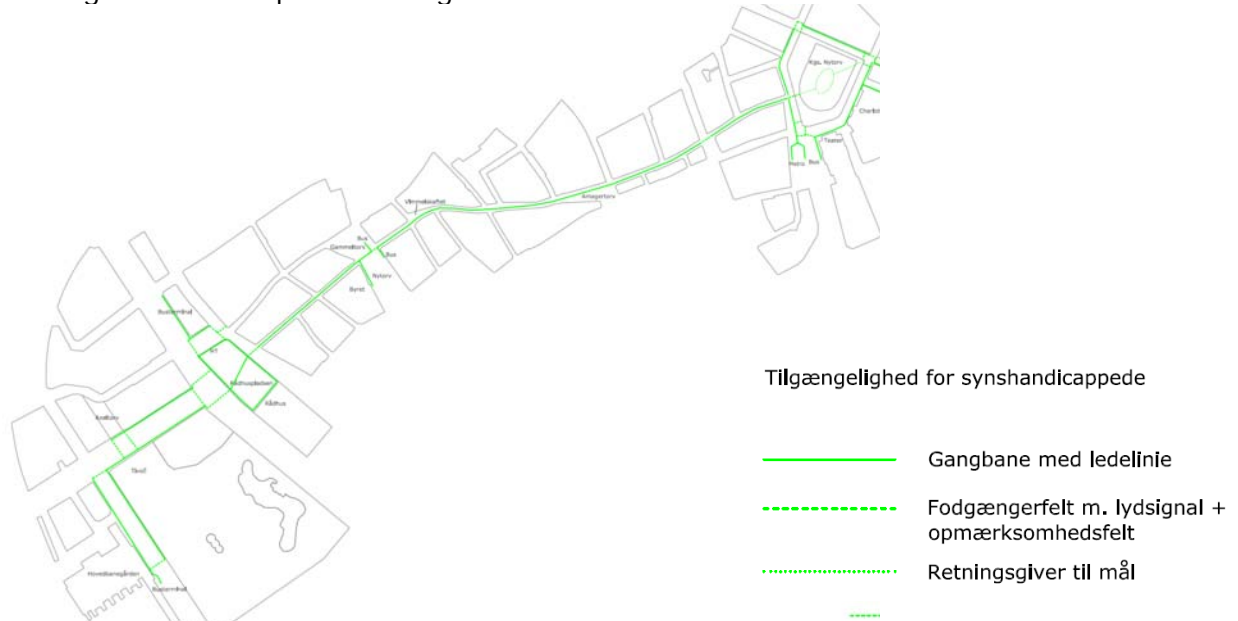
Sideløbende er der udført en analyse af byrummene på rute 1, - analysen identificerer:

- særlige byrum, som skal værnes om mht. design
- byrummenes aktuelle behov for fornyelse
- hvor kompliceret er det at indføre tilgængelighed

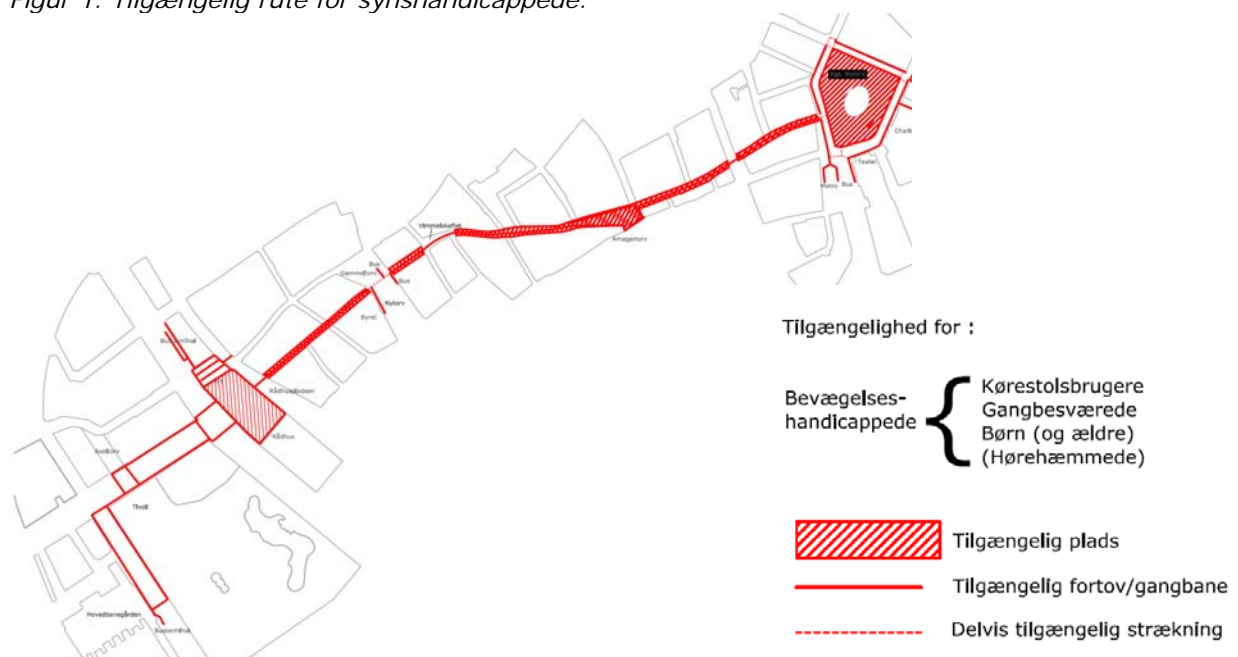
Brugerne erfaringer

Brugerne har været inddraget undervejs i processen. Bl.a. har kravspecifikationer for tilgængelighed og projektkudkast været sendt i høring til brugerrepræsentanter. Senere er der gennemført en fælles besigtigelse med drøftelser af de steder brugerne oplever særligt problematiske. Tilgængelighedsruten skal optimalt set kunne benyttes af alle dvs. de ældre og handicappede, hvis fysiske formåen er mindst. Udgangspunktet for kravspecifikationerne er blinde og kørestolsbrugeres behov, som er de 2 dimensionsgivende grupper for den fysiske udformning.

Projektforslaget indeholder en række tiltag, der sigter specifikt på at øge tilgængeligheden for disse grupper, men som i praksis også vil være til gavn for en lang række andre personer. Da tiltagene for disse to hovedgrupper ofte er forskellige, er rutens forløb gennem nogle lokaliteter på strækningen ikke 100 % identisk. Se illustration herunder.



Figur 1. Tilgængelig rute for synshandicappede.



Figur 2. Tilgængelig rute for bevægelseshandicappede.

Udbedring af Tilgængelighedsproblemer

Ruten er i dag præget af mange forskellige slags barrierer, som varierer hvad angår alvorlighed, hvilke brugere det rammer samt hvor meget af ruten de omfatter. I det følgende beskrives de overordnede udfordringer på de karakteristiske dele af ruten:

- MI. Hovedbanegården og Rådhuspladsen er de mange for-gængerfelter, som binder fortovene sammen, ikke tilgængelige for alle. Eksisterende tiltag udvides og forbedres, så der skabes sammenhæng.
- På Rådhuspladsen mangler jævne gangbaner langs med pladsen, og sammenhæng i ledelinier og opmærksomhedsfelter ved fodgængerkrydsninger. Her foreslås eksisterende løsninger udvidet og forbedret, så der skabes sammenhæng rundt om, og på tværs af pladsen, samt adgang for alle til Rådhuset, HT bygningen og busterminal.
- På Strøget bør der etableres en ledelinie langs midten, hvorved ruten kan friholdes for udstillinger og byinventar.
- På Ny Torv/Gammeltorv bør der anlægges gangbane gennem de ujævne belægninger, som suppleres med ledelinier og opmærksomhedsfelter ved fodgængerkrydsninger og stoppesteder.
- På Vimmelskaftet er der tilsvarende problemer med en ujævn belægning uden ledelinier. Her foreslås gangbaner og ledelinier anlagt ved ændring/justering af eksisterende belægninger.
- På Amagertorv foreslås en ledelinie, som kan markere ruten forløb over pladsen, samt markering af trappeskakter til toiletter.
- På Kgs. Nytorv bør fortovsramperne ombygges, så de bliver mindre stejle, og derved også tilgodeser de svageste kørestolsbrugere. På Krinsen foreslås systemet af ledelinier og opmærksomhedsfelter udvidet, så blinde ledes uden om udstillinger.

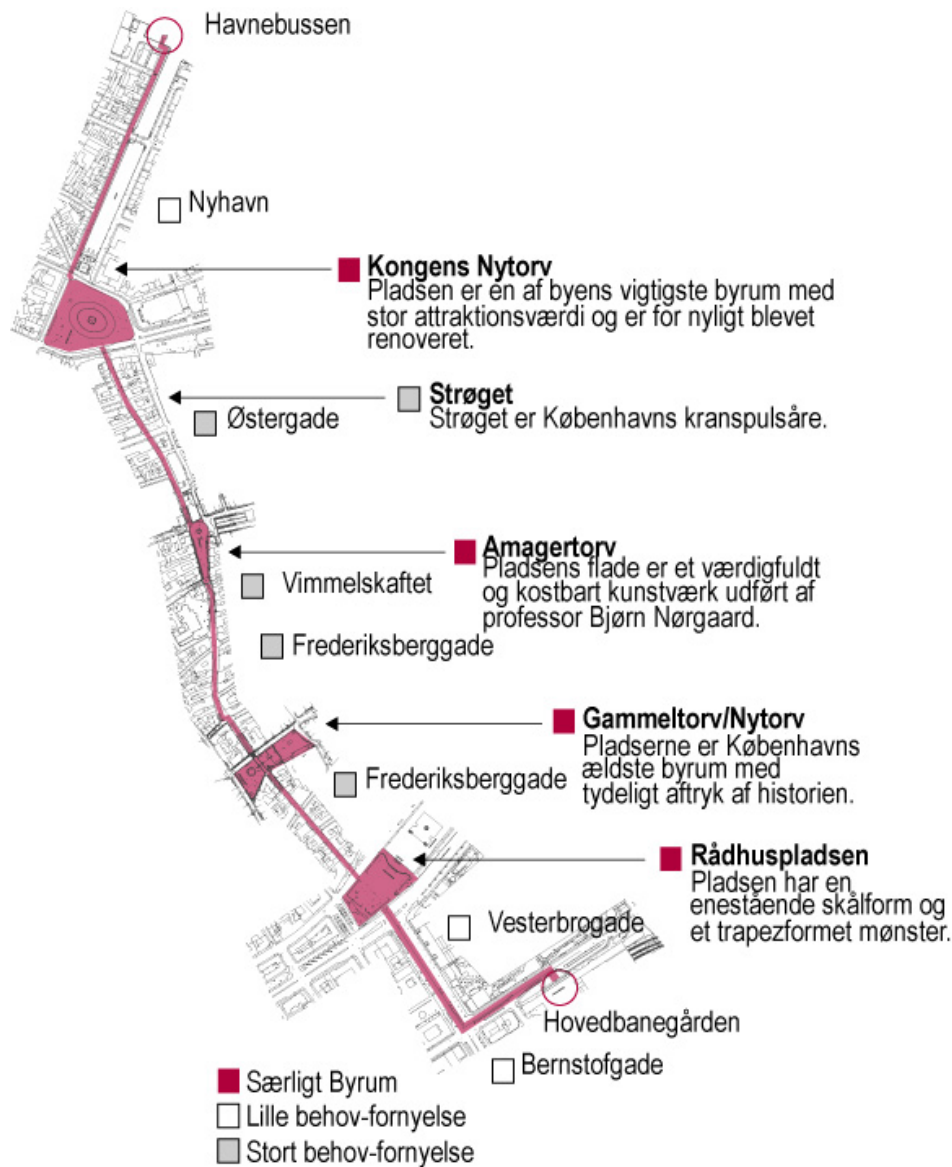


Afvejning mellem Tilgængelighed, byrumsdesign og økonomi

Projektet blev analyseret for byrumsmæssige aspekter for at identificere vigtige byrum, behovet for fornyelse og for at afdække hvor svært/let det er at tilføje tilgængeligheds-elementer uden væsentlige negative konsekvenser for det aktuelle byrum og byliv.

Analyseparametrene er byrummenes karakter og brug, form og materialitet og stedets intention.

Analyserne er grafisk beskrevet herunder:



Strækningsanalyse	Kategori
 Nyhavn	3
 Kongens Nytorv	2
 Østergade	1
 Amagertorv	3
 Vimmelskiftet Frederiksberggade	2+1
 Gammeltorv/Nytorv	3
 Frederiksberggade	1
 Rådhuspladsen	2
 Vesterbrogade	1
 Bernstofgade	1

	Særligt byrum	Kategori 1 - Tilgængelighed kan tilføjes uproblematisk
	Lille behov-fornyelse	Kategori 2 - Tilgængelighed kan tilføjes med nogen problemer
	Stort behov-fornyelse	Kategori 3 - Tilgængelighed kan tilføjes men problematisk

Projektforslaget omfatter elementer med stor synlighed, som er ledelinier og gangbaner med jævn belægning. Derudover arbejdes der med mindre synlige tiltag i form af belægningsjusteringer (kantstensopspring ml. 2½-3 cm, opmærksomhedsfelter, ramper max fald 1:12, regulering af sidefald, udskifte vandrender) og andre elementer (inventar som lydfyr ved signalanlæg og enkelte taktile kort opstillet bl.a. ved rutens start).

Sammenhængende Ledelinier for synshandicappede og sammenhængende plane overflader for kørestolsbrugere er de mest synlige elementer. De skal tilpasses det eksisterende visuelle miljø - især når der er tale om pladser og gågader med en særegen identitet og dermed også belægning.

Eksempelvis skal der indarbejdes hjælp til synshandicappede på Amager Torv, dvs. sammenhængende ledelinier på en unik granitbelægning, - og hvordan gør man det??



Figur 3: Amagertorv på Strøget er en af de udvalgte, som indgår i tilgængelighedsruten.

Et andet eksempel er Rådhuspladsen, som omkranses af 2 rækker granitbordur med huggede chaussésten imellem. For at kørestolsbrugere skal kunne færdes optimalt skal belægningens overflade være jævn netop der, - og hvordan gør man det uden at ændre væsentligt på hele pladsens omkransende belægning?

For at give de besluttende politikere tilstrækkeligt besluningsgrundlag blev der for 4 lokaliteter udarbejdet alternative løsningsforslag med vurdering af pris, tilgængelighed og byrumsdesign.

A) skaber en acceptabel tilgængelighed for alle brugere under hensyntagen til det visuelle miljø i de særlige byrum. Enkelte steder medfører forslag A omveje eller nedsat komfort for enkelte brugergrupper.

B) som viser konsekvenserne af at prioritere tilgængelighed for alle endnu højere, med mindre hensyntagen til de visuelle konsekvenser i byrummene.

C) viser konsekvenserne af at prioritere det visuelle miljø højere og tage mindre hensyn til tilgængeligheden.

Løsningsforslag	Tilgængelighed	Æstetik	Økonomi (mio. kr.)
A	God/Middel	Middel	Billig
B*	God	Høj	Dyr
C**	Mindre god	Middel	Middel

Projektet gennemføres med udgangspunkt i model A. idet denne løsningsmodel vurderes at give den bedste balance mellem tilgængelighed, byrumsdesign og økonomi.

Udgiften til de anbefalede tilgængelighedsforbedringer anslås til 6,2 mio. kr.

Projektet planlægges udført i 2008.

Bibliografiske oplysninger

Titel: Københavns første tilgængelighedsrute i Indre By

Abstract:

Indlægget handler om hvordan der balanceres mellem tilgængelighed, byrumsdesign og økonomi i anlægsprojektet "Tilgængelighedsrute 1", der blandt andet gennemløber historiske byrum.

Baggrunden er vedtagelsen af Københavns Kommunes handicappolitisk strategi i september 2004, og i 2006 handlingsplanen fra TMF "Tilgængelighed for alle - 3 scenarier for en Københavnermodel", - som har sat politisk fokus på at forbedre tilgængeligheden i København.

I planen arbejdes med en rutenetmodel, hvor hele byen langsomt gøres tilgængelig for alle på udpegede ruter. Første rute i indre by er en af de mest benyttede fodgængerstrøg i Indre By, og har derfor særlig fokus.

I 2006-07 har Københavns Kommune i samarbejde med Via Trafik udarbejdet et projekt for tilgængelighedsruten, der forventes udført i 2008. Projektet omfatter strækningen fra Hovedbanegården til Kgs. Nytorv. Visionen er at sikre bedre tilgængelighed for alle, og at vigtige historiske byrums kvalitet og design ikke forringes.

Forfattere:

Mogens Møller, Via Trafik
Annie Højriis, Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen

Danske Keywords:

Tilgængelighed for alle, Vejudformning, geometri og æstetik, Brugerinddragelse

Engelske Keywords:

Accesibility for All, Road design and architecture, Citizen Involvement

Session: Planlægning – Byens brug

År: 2007