

# Tillgängliga Lund

ett projekt med fotgängarna  
i fokus



Idag?



Imorgon!



Tekniska förvaltningen



Vägverket

## Förord

Tekniska förvaltningen i Lunds kommun har under 2003 genomfört projektet *Tillgängliga Lund* i samarbete med Vägverket Region Skåne. Projektet utgör ett viktigt avstamp i förvaltningens långsiktiga arbete med att skapa en tillgänglig stadsmiljö för alla. Projektet har stöttats ekonomiskt av Tekniska nämnden och Vägverket Region Skåne.

Inom projektet har man tagit fram en metod för hur man kan arbeta med hinder från inventering till åtgärd. Man har också arbetat med hur tillgängligheten inom ett område kan förbättras och hur man kan öka kunskapen, intresset och förståelsen för dessa frågor.

I projektgruppen har följande personer ingått:

Ann Cederberg, projektledare, Tekniska förvaltningen	Susanna Sonesson, Tekniska förvaltningen
Raja Ilijason/Anna Karlsson, Tekniska förvaltningen	Jan-Erik Johansson, Stadsbyggnadskontoret
Anders Ternblad, Tekniska förvaltningen	Bengt Aronsson, Stadsbyggnadskontoret
Monica Henning, Tekniska förvaltningen	Louise Wikman, Socialförvaltningen
	Björn Ekelund/Eva Holmquist, Vägverket

Följande representanter för handikapp- och pensionärsorganisationerna ingick i referensgruppen:

Conny Olsson, SRF	Elsie Tennevall, SPF
Lars Berne Nilsson, HSO	Britta Löfstedt, PRO
Nils-Börje Nilsson, HSO	Ruth Lindquist, PRO

Värdefulla synpunkter har erhållits från Boverket, Svenska Kommunförbundet, Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet och fristående tillgänglighetskonsulter vid ett seminarium om nyttan i tillgänglighetsprojekt samt vid andra kontakter.

Ett stort tack till alla som på olika sätt deltagit i arbetet!

Lund, mars 2004

Göran Eriksson  
Teknisk chef

## Sammanfattning

Stadens gator och offentliga rum ska vara tillgängliga för alla, men brister i den fysiska utformningen gör att funktionshindrade ofta har svårt att ta sig fram och att många äldre skadas i fallolyckor. Olyckorna orsakas av exempelvis ojämnheter i gångytan.

Tekniska Förvaltningen har därför initierat projektet *Tillgängliga Lund* med fokus på långsiktighet och strategi vid tillgänglighetsfrågor för äldre och funktionshindrade i befintlig gångmiljö.

Inom projektet har man tagit fram en metod för hur man kan arbeta med hinder, från inventering till åtgärd. Man har också arbetat med hur man kan förbättra tillgängligheten inom ett område och hur man kan öka kunskapen, intresset och förståelsen för dessa frågor. Tillgängliga Lund ska vara vägledande för det fortsatta arbetet inom kommunen och har letts av Gatu- och trafikkontoret i nära samarbete med kommunens tillgänglighetsrådgivare. Projektet har haft en bred förankring såväl internt som externt och genomförts i samarbete med Vägverket.

En budget på 500 tkr har avsatts för projektet, varav 100 tkr var bidrag från Vägverket. Ytterligare 200 tkr kommer att sökas i bidrag från Skånetrafiken. Budgeten lades dock innan projektstart. Detta innebar att man inledningsvis inte visste hur stort behovet av åtgärder var eller hur hårt man skulle tvingas att prioritera. Prioriteringar har också varit en viktig del i arbetet.

I Tillgängliga Lund har arbetet genomförts stråkvis. Mycket arbete har lagts ner på att hitta befintliga gångstråk och de stråk som ansågs vara viktigast att åtgärda. Samtliga hinder utmed stråken har inventerats. Ute i fält har en helhetsbedömning av både hinder och åtgärd gjorts. Inventeringen har genomförts av två personer, en trafikingenjör och tillgänglighetsrådgivaren. Metoden har visat sig fungera väl. Den princip för prioritering av åtgärder, som projektet kommit fram till, är att i första hand åtgärda de viktigaste stråken och de enkla åtgärderna.

Den i projektet framtagna metodiken har genomförts i ett område på Väster i Lund. Här registrerades sammanlagt ungefär 200 hinder under inventeringen. De flesta var av typen uppstickande brunnslock, hål i gångytan, felplacerade stolpar etc. Gatu- och trafikkontoret ansvarar för att åtgärda de flesta hindren. I projektet har enkla hinder redan åtgärdats på de viktigaste stråken. Tillgänglighetsanpassning av ett antal frekventa hållplatser kommer att genomföras våren 2004. Driftsåtgärder har genomförts på samtliga stråk. För Park- och naturkontoret och fastighetsägarna har åtgärdspaket tagits fram.

Avsatta medel för Gatu- och trafikkontorets åtgärder täcker ungefär en femtedel av kostnaderna för åtgärder på gatumark. *Mer resurser är med andra ord nödvändiga om Väster ska bli tillgängligt för alla.*

En utvärdering av arbetsmetod och åtgärder har gjorts av externa konsulter. Utvärderingen visar att metoden är lämplig att arbeta efter och att åtgärdsnivån och åtgärdsprioriteringen är rimlig. Även referensgruppen anser i sin utvärdering att åtgärderna gjort det lättare för rörelsehindrade och synskadade att ta sig fram.

# Innehållsförteckning

<b>Förord</b> .....	<b>2</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
<b>Allmänt om projektet</b> .....	<b>5</b>
<u>Bakgrund</u> .....	5
<u>Syfte</u> .....	5
<u>Organisation</u> .....	6
<u>Tidplan</u> .....	6
<u>Ekonomi</u> .....	6
<u>Område</u> .....	7
<b>Arbetsmetod</b> .....	<b>8</b>
<u>Inventering av hinder</u> .....	8
<u>Dialog med brukare</u> .....	14
<u>Åtgärdsprioritering</u> .....	17
<b>Inventeringsresultat</b> .....	<b>18</b>
<b>Åtgärder</b> .....	<b>21</b>
<b>Kunskapsspridning</b> .....	<b>24</b>
<b>Utvärdering</b> .....	<b>26</b>
<u>Arbetsmetod</u> .....	26
<u>Åtgärder</u> .....	28
<b>Fortsatt arbete</b> .....	<b>31</b>

## **Bilagor:**

Bilaga 1 – Arbetsgång

Bilaga 2 – Systematiserad bedömning av vikten hos ett gångstråk

Bilaga 3 – Inventeringskriterier

Bilaga 4 – Handdatorns upplägg, programmering

Bilaga 5 – Inventeringsresultat

Bilaga 6 – Utställning, åtgärder

Bilaga 7 – Genomförda åtgärder (t o m december 2003)

# Allmänt om projektet

## Bakgrund

Stadens gator och offentliga rum skall vara tillgängliga för alla, även för äldre och funktionshindrade. Ingen ska behöva vara utestängd på grund av brister i den fysiska utformningen. Olycksstatistiken visar också 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 livskvalitet 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 är ett demonstrationsprojekt för Vägverket och kan komma att vara ett referensobjekt för liknande projekt i andra kommuner.

## 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:

- att **ta fram en arbetsmetod** för hur arbetet med att åtgärda hinder ska genomföras
- att **förbättra tillgängligheten** i ett område
- 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 (två trafikingenjörer och en projektör)
- Park- och naturkontoret (en landskapsarkitekt)
- Kollektivtrafikkontoret (en färdtjänsthandläggare)
- Stadsbyggnadskontoret (tillgänglighetsrådgivaren och stadsarkitekten)
- Socialförvaltningen (handikappsekreteraren)
- Vägverket (ansvarig tillgänglighetsfrågor)

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

## Tidplan

Projektet har huvudsakligen genomförts under 2003. Vissa ombyggnader genomförs under 2004 eller planeras in på sikt.

## 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 Gatu- och trafikkontorets åtgärder, exklusive kollektivtrafikåtgärder.

Budgeten lades dock innan projektstart, vilket innebar att man inledningsvis inte visste hur stort behovet av åtgärder var eller hur hårt man skulle tvingas att prioritera. En utgångspunkt har därför varit att åtgärderna kunde genomföras i flera etapper. En viktig del i projektet har varit att visa på kostnaderna för att skapa ett gångnät som fungerar för alla.

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

## Område

Inom projektet testades metoden i sin helhet, från inventering till åtgärd, på Väster (se kartbilden nedan). 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. Trollebergsvägen, en av infartsgatorna till Lund, ingår också i området.

Avsiktligt valdes ett relativt stort område. Detta innebar fördelar som att man fick möta många olika typer av hinder och 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 också att prioriteringar var nödvändiga. Prioriteringar av olika slag har också varit en viktig del i projektet.



*Del av Väster i Lund.*

## Arbetsmetod

Det huvudsakliga syftet 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”, särskilt när det gäller inventeringsmetoden.

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. Hur ska den se ut? Hur ska inventeringsmaterialet etc. användas? Vilka analyser ska göras? Våra val när det gäller metod för inventering av hinder, dialog med brukare och åtgärdsprioritering redovisas kortfattat nedan. Arbetsgången sammanfattas i bilaga 1.

### *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 (jämför resonemanget under avsnittet om åtgärdsrioritering).

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, där representanterna hade god kännedom om hur man rör sig i området. En del justeringar gjordes därefter.



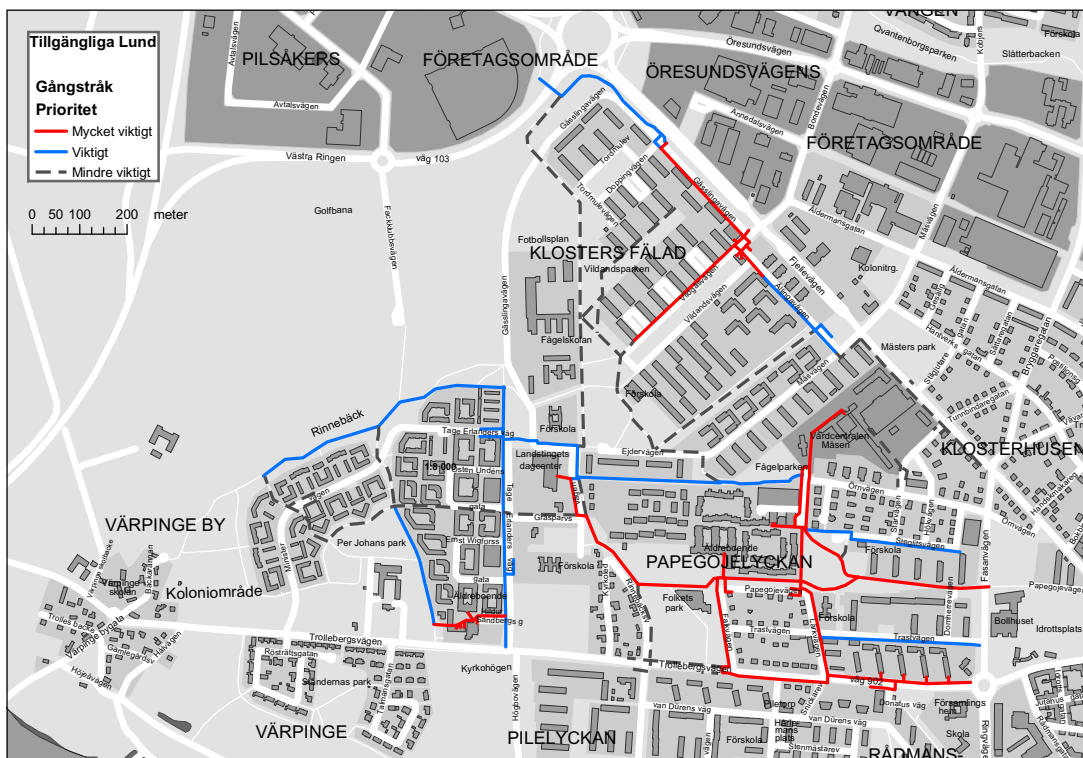
Med en begränsad budget för åtgärder är det avgörande att åtgärderna hamnar på rätt plats. Relativt mycket arbete lades därför på att hitta de viktigaste gångstråken.

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

- Startpunkt
- Målpunkt
- Referensgruppens synpunkter
- Rekreativstråk

Olika kriterier ställdes upp för vad som var en stor, måttlig respektive liten startpunkt etc. se bilaga 2.

En del bedömningar var svåra att göra utifrån kartmaterialet, exempelvis var det svårt att avgöra var man i praktiken går och hur långa omvägar man kan acceptera. Mindre justeringar av stråkens exakta sträckning har därför gjorts i fält. Bilden nedan visar gångstråken på Väster i Lund.



Gångstråken.

## 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 välja 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 på dels kommunens gång- och cykelpolicy, dels kommunförbundets riktlinjer, se bilaga 3. 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.

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 <sup>1</sup>	8. vilplatser <sup>2</sup>	9. handikapparkering
10. entréer		

Vissa av kriterierna för vad som räknas som hinder skiljer sig från kriterierna i Kommunförbundets "Tillgänglig stad" (se bilaga 3). Målsättningen måste naturligtvis vara att så många som möjligt skall klara att ta sig fram i stadsmiljön utan hjälp, men oavsett på vilken nivå man sätter gränsen för ett hinder så finns det alltid personer som inte klarar den "accepterade nivån". I Tillgängliga Lund grundar kriterierna sig på en avvägning mellan vilka praktiska/ekonomiska möjligheter det finns att åtgärda hindren och vilka fördelar det innebär för personer med funktionshinder.

Bedömning av lutningar kan tas som exempel; Gränsvärdet för tvärlutning är enligt Tillgänglig stad 1 %, enligt Tillgängliga Lund 4 %. Om gränsvärdet på 1 % skulle följas hade det inneburit att hela gångvägnätet i Lund skulle klassas som hinder, vilket i sin tur skulle innebära oerhört stora kostnader att åtgärda. Det hade också gett signaler om att tillgänglighetsskapande åtgärder är så dyrt att genomföra så att arbetet endast kan utföras inom mycket begränsade geografiska områden.

<sup>1</sup> Punktföreteelser i gångbanan. Exempelvis ojämnheter i gångytan, felplacerade stolpar

<sup>2</sup> Befintliga vilplatser samt behov av vilplatser

Genom denna ”mildare” bedömning i kombination med tydliga direktiv för utformningen vid ny- och ombyggnad kommer gatumiljöns tillgänglighet successivt att förbättras, utan nämnvärd merkostnad.

Inventeringen genomfördes i två omgångar, under maj respektive november månad. Först inventerades prioritet 1-stråken. Därefter gjordes en sammanställning 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:

<b>Omedelbara hinder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kan åtgärdas direkt ute i fält</li> <li>• Huvudsakligen framkomlighets hinder</li> </ul>	Exempelvis vippskyltar på gångbanan, utstickande buskage över gångbanan
<b>Enkla hinder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder som är enkla att genomföra till en låg kostnad</li> <li>• Framkomlighets- och driftsåtgärder</li> </ul>	Exempelvis justering av avfasning, lagning av ojämnheter i gångyta
<b>Svåra hinder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplexa och kostnadskrävande åtgärder</li> <li>• Framkomlighets- och trygghetsåtgärder</li> </ul>	Exempelvis en korsningsåtgärd som inte är given och dessutom kräver att flera parter involveras, dyra hållplatsåtgärder



*Vippskyltar på gångbanan, ett exempel på ett omedelbart hinder som efter diskussion med butikägaren kunde åtgärdas direkt.*



*En avfasning som lutar 22 % är ett exempel på ett hinder som är enkelt att åtgärda.*



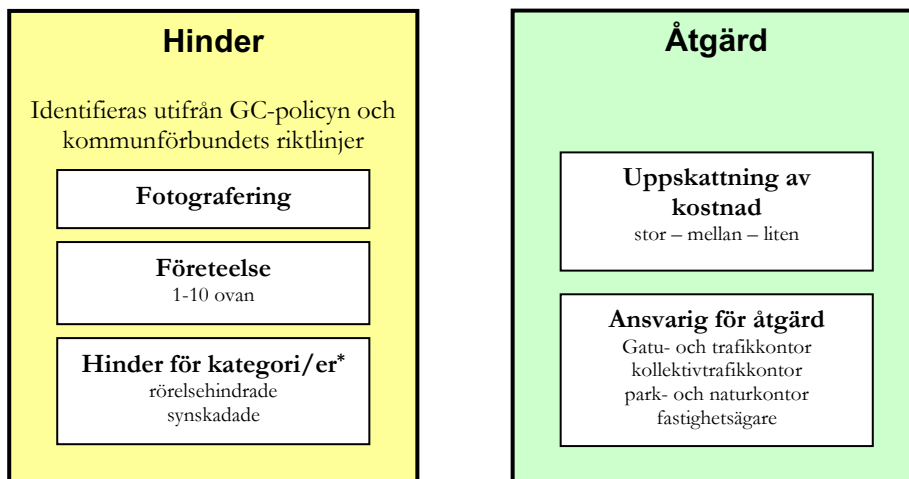
*En hållplats utan hög plattform, taktil information och väderskydd kan inte användas av alla, ett exempel på ett svårt hinder. Ombyggnaden blir kostsam.*

## HUR?

metod/principer  
detaljeringsgrad  
vem  
digitaliseringsgrad

Den tredje frågan när det gäller inventeringen handlar om **hur** arbetet skulle genomföras. Exempelvis vilken utrustning man ska använda, 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 nedan.



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



Noteringarna gjordes i en handdator med inlagd digital kartbild. Programmeringen av handdatoren gjordes på ett överskådligt och enkelt sätt, där de flesta valen gjordes i kryssrutor eller rullgardinsmenyer. I bilaga 4 finns upplägget i handdatoren beskrivet.

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

Tabellen nedan visar ett utdrag ur GIS-programmet.

ID	Foto	Stråk prio	Före-teelse	Hinder-typ	M_rull-stol	El-rullstol	Rolla-tor	Syn-svaga	Blinda	Hinder_text	Storlek	Åtgärd_text	GT	GT drift	Park	Fast ag	Koll
5	5-8_vilplats	Mycket viktigt	Vilplats				ja			fel utformning; säsong	liten	ny bänk			ja		
12	12_hinder	Mycket viktigt	Hinder	ojämnhet	ja	ja	ja	ja	ja	hål	liten	laga hål		ja			
13	13_entre	Mycket viktigt	Entre		ja	ja		ja	ja	manöverknapp högt placerad, ledstråk saknas	mellan	fastighetsägare				ja	
16	16_GC	Mycket viktigt	GC-korsning		ja	ja	ja	ja	ja	komplicerad trafik-situation, upplevd olycksrisk	stor	trygghetsåtgärd	ja				
54	54_GC	Mycket viktigt	GC-korsning	annat	ja		ja			lutning avfasning 11 %	mellan	fläckare ramper + tryckknapp på arm					
68	68_hpl	Mycket viktigt	Hällplats		ja	ja	ja	ja	ja	låg ks, ej vilplats, smal G-bana 0,8 m	stor	kollektivtrafiken					ja
237	länk_14	Viktigt	Länk		ja		ja			tvärfall 4-7%	stor	höja ks, ny beläggning	ja				

I inventeringsskedet bedöms alltså hindret inklusive åtgärdens omfattning i sin helhet. Inga noteringar om detaljer som exempelvis kantstenshöjd, gångbanebredd eller antal körfält görs. Detta sätt att arbeta stämmer väl överens med hur arbetet i övrigt bedrivs på förvaltningen. Vid en ombyggnad utförs inte en enskild åtgärd i taget. När exempelvis ett övergångsställe byggs om gör man flera åtgärder samtidigt, t ex justering av branta ramper, taktila plattor läggs dit och målningen förbättras. Därför är möjligheten och kostnaden att åtgärda mer intressant än fakta om en enskild detalj hos ett hinder.

Inventeringsmetoden 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 klar 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.



*Inventeringen i full gång.*

## Dialog med brukare

Nedanstående former för dialog och samråd med brukarna, äldre och funktionshindrade, har diskuterats i projektet:

<b>Information i brevlådan</b>	<b>Besök/möten på äldreboenden, vårdcentral, pensionärs- och handikapporganisationer</b>
<b>Enkät</b>	<b>Intervjuer/fokusgrupper</b>
<b>Arbetsgrupp/referensgrupp</b>	<b>Utställning</b>
	<b>Stormöten</b>

De olika formerna har sina för- och nackdelar. Återigen är det viktigt att ha syftet med dialogen i fokus och att ställa sig frågor som vilka resurser som finns till förfogande och hur det material man får fram ska användas.

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 ganska 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. Av samma skäl har också kontakterna med dagspressen varit begränsade.

På ett stormöte finns dessutom risken att den enskilda känner sig utpekad. Från äldreboendet i området avrådde man bestämt från att anordna större möten i detta sammanhang. Det upplevdes också som tveksamt vad en enkät eller information i brevlådan skulle ge i praktiken.

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

## Referensgruppen

Till arbetet har en referensgrupp bestående av representanter för handikapp- och pensionärsorganisationerna knutits. Gruppens sammansättning utgick från en redan formerad grupp, *trafikmiljögruppen*. Trafikmiljögruppen är en av handikapprådets arbetsgrupper och består av representanter från handikapporganisationerna och tjänstemän från Tekniska förvaltningen samt tillgänglighetsrådgivaren. Man träffas fyra gånger per år och diskuterar trafikfrågor.



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.

Gruppen har haft sammanlagt åtta möten under året. Man har fortlöpande informerats om projektet och fungerat som bollplank. Särskilda möten, utöver trafikmiljögruppens ordinarie möten, har hållits kring identifiering och prioritering av gångstråken samt val av åtgärder. Referensgruppen har också deltagit i utvärderingen av åtgärderna, se kapitlet om utvärderingen.

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 arbetet i Tillgängliga Lund har aktiviteten varit stor. Deltagarna har varit mycket positiva till att delta i projektet.

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.

## Utställning

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. I bilaga 6 visas utställningsmaterialet.



## 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.

För att penetrera frågan om nyttan i tillgänglighetsprojekt ytterligare anordnades ett seminarium med representanter från Boverket, Kommunförbundet, Vägverket, Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet, fristående tillgänglighetskonsulter samt tjänstemän från Lunds kommun. Dessutom deltog Tekniska nämndens ordförande.



*Vad är viktigast - att ordna avfasningar vid ett övergångsställe eller att justera ett uppstickande brunnlock?*

Från seminariet kan sammanfattningsvis konstateras:

- Bristerna i utemiljön är många
- Kommunerna bör göra mer, men resurserna är begränsade
- Generellt sett gör åtgärder där flest människor rör sig störst nytta
- Man bör arbeta med alla hinder längs ett stråk
- Stråkstrategin har både för- och nackdelar

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

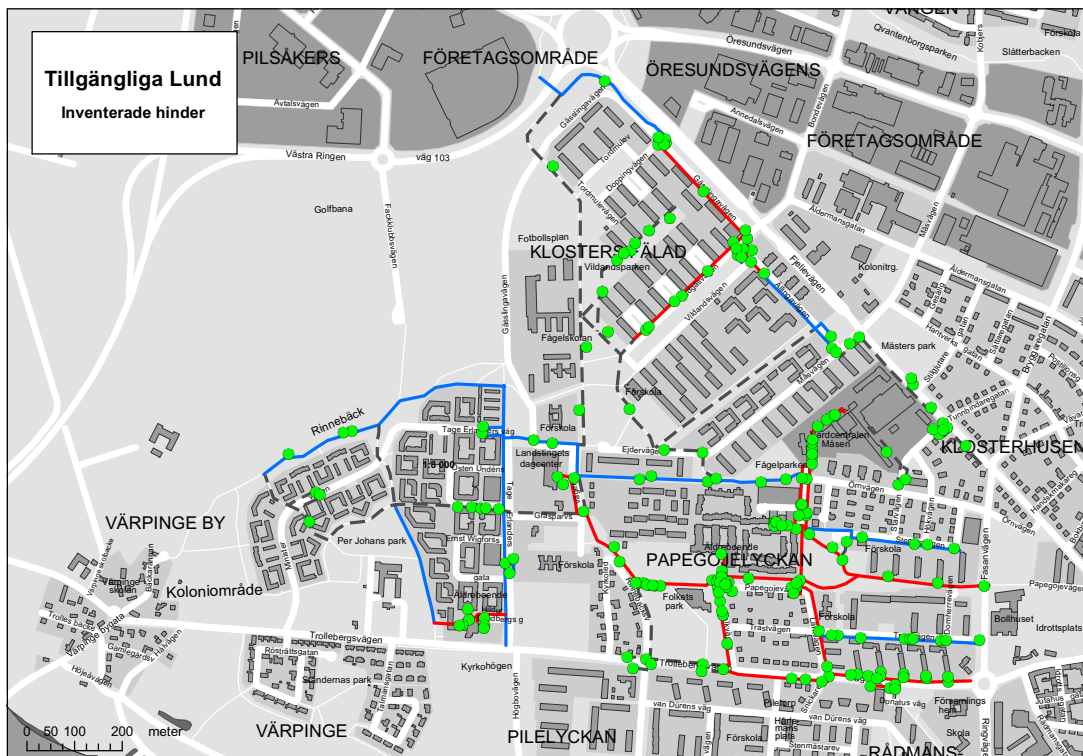
Sammanlagt registrerades ungefär 200 hinder under inventeringen. Tabellen nedan visar några resultat från inventeringen:

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>12,3 km</i>	<i>197</i>	

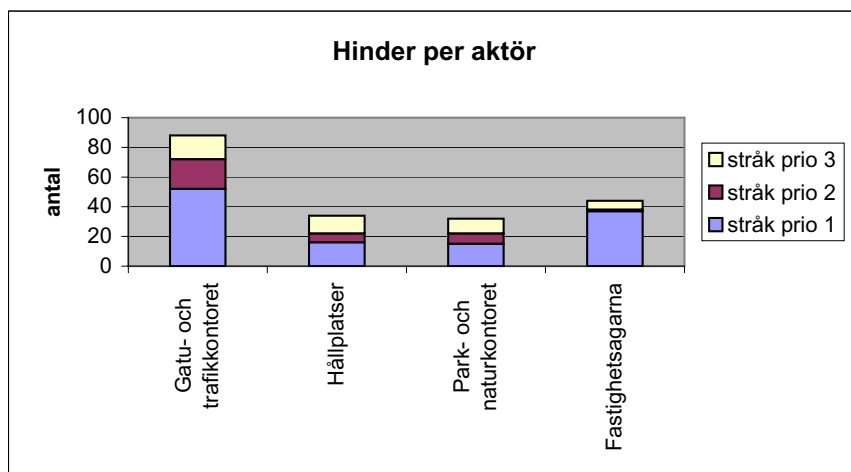
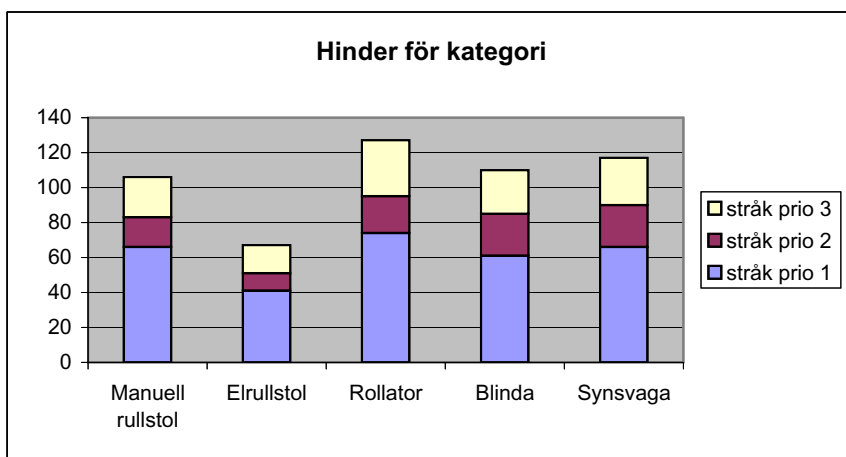
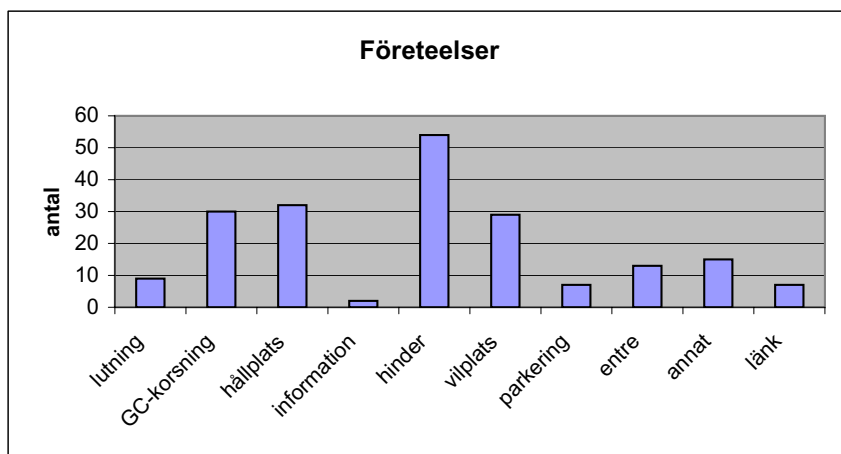
På de mindre viktiga stråken var det alltså betydligt glesare mellan hindren. En förklaring kan vara att en stor del av dessa stråk låg i parkmark.

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.

Bilden nedan visar samtliga inventerade hinder.

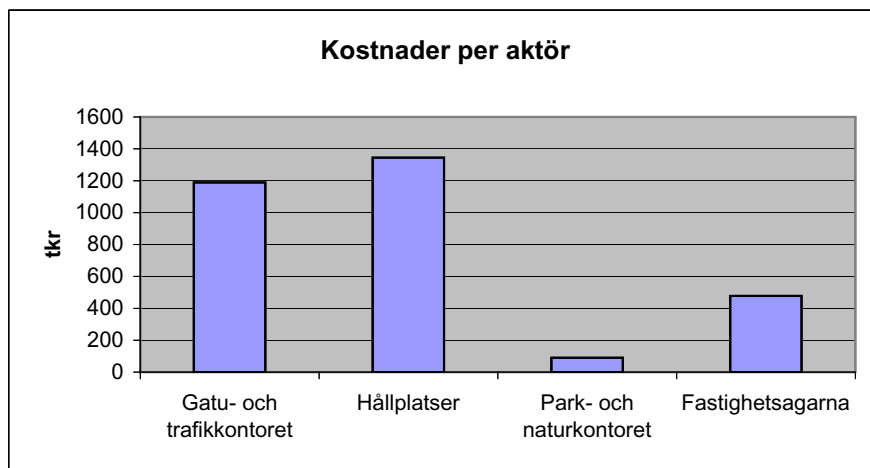


Diagrammen nedan visar några olika resultat från inventeringen:



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

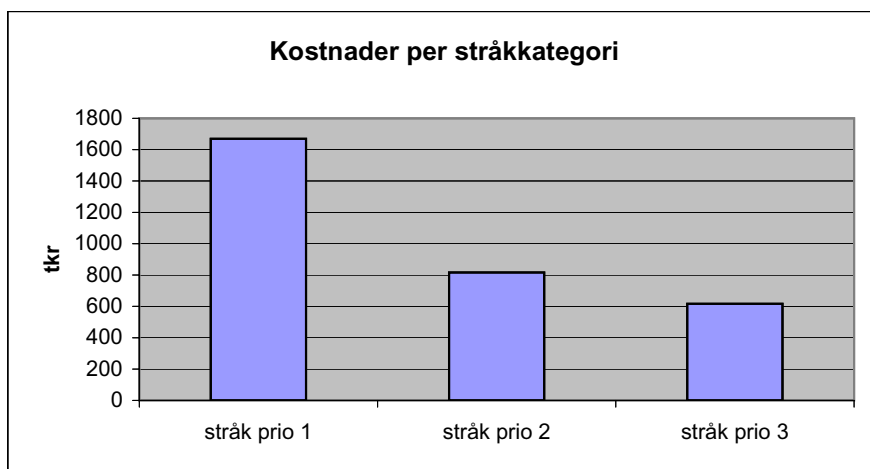
Vid inventeringen gjordes även en uppskattning av kostnaden. I efterhand har en mer noggrann kostnadsbedömning gjorts för respektive hinder för att få en mer fullständig kostnadsbild. Diagrammet nedan visar hur kostnaderna fördelas på de olika aktörerna med ansvar för åtgärder (Gatu- och trafikkontoret, park- och naturkontoret samt fastighetsägarna). I diagrammet redovisas kostnaderna för hållplatsåtgärder separat.



Mest kostnadskrävande är tillgänglighetsanpassningen av hållplatserna. Även Gatu- och trafikkontorets övriga åtgärder tar mycket resurser i anspråk. Särskilt dyra åtgärder är exempelvis ombyggnader för att justera tvärfall på gångbanor samt att separera fotgängare och cyklister på gång- och cykelbanor (inklusive breddning).

Den totala kostnaden för att åtgärda samtliga hinder på gatumark uppgår till ca 2,5 miljoner kronor. Detta ska jämföras med de resurser som Gatu- och trafikkontoret avsatt, 500 tkr, vilket motsvarar ungefär en femtedel. Ytterligare medel kommer att sökas från Skånetrafiken, men även inklusive detta bidrag kan inte en helt tillgänglig miljö skapas för alla. En prioritering har därför varit nödvändig.

Fördelning av åtgärds-kostnader på de tre stråkkategorierna:



Prioritet 1-stråken kräver mest resurser att åtgärda, det är också här flest hinder finns. I bilaga 5 finns en karta som illustrerar inventeringen mer i detalj.

## 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 tre aktörer;

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

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

Stråk	Omedelbara hinder	Enkla hinder	Svåra hinder
<b>prioritet 1</b>	2003	2003	Framkomlighet: 2004/plan Trygghet: plan
<b>prioritet 2</b>	2003	2004	registreras
<b>prioritet 3</b>	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 åtgärdas under 2004, alternativt planeras in på sikt. De svåra hindren som har med framkomlighet att göra utgörs i detta fall av kostnadskrävande hållplatsåtgärder. Drygt hälften av hållplatserna kommer att åtgärdas inom kort, övriga planeras för framtiden. Hinder som beror på en känsla av otrygghet läggs in i Gatu- och trafikkontorets övriga planering för trygghetsåtgärder.

På prioritet 2-stråken åtgärdas enkla hinder under 2004 medan svåra hinder registreras för framtiden. Dessa åtgärder kan genomföras exempelvis som passa-på-åtgärder. På prioritet 3-stråken genomförs driftsåtgärder. Övriga enkla hinder liksom svåra hinder registreras för framtiden.

Gatu- och trafikkontoret genomförde ett antal enkla åtgärder på prioritet 1-stråken i december 2003. Exempel på åtgärder är avfasningar, taktilla plattor och flyttning av stolpar. Val av åtgärder utgick från det material som visades för de boende på utställningen och som diskuterades i referensgruppen. Bilaga 6 visar åtgärdsförslagen i utställningen. Vissa justeringar gjordes efter inkomna synpunkter. Ett antal nya avfasningar tillkom, medan andra förslag till åtgärder prioriterades bort. Projekteringen av de enkla åtgärderna genomfördes på plats genom att man ritade ut vad som skulle åtgärdas.

Följande ombyggnader genomfördes: 19 avfasningar (13 nya, sex justeringar), två ombyggnader av övergångsställen, taktil information i tre gångpassager/övergångsställen, en breddning av gångbana och målning av en handikapparkeringsplats. Kostnaden för åtgärderna uppgick till knappt 150 tkr. Dessutom gjordes ett antal driftsåtgärder som lagningar av hål och ojämnheter, flyttningar av stolpar etc.

En översikt med genomförda åtgärder finns i bilaga 7.

Bilderna nedan visar hinder före och efter åtgärd.

### Gångbana, Papegojevägen



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



*Efter: breddad gångbana med avfasning.*

### Övergångsställe, Trastvägen



*Före: övergångsställe med smala avfasningar med för stor lutning, ingen taktil information och dålig målning.*



*Efter: övergångsställe med breda, flacka avfasningar, taktil information, och förbättrad målning.*

Gatu- och trafikkontorets åtgärder genomfördes 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 kostnadskalkylen för fortsatta åtgärder förbättrades.

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 "åtgärds paket" tagits fram. Åtgärds paketen innehåller kartor med hindren markerade, foton på respektive hinder samt beskrivning av hinder och åtgärd (från inventeringen).

### **Park- och naturkontoret**

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 kommer att placeras 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) genomförs på samtliga stråk.

### **Fastighetsägarna**

Fastighetsägarnas insatser för ökad tillgänglighet är en viktig del. Separata möten med fastighetsägarna inom området planeras under våren 2004. 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) att möjligheterna 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, 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.

# Kunskapsspridning

En viktig del i Tillgängliga Lund har varit att sprida kunskap, öka intresset och förståelsen för tillgänglighetsfrågor. Engagemang på alla nivåer, från beslutsfattare till den som sätter sista stenen vid en ombyggnad, är grundläggande i arbetet med att skapa en miljö som fungerar för alla.



Som ett led i detta arbete har kurser i handikappförståelse anordnats för såväl tjänstemän som entreprenörer. På kursen varvas teori och praktiska inlevelseövningar, där man får prova att ta sig fram i trafiken med vit käpp och bindel för ögonen och i rullstol. Kurserna har gett en betydligt djupare insikt i funktionshindrades svårigheter i stadsmiljön.



*Diskussion kring höga trottoarkanter med entreprenörer.*

Tillgängliga Lund har presenterats vid ett antal konferenser och seminarier. Lundaborna har mött projektet genom olika arrangemang och arbetet har presenterats för ett antal kommuner. Nedan finns exempel på tillfällen då Tillgängliga Lund presenterats i olika sammanhang:

- Dagspressen, fortlöpande
- Informationsblad till samtliga hushåll på Väster, mars 2003
- Europeiska mobilitetsveckan, september 2003
- Kommunförbundets tillgänglighetskurs i Lund, oktober 2003
- Utställning äldreboende och stadsdelsbibliotek på Väster, november 2003
- Tillgänglighetsintresserade kommuners nätverk, konferens, november 2003
- Inspirationskonferens HSO, Region Skåne och Svenska Kommunförbundet Skåne, december 2003
- Radio Malmöhus, december 2003
- Planera-Bygga-Bo (Boverkets skrift), nr 6 2003
- Kommuner (Malmö, Kävlinge, Helsingborg m.fl.), pågående





*En Lundabo provar på hur en felparkerad cykel kan upplevas för en synskadad, Europeiska mobilitetsveckan.*

Erfarenhetsåterföringen när det gäller fysiska åtgärder, att bygga rätt nästa gång man bygger om eller bygger nytt, har också varit en viktig del i projektet.

Tillgängliga Lund har fått mycket uppmärksamhet under året som har gått. Inte minst internt har ett ”nyvaknat” intresse för frågorna skapats. Tillgänglighetsfrågorna har blivit en ännu mer självklar del i det vardagliga arbetet. Detta har varit till stor draghjälp genom hela processen. Dessutom har arbetet blivit så mycket mer stimulerande för oss som har deltagit!

# Utvärdering

Både arbetsmetod och åtgärder har utvärderats inom projektet. Externa konsulter har utvärderat processen/arbetsmetoden och åtgärderna. Åtgärderna har även utvärderats av referensgruppen. En sammanfattning av konsulternas utvärdering redovisas nedan, en fullständig rapport finns att tillgå.

## Arbetsmetod

*Utvärderingen har genomförts av Tyréns, Trafik och Landskap i Helsingborg genom Lars Nilsson och Oscar Grönvall. De har också författat texten nedan.*

Arbetet med utvärderingen redovisades och diskuterades under hand med projektledaren Ann Cederberg. För att få en tydligare bild av processen intervjuades projektgruppens representanter, dessutom deltog vi vid ett möte med projektgruppen och ett med referensgruppen.

Tyngdpunkten i utvärderingen, ligger på processen (arbetsmetoden), metodens generaliserbarhet och hur man kan gå vidare. Utvärderingen av processen visar på att den metod som Lund har använt med ett pilotprojekt där man arbetat för att finna formerna för tillgänglighetsarbetet är en bra metod som kan rekommenderas till andra kommuner också. Vi anser att det valda arbetssättet är användbart som ett effektivt sätt att påbörja arbetet med att åtgärda hinder för funktionshindrade.

## Organisation

Projektet har letts av gatu- och trafikkontoret och varit organiserade med en arbetsgrupp, en projektgrupp och en referensgrupp. Projektet har haft en bred sammansättning med olika kompetenser från olika enheter inom den kommunala organisationen. *Det breda upplägget känns naturligt* för ett pilotprojekt inom ett så pass komplext område som tillgänglighet för funktionshindrade. Dock saknades en *utredare från kollektivtrafiken* och likaså hade man inte någon fastighetsägare med.

Efter en inledande lärofas bör projektgruppen dock kunna arbeta mer som ett nätverk, dvs att man tar kontakt med olika personer inom nätverket vid behov och träffas vid ”strategiska val”. Nätverket och personernas kompetens är viktigt, likaså är det viktigt att samarbetet med både fastighetssidan och kollektivtrafiken stärks.

Det vardagliga arbetet bör kunna genomföras enligt pilotprojektet, dvs av två personer, varav en med ”trafikkompetens” och en med ”tillgänglighetskompetens”. Kompetenserna bör säkerställas i den kommunala organisationen.

Referensgruppen med sin lokala komplettering bör finnas med även i fortsättningen. Lokal medverkan är lite av en nyckel till framgång. Det gäller att hitta rätt i början och att få med sig erfarenheter på slutet. Den lokala förankringen kan stärkas ytterligare med en enkel och tidvis bemannad utställning, vilket rekommenderas. Med tanke på projektets karaktär känns det både *bra och nödvändigt med den lokala kunskapen*.

## Inventering

Vid inventeringstillfället gjordes en helhetsbedömning av både hinder och åtgärd. Ute på plats gjordes både en analys och en värdering. Sättet att inventera är enligt vår bedömning kärnan i pilotprojektet. Man har eftersträvat ett effektivt arbetssätt som ska kunna leda fram till konkreta åtgärder. Metoden känns i sin helhet bra, men den *ställer höga krav på de som medverkar*, både vad gäller engagemang och kompetens. Vi anser att *metoden förutsätter kunskap och är personbunden* i så motto att den som inventerar också bör vara med vid bedömning av åtgärder. Bedömning av inventeringskriterier se åtgärdsutvärdering nedan.

Förutom att man inventerar områdesvis bör man också snabbt inventera det som kan behövas för att kunna samordna (passa på) med andra åtgärdsprogram (typ asfalteringsprogram). Viktigt är också att större åtgärder förtecknas till åtgärdslistor för andra åtgärdsprogram.

För centrum bör man starta ett separat projekt. Centrum är så pass olikt, med betydligt fler målpunkter. Detta ställer ytterligare krav på att fastighetsägare och kollektivtrafik måste vara med och gärna också centrumförening eller liknande.

## Åtgärder, prioritering och uppföljning

Åtgärder, prioritering och uppföljning bör kunna genomföras i princip enligt pilotprojektet, dvs man samråder med referensgruppen och ”nätverket” som här bör träffas som en formell projektgrupp. Viktigt för fortsatt arbete är att dokumentera de synpunkter som framförs och de val som görs (motiv). Detta dokument blir till nytta vid kommande uppföljningar. Med tiden kommer ”ribban att höjas”, vilket innebär att även sådant som inte kommer med första gången kan bli aktuellt. Även då behövs underlag för prioriteringar.

## Nyttan

*Nyttan har flera dimensioner.* I synnerhet med ett pilotprojekt som Tillgängliga Lund. Det handlar om att fånga kunskap som ofta är spridd på ett mer eller mindre okänt sätt inom en kommunal organisation, att delge kunskap och att få igång en ny och fungerande vardaglig verksamhet. Det handlar mycket om delaktighet, samverkan och samordning och att kunna ”passa på” när något är på gång. Breda nätverk med ingångar i olika kunskapsområden är nödvändigt. Mycket av detta återfinns i projektet.

Vid intervjuerna och mötena med projektgruppen respektive referensgruppen framkommer ett samlat intryck av att *man anser att genomförda åtgärder är nyttiga*, dvs att man bedömer att de kommer att medföra ökad tillgänglighet för ett tillräckligt stort antal funktionshindrade.

En brist i sammanhanget är dock att projektet vid utvärderingstillfället inte hunnit ha kontakter med fastighetsägarna om åtgärder på byggnader, exempelvis vid entréer, och att man inte hunnit genomföra åtgärder inom kollektivtrafiken, exempelvis hållplatsbyggnader. Arbetsgruppen arbetar med båda frågorna och man betonar själva vikten av dessa åtgärder ur ett ”Hela resan” perspektiv.

## Hur kan projektet fungera för andra kommuner

Projektet Tillgängliga Lund bör kunna fungera som vägledare även för andra kommuner. Arbetsmetoden förutsätter att det finns kunskap och att man inte kopierar arbetsättet ”rakt av”. Vi rekommenderar snarare att man i varje kommun börjar med ett eget pilotprojekt som bygger på Lundamodellen men som via pilotprojektet stäms av mot de egna förhållandena, såväl i form av personalresurser som bebyggelsestruktur mm.

Försök hitta nätverket av egen kunskap, bygg upp en formell projektorganisation enligt Lundamodellen, men som också har bäring på hur man kan föreställa sig att det fortsatta arbetet ska bedrivas. Ta gärna kontakt med sakkunniga, exempelvis inom Vägverket och använd Lundarapporten som komplement till handboken Tillgänglig Stad. Börja inte med centrum, välj ett någorlunda enkelt bostadsområde. Se till att all praktisk utrustning (handdatorer och regler för inventering, dokumentation mm) finns på plats.

## Åtgärder

### Experternas utvärdering

*Utvärderingen har genomförts av Oscar Grönvall Tyréns, Trafik och Landskap i Helsingborg tillsammans med Gerhard Leth, tillgänglighetskonsult från Hässleholms kommun. Texten nedan har författats av Tyréns.*

Vårt arbete har fokuserats på att utvärdera användbarheten av utförda och planerade åtgärder på de av kommunen utpekade viktigaste stråken (primärstråken) inom området. I projektet ”Tillgängliga Lund” har man utgått från metodbeskrivningarna i ”Tillgänglig stad” och gjort ytterligare avgränsningar för att finna en för kommunen hanterbar metod. Förutom den avgränsning som stråktänkandet i sig innebär, har man valt att inventera och åtgärda hinder som berör rörelsehindrade och synskadade vilket vi bedömer är en naturlig start, man ska dock vara medveten om att man på sikt bör återkomma till området för att gå vidare med övriga funktionshinder. Vidare har kommunen gjort vissa prioriteringar bland de hinder som identifierats inom stråken. Exakta avgränsningar redovisas i projektrapporten. Avvikelserna innebär i samtliga fall att det blir färre personer inom respektive grupp dimensionerande förmågor som får en tillgänglig miljö utifrån sina förutsättningar. Då projektet har haft begränsade ekonomiska resurser bedömer vi ändå att man inom projektets ram gjort rimliga prioriteringar.

Vid den inventering som gjorts av oss för att kunna utvärdera åtgärderna inom projektet har vi i första hand studerat de huvudstråk som pekats ut inom projektet, men för att få en helhetsbild av området har vi också gjort en översiktlig inventering av övriga stråk. *Vårt huvudsakliga intryck är att man har funnit en metod och en åtgärdsnivå som är en fungerande plattform för fortsatt arbete.* Vi vill dock kommentera ramputförningen där man har frångått max lutning 1:12 (8 %) och tillåter 1:10 (10 %). Vi ställer oss tvekan till detta avsteg med tanke på fallrisk och den tydliga rekommendation som finns i bl a Boverkets föreskrifter. Om det finns en befintlig lutning på 1:10, kan vi förstå att man inte prioriterar att åtgärda den före andra ”viktigare” åtgärder. Vid ombyggnad är det dock viktigt att hålla sig till en max lutning på 1:12.

Med en stram budget har man valt bort några åtgärder som vi gärna sett att man vidtagit så som att:

- Vissa sträckor med smal trottoar har räknats som punktavsmalningar varför en bredd på 90 cm har accepterats.
- Huvudstråken har i vissa lägen avgränsats för strikt. På ett par ställen hade det varit önskvärt att komplettera med i första hand avfasningar som skulle kunna koppla angränsande områden till huvudstråken. I områdets ytterkant skulle åtgärder längs ”gräns”-gatorna kunnat ge bättre tillgänglighet till nästkommande inventeringsområden.
- Passa-på-åtgärder skulle kunnat utnyttjats. På en gata noterade vi att man nyligen utfört grävarbeten på platser där avfasningar kunde skapa lämplig koppling mellan gatans båda trottoarer.
- Längs ett par huvudstråk finns det lyktstolpar som står en bit in i gångbanan. Dessa stolpar bör kontrastmarkeras.

Punkterna ovan sammanfattar i stort våra intryck från inventeringen. Ett viktigt avsteg från gränsvärdena i ”Tillgänglig stad” som inte kommenterats ovan är att man tillåtit brantare sidolutningar. Vår bedömning är att man gjort en korrekt prioritering för tillfället, men att man bör ha med branta lutningar i inventeringsmaterialet. På så sätt har man en beredskap inför att ytorna ska åtgärdas i något annat sammanhang.

## Rekommendationer

Efter att ha inventerat försöksområdet och tagit del av den metod som använts inom projektet kan vi konstatera att det ur ett kommunalt perspektiv är en lämplig metod att arbeta efter. För att få ett bra resultat är det viktigt att man tänker igenom vilka stråk som är viktigast och hur dessa går. Att först göra ett förslag utifrån befolkningsdata och start- och målpunkter och därefter stämma av med en referensgrupp har gett ett bra resultat. En slutlig avstämning har sedan också skett under själva inventeringen.

I vissa fall kan en förutbestämd budget ha gjort att man avgränsat sig väl hårt. För att få ett riktigt tillfredsställande resultat bör man vara något mer ”frikostig” i bedömningar över vad som är ett hinder och också vad som ingår i stråken. Vi är medvetna om att detta kräver ytterligare resurser och vill därför rekommendera att fortsatt arbete ges utökade budgetramar för att nå ett ännu bättre resultat. Beroende på hur arbetet läggs upp kan man tänka sig att inventeringen får styra hur stor budget som anslås för åtgärder. Med en förutbestämd budget är det extra viktigt att ta till sig de erfarenheter som man fått genom pilotprojektet.

## Referensgruppens utvärdering

Åtgärderna har även utvärderats tillsammans med referensgruppen. På gruppens avslutande möte i januari gjordes en rundvandring på gångstråken runt äldreboendet Papegojelyckan. Samtliga enkla hinder hade åtgärdats, medan de större åtgärderna (hållplats- och trygghetsåtgärder) återstod. Några förbättringar vid entréer till publika lokaler hade inte heller gjorts.



De genomförda ombyggnaderna testades och diskuterades utifrån äldre och funktionshindrades behov. Representanterna från handikapp- och pensionärsorganisationerna ansåg att åtgärderna genomförts på ett bra sätt och att det har blivit lättare för rörelsehindrade och synskadade att ta sig fram. Samtidigt påpekade man vikten av att de återstående åtgärderna verkligen genomförs, särskilt när det gäller anpassningen av hållplatser och förbättringar vid entréer. Detta är angeläget om hela resan från start till mål ska bli möjlig för alla.

## 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 driftsidan (asfaltprogrammet). Val av område görs successivt, utifrån exempelvis var andra projekt är på gång.

En bred förankring är viktig även i framtiden. Ett etablerat nätverk inom organisationen är önskvärt, formerna flexibla. Dialogen med brukarna sker lämpligen 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. Utvärdering av arbetet sker i första hand tillsammans med brukarna.

För arbetet i centrum kan arbetssättet komma att se något annorlunda ut. Exempelvis är en bredare förankring med fastighetsägare, centrumförening etc. nödvändig.