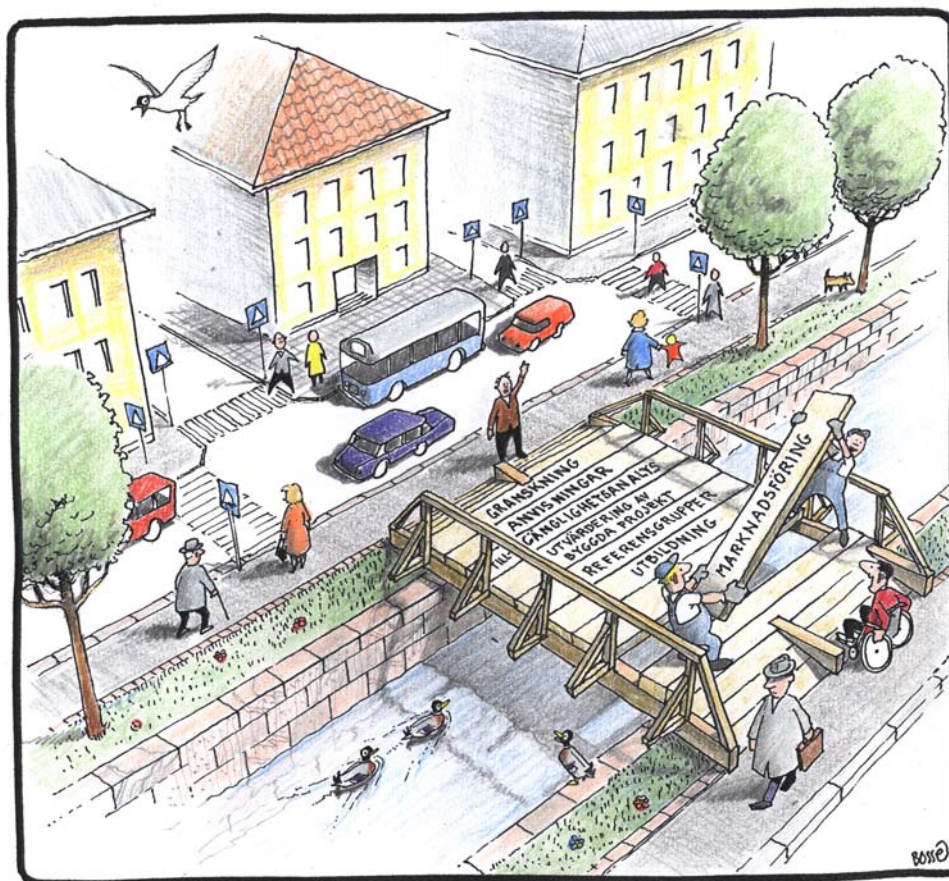




Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Trafik för alla



Trafikkontorets handikappprogram

RAPPORT NR 1:2005

TRAFIKKONTORET

ISSN 1103-1530, ISRN GBG-TK-R--1:2005—SE

Trafikkontorets handikappprogram

Beställare: Beata Löfmarck, Trafikkontoret
Konsult: Roland Ahlgren, Landskapsgruppen AB
Illustrationer: Bosse Österberg
Göteborg 15 december 2004

Förord

Trafiknämndens officiella uppdrag är att, med Trafikkontoret som resurs och genomförare, tillgodose medborgarnas och näringslivets transportbehov på olika områden.

Stadens offentliga platser inklusive gatumiljön spelar en viktig roll för alla medborgare i staden. Att åstadkomma en gatumiljö som fungerar för "alla" är fullt möjligt men för att lyckas krävs kunskap, vilja, resurser och medverkan från brukarna. Trafikkontoret har ett stort ansvar för att lyhört utveckla mänskliga miljöer. Gaturummet och transportsystemet serverar bland annat sektorerna vård, skola och omsorg. För att skapa en fungerande samhällsstruktur där alla kan vara delaktiga krävs att plattformen, den fysiska miljön, fungerar.

Syftet med Trafikkontorets handikappprogram är att sammanfatta pågående arbete med tillgänglighet och fastställa målbilder för att skapa en tillgänglig stad. Programmet skall vara en utgångspunkt i arbetet med att kartlägga och åtgärda hinder i trafik- och gatumiljön.

Att uppfylla funktionshindrades behov skall inte vara en anpassning av ett otillgängligt normaltillstånd – utan det är normaltillståndet som skall vara tillgängligt och användbart även för funktionshindrade. "Det som är nödvändigt för vissa underlättar för oss alla."

Göteborg är en stad med lång historia och många anrika miljöer. Till vissa delar är gaturummen slitna och i behov av allmän upprustning. Vissa delar behöver även byggas om på grund av förändrade värderingar med ökad tyngd på kollektivtrafik, trafiksäkerhet och prioritering av oskyddade trafikanter. Vid nybyggnadsprojekt kan tillgänglighetsfrågorna infogas i den ordinarie planeringsprocessen och tillgängliga miljöer skapas utan några betydande merkostnader. När det gäller att uppfylla nya lagkrav och skapa tillgänglighet för funktionshindrade i befintliga miljöer, står vi på Trafikkontoret, med alla våra medaktörer i Göteborgs stad, inför en stor utmaning.



Jonas Johansson
Trafikdirektör
Trafikkontoret Göteborgs Stad

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING

1	BAKGRUND	1
2	INLEDNING	4
2.1	PROGRAMMETS UPPBYGGNAD	4
2.2	MÅL	5
2.3	KOMMUNENS PLANERINGSPROCESS	7
3	ÅTGÄRDER	11
3.1	GRANSKNING	11
3.2	ANVISNINGAR	12
3.3	TILLGÄNGLIGHETSANALYS	13
3.4	UTVÄRDERING	16
3.5	REFERENSGRUPPER	17
3.6	UTBILDNING	18
3.7	MARKNADSFÖRING OCH TJÄNSTER	19
4	PROGRAMGENOMFÖRANDE	21
5	KOSTNADER	22
6	UPPFÖLJNING	23

SAMMANFATTNING

Bakgrund

Stadens offentliga platser inklusive gatumiljön spelar en viktig roll för alla medborgare i staden. Att åstadkomma en gatumiljö som fungerar för ”alla” är fullt möjligt men för att lyckas krävs kunskap, vilja, resurser och medverkan från brukarna.

Trafiknämndens uppdrag är att, med Trafikkontoret som resurs och genomförare, tillgodose medborgarnas och näringslivets transportbehov på olika områden. I fortsättningen använder vi benämningen Trafikkontoret för både Trafiknämnden och Trafikkontoret utom i de fall beslut skall tas av nämnden.

Trafik för alla – trafikkontorets handikappprogram stämmer överens med intentionerna i ”Göteborgs stads handikapplan – Synvändan”. Synvändan tillstyrktes 2004-04-22 av kommunstyrelsen. Trafikkontorets handikappprogram antogs av Trafiknämnden 2004-12-15.

Övergripande mål

Trafikkontoret ska tillsammans med övriga aktörer skapa en gatumiljö i Göteborg som är tillgänglig för alla. Det kräver att funktionshinderfrågorna beaktas i hela stadsbyggnadsprocessen.

Programmål

Handikappprogrammet skall sammanfatta Trafikkontorets nuvarande arbete med tillgänglighet på ett tydligt sätt och fastställa målbilder för fortsatt arbete. Handikappprogrammet skall vara en utgångspunkt i arbetet med att, inom Trafikkontorets ansvarsområde, kartlägga och åtgärda enkelt avhjälpna hinder på gator och allmän plats, se till att det inte uppstår några nya hinder och skapa en tillgänglig kollektivtrafik.

Lagstiftade krav på ökad tillgänglighet

Enkelt avhjälpna hinder

Boverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ändringar i plan och bygglagen med tillhörande föreskrifter som innebär att tydliga krav ska ställas på tillgänglighet vid iordningställande och ändring av allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader. Krav ställs också på att enkelt åtgärdade hinder mot tillgängligheten för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska undanröjas i lokaler och på allmänna platser. De krav som ställs omfattar såväl nyanläggningar som åtgärder i befintliga miljöer. Åtgärderna ska enligt regeringen vara genomförda till år 2010.

Tillgänglig kollektivtrafik

Genom Riksdagens antagande av propositionen Från patient till medborgare – en nationell plan för handikappolitiken (prop. 1999/2000:79) beslutades bland annat att:

- Tillgängligheten till transportsystemet bör fortlöpande förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel, trafik och övriga tjänster.
- Arbetet bör ha som mål att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade senast år 2010. Med detta mål som utgångspunkt ska en trafikslagsövergripande planering genomföras, där kollektivtrafik med stort utbud och resande prioriteras.

Ekonomi - Den springande punkten

Intentionerna i riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition (prop. 1999/2000:79) om en tillgänglig kollektivtrafik och den skärpta Plan- och bygglagen med krav på åtgärd av enkelt avhjälpna hinder, kräver omfattande insatser för att åtgärda bristande tillgänglighet för funktionshindrade. Nedan redovisas uppskattade kostnader för åtgärd i 2003 års penningvärde.

Åtgärd av enkelt avhjälpna hinder

En översiktlig kostnadsberäkning har utförts vilken visar att åtgärda "enkelt avhjälpna hinder" enligt Boverkets definitioner till år 2010 i Göteborg skulle kosta cirka 160 Mkr.

Tillgänglig kollektivtrafik till 2010

I en översiktlig kostnadsberäkning, för att skapa en kollektivtrafik tillgänglig för funktionshindrade, har totala kostnaden beräknats till cirka 550 Mkr. År 2003 utfördes hållplatsupprustningar och fysiska åtgärder av väg till hållplats för 10 Mkr.

För att göra fordonen i kollektivtrafiken tillgängliga behövs kraftfulla insatser till exempel på spårvagnarna. Som exempel kan nämnas behovet av minst 30 nya spårvagnar utöver de redan beställda till en kostnad för kommunen på ca 250 Mkr.

Några säkra siffror kan ej levereras i dagsläget då omfattningen av problembilden och faktaunderlaget i många fall är oklar. Det som kan fastställas är behovet av en kraftfull insats med öronmärkta pengar till handikappåtgärder.

Ledstjärnor i Trafikkontorets handikapparbete

Trafikkontorets arbete med att skapa tillgängliga gatumiljöer bygger på nedanstående ledstjärnor, målområden. I handikappprogrammet konkretiseras varje ledstjärna med mål, strategi, åtgärd och ansvar.

Granskning av bygghandlingar

Anvisningar för projektering

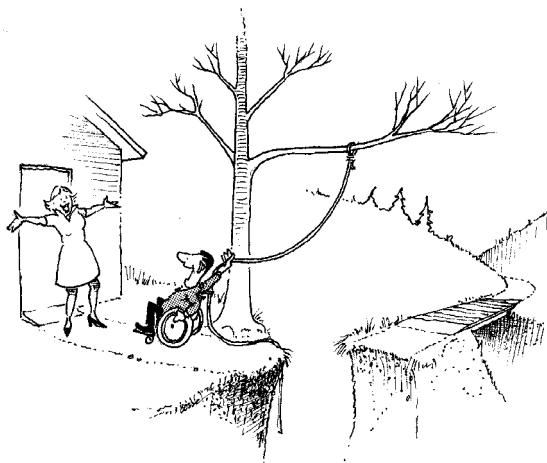
Tillgänglighetsanalys som planeringsunderlag

Utvärdering av byggda projekt

Referensgrupper mellan brukare och aktörer

Utbildning

Marknadsföring



1 Bakgrund

Övergripande mål och riktlinjer för Sveriges transportpolitik framgår av riksdagens beslut med anledning av propositionerna ”Transportpolitik för en hållbar utveckling” (1997/98:56) och ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem” (2001/02:20).

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för näringslivet och medborgarna i hela landet.

Delmålen är:

- Tillgängligt transportsystem
- Hög transportkvalitet
- Säker trafik
- God miljö
- Positiv regional utveckling
- Jämställdhet inom transportsystemet

Metoder och mål för att precisera och följa upp tillgänglighetsmålet genom etappmål bör utvecklas. Enligt riksdagens beslut bör etappmålet ”Tillgänglighet till transportsystem för funktionshindrade” prioriteras. Vidare sägs att ytterligare åtgärder för att anpassa trafiksystemet till barn, äldre och funktionshindrades behov av tillgänglighet, säkerhet och en god miljö är en förutsättning för att uppnå målet om ett transportsystem för alla.

Tillgänglighetsmålet framgår också av beslut med anledning av propositionen ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” (1996/97:115) som låg till grund för färdtjänstlagen och riksfärdtjänstlagen.

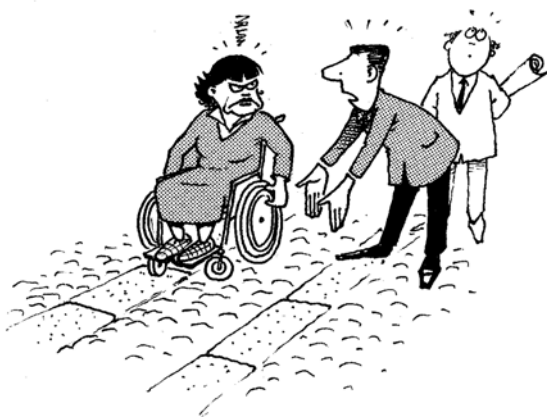
FN: s standardregler (FN 1993)

Den femte regeln i Agenda 22, FN: s standardregler om delaktighet och jämlikhet för människor med funktionsnedsättning lyder:

”Tillgänglighet

Medlemsländerna ska införa handlingsprogram som gör fysiska miljön tillgänglig, oavsett vilka eller hur stora funktionsnedsättningar människor har. Medlemsländerna ska också se till att dessa får tillgång till information och möjlighet till kommunikation.”

Varje myndighet har enligt regeringen ansvar för att inom sitt verksamhetsområde leva upp till FN: s standardregler och de nationella målen för handikappolitiken.



Det blir aldrig tillgängligt av en slump... men ofta otillgängligt av små misstag.

Krav i lagstiftningen

En tillgänglig kollektivtrafik

Riksdagen antog den 31 maj 2000 Från patient till medborgare - en nationell plan för handikappolitiken (prop. 1999/2000:79). Riksdagen har beslutat att insatserna under de närmaste åren bör koncentreras till tre huvudområden:

- Att se till att handikapperspektivet genomsyrar alla samhällssektorer
- Att skapa ett tillgängligt samhälle
- Att förbättra bemötandet

Regeringen har i sin tur givit närmare föreskrifter för de statliga myndigheternas handikappverksamhet genom förordning (2001:526) om de statliga myndigheternas ansvar för genomförandet av handikappolitiken.

Enligt lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (1979:558) skall kollektivtrafiken, vid planering och genomförande anpassas till resenärer med funktionshinder. Trots stora ansträngningar och en ökad medvetenhet och kunskap om tillgänglighetsfrågor, framförallt inom kollektivtrafikområdet, har anpassningen av transportsystemet till funktionshindrades behov varit bristfällig och långsam.

Regeringen framförde därför i proposition 1999/2000:79 att:

- Tillgängligheten till transportsystemet bör fortlöpande förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel, trafik och övriga tjänster.
- Arbetet bör ha som mål att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade senast år 2010. Med detta mål som utgångspunkt skall en trafikslagsövergripande planering genomföras, där kollektivtrafik med stort utbud och resande prioriteras.
- Gällande föreskrifter om tillgänglighet för funktionshindrade till färdmedel inom olika trafikslag bör ses över och skärpas.

Tydligare krav i PBL

Genom ändringar i plan- och bygglagen som innebär att tydliga krav ska ställas på tillgänglighet vid iordningställande och ändring av allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader. Krav ställs också på att *enkelt avhjälpta hinder* mot tillgängligheten för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga skall undanröjas i lokaler och på allmänna platser i den utsträckning som följer av Boverkets föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Författningen trädde i kraft den 1 december 2003.

Tillgänglighetsprogram och samrådsförfarande

Riksdagen har i flera sammanhang framhållit vikten av att kommunerna upprättar tillgänglighetsprogram, senast med anledning av prop. 1999/2000/79 där riktlinjer ges för hur funktionshindrades villkor kan förbättras. För att det ska vara möjligt att nå målen om en tillgänglig yttre miljö måste åtgärder för ökad tillgänglighet i bebyggelsen samordnas med motsvarande arbete med anpassningen av kollektivtrafiksystemet. Samordnade åtgärder mellan bebyggelse och trafik har inte bara betydelse för tillgängligheten i allmänhet utan är sannolikt också mer kostnadseffektiva. Därför bör det övervägas hur sådana samordnade åtgärder för tillgängligheten bättre än i dag skall kunna införas i den kommunala planeringsprocessen. Regeringen har dessutom i särskilt beslut framhållit att det är viktigt att handikapporganisationerna ges goda möjligheter att i ett tidigt skede lämna synpunkter på planer samt ny- och ombyggnader (Miljödepartementet, M 2000/2750/HS).

Utgångspunkter

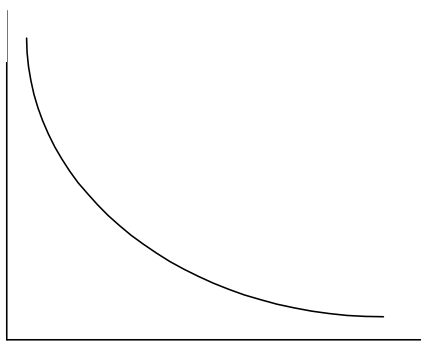
Grunden för framgång är att se personer med funktionshinder som potentiella användare och en ny kundgrupp inom kollektivtrafik. Ett gaturum utformat efter människors behov och förmåga ger mindre hämmande effekt på de sociala kontakterna. Funktionsnedsättningar ingår som en del i det normala åldrandet vilket gör att vi alla förr eller senare är i behov av en "handikappanpassad miljö".

I sammanställningen nedan redovisas antalet personer i Västra Götalands län med olika typ av funktionshinder. Uppgifterna är hämtade från "Människor med funktionshinder i Västra Götaland, Inventering av målgrupper - kortversion 2000" utgiven av Västra Götalandsregionen, Handikappkommittén. Observera att en person kan ha en kombination av flera funktionshinder.

- Neurologiska sjukdomar och/eller rörelsehinder 30 000 (varav 17 000 har stroke)
- Hörselskada/dövhet 155 000 (varav 150 är dövblinda)
- Synskada/blindhet 15 000 (varav 1 500 blinda)
- Utvecklingsstörning 6 500 (oklart antal för andra kognitiva funktionshinder)
- Medicinska funktionshinder 250 000 (varav 210 000 har reumatism)
- Allergi 75 000 (varav 6 000 astma med Slutenvårdsstöd)

Antalet i sammanräkningen ovan visar att den bristande tillgängligheten inte är ett marginellt problem. Som information kan nämnas att det i Västra Götaland bor cirka 1,5 miljoner personer varav cirka 17 procent är 65 år eller äldre. I Göteborg är ungefär 20 % av den totala befolkningen berörd av något funktionshinder (ca 100 000). Storleksordningen utgör argument för att satsa på ökad kvalitet i byggandet och höjd standard på drift- och underhåll. Ett flertal studier har visat att det är samhällsekonomiskt lönsamt att investera i ökad standard på drift- och underhåll, på grund av den besparing som erhålls i form av minskad belastning på sjukvården. (t ex. Karin Brundell Freij, 1996 KFB: rapport 1996:7).

Grad av
funktionshinder



Andel av
befolkningen

Merparten av personer med funktionshinder har en ganska låg grad av funktionshinder, vilket gör att relativt enkla åtgärder förbättrar för många.

I dagsläget finns en lång rad hinder för att personer med funktionshinder ska kunna röra sig fritt i Göteborg. Staden har en lång historia och många anrika miljöer som i sin utformning kan utgöra hinder. Till vissa delar är gaturummen också slitna och i behov av en allmän upprustning. Vissa delar behöver byggas om på grund av förändrade värderingar med ökad tyngd på kollektivtrafik, trafiksäkerhet och prioritering av oskyddade trafikanter. Förutsättningen för att lyckas i arbetet är att samverkan sker mellan alla berörda aktörer med gemensamma mål att sträva efter.

2 Inledning

2.1 Programmets uppbyggnad

Trafikkontorets handikapprogram utgör en vägledning för det långsiktiga arbetet där nulägesbeskrivningar samsas med visioner och långsiktiga mål. Programmet är uppdelat i sju målområden där strategier, åtgärder och ansvariga för att nå målen pekas ut. För det löpande arbetet upprättas varje år ett budgetunderlag och en genomförandeplan för fysiska åtgärder. En viktig del i Trafikkontorets handikapparbete är samverkan med andra aktörer. Hur det går till i dagsläget beskrivs kortfattat. Programmet avslutas med ett kapitel om uppföljning där aktiviteter för att mäta hur arbetet går framåt sammanställs genom ett antal nyckeltal.

Målområden för Trafikkontorets arbete:

Granskning av bygghandlingar

Anvisningar för projektering

Tillgänglighetsanalys som planeringsunderlag

Utvärdering av byggda objekt

Referensgrupper mellan brukare och aktörer

Utbildning

Marknadsföring och tjänster

Arbetsprocess

Handikappprogrammet utgör grunden för ett omfattande arbete för att till år 2010 skapa tillgängliga gatumiljöer inklusive kollektivtrafik. Omfattningen på åtgärderna och ombyggnadstakten beror av resurstilldelning, men för att ge en bild av helheten presenteras en preliminär bild av arbetsprocessen.

Handikappprogram

- Beskrivning av dagens tillgänglighetsarbete
- Målbilder och strategier för fortsatt arbete
- Åtgärder och ansvariga för åtgärd
- Aktiviteter för att mäta måluppfyllelse
- Översiktlig kostnadsbedömning som underlag för politiskt beslut

Genomförandeplan

- Erforderliga aktiviteter uppdelade årsvis till år 2010
- Årligt underlag till budgetberedning
- Resursplanering och tidplan

Pilotstudier av

- Planerings- och analysmetoder
- Metoder för inventering
- Inventeringsinstrument och manual

Analys

- Tillgänglighetsanalys med identifiering av prioriterade stråk, områden och punkter
- Sammanställning av problem och typlösningar till en "åtgärds katalog"
- Fastställande av standardnivåer

Fysiska åtgärder

- Projektering av åtgärder
- Projektledning/samordning
- Ombyggnad

Uppföljning

- Uppföljning av handikappprogram
- Utvärdering av byggda projekt

2.2 Mål

Hundravisionen

Trafikkontoret skall arbeta efter visionen att skapa hundra procent tillgänglighet för alla i Göteborg –hundravisionen.

Övergripande mål

Trafikkontoret ska tillsammans med övriga aktörer skapa ett Göteborg tillgängligt för alla. Det blir möjligt när handikappfrågorna beaktas tidigt i planeringsprocessen.

Genom att planera för en tillgänglig stad för alla uppnås både samhällsekonomiska och hälsofrämjande effekter. Med en stad som fungerar för personer med funktionshinder, barn och för äldre skapas mänskligare gatumiljöer bättre anpassade för alla som är beroende av den dagliga promenaden för att upprätthålla en god hälsa. Personer med funktionshinder får ett minskat behov av ledsagning och färdtjänst och ges större möjlighet att aktivt delta i samhällslivet. De sammanslagna effekterna ger även stora humanitära vinster.

Programmål

Handikappprogrammet sammanfattar Trafikkontorets nuvarande arbete med tillgänglighet på ett tydligt sätt och skall fastställa målbilder för fortsatt arbete. Handikappprogrammet skall vara en utgångspunkt i arbetet med att kartlägga och åtgärda enkelt avhjälpta hinder och skapa en tillgänglig kollektivtrafik inom Trafikkontorets ansvarsområde till år 2010.

Koppling till Göteborgs Stads övergripande mål

Kommunfullmäktige har sammanfattat stadens visioner och övergripande mål under följande rubriker.

- Aktivt medborgarskap: att verka för att stadens invånare blir aktiva som medborgare och blir delaktiga i utförandet av boendemiljön och närmiljön
- Tidiga och förebyggande insatser: att stödja insatser som förbättrar folkhälsan, ger en levande boendemiljö och ett aktivt kulturliv
- Konkurrenskraft och bärkraft: att verka för stärkt näringsliv inklusive handel och transporter, ökad regional samverkan i Skandinavien, hög aktivitet inom utbildning, turism och evenemang samt en bra boende- och livsmiljö
- Trygghet och säkerhet: att verka för en trygg och öppen stadsmiljö med en säker trafikmiljö

Trafiknämndens verksamhet berör mer eller mindre de flesta av dessa områden. Ansvaret är vidare än planering, byggande, drift och underhåll av infrastruktur.

Göteborgs stads handikapplan – Synvändan

Synvändan – Göteborgs stads handikapplan fastställdes av kommunfullmäktige 2004-04-22. Planen utgör en komplettering, utifrån förhållandena i Göteborg, till de lagar och andra nationella styrdokument som finns i området.

I handikapplanen finns vägledning och strategier för styrelser och nämnder i deras arbete med att skapa ett handikapperspektiv på stadens verksamheter

Handikapplanen tillämpas från år 2004 och skall revideras vart fjärde år. Uppföljning av planen sker på olika nivåer i staden. Varje nämnd och styrelse skall i den årliga budgetprocessen ange sina prioriterade mål och följa upp och redovisa dessa.

Stadens budget är utformad efter modellen för balanserad styrning med fyra perspektiv. Dessa perspektiv utgör också struktur för handikapplanen.

1. Göteborgarna – de som kommunens verksamhet är till för

- Medvetenhet
- Information
- Hälso- och sjukvård
- Stöd och service
- Fysisk tillgänglighet
- Utbildning
- Arbete
- Kultur och fritid

2. Verksamheterna

- Policy och planering – *Handikapperspektivet skall genomsyra all kommunal planering.*
- Handikapporganisationerna – *En ny strategi skall utformas för stadens samverkan med handikapporganisationerna.*
- Internationellt samarbete – *Verksamheterna bör öka sina internationella kontakter i handikappfrågor.*
- Kunskap om funktionshinder i utbildning och forskning – *Staden skall arbeta för att handikapperspektivet ökar i forskning och högre utbildning i Göteborg.*

3. Anställda och förtroendevalda

- Medvetenhet – *Medvetenheten och kunskapen skall öka bland anställda och förtroendevalda om livssituationen för människor med funktionshinder.*

4. Uppdrag och budget

- Lagstiftning och stadens budget – *Gällande lagstiftning med inriktning på människor med funktionshinder skall tillämpas lika över staden.*

”Det finns brister i bemötandet av personer med funktionshinder. Ett viktigt steg för att förbättra bemötandet är genom ökad kunskap och medvetenhet. För att full delaktighet och jämlikhet skall bli konkret politik med synbara resultat måste alla som arbetar i Göteborgs Stad värdera sitt arbete ur ett tillgänglighetsperspektiv. Tillgänglighet handlar inte bara om den fysiska miljön utan i lika hög grad om tillgänglighet till information och rätt till delaktighet.”

S, V och MP:s förslag till budget 2004 och flerårsplaner 2005-2006 för Göteborgs Stad

”Handikappanpassningen av Göteborgs kollektivtrafik fortskrider med målet total anpassning år 2010”

Göteborgs Stad - Årsbok 2002/2003

” Ett viktigt arbete är att anpassa våra anläggningar efter de krav som ställs för trafikanter med funktionshinder. Riksdagens mål om att kollektivtrafiken skall vara tillgänglig för alla senast 2010 ställer krav på ombyggnad av åtskilliga hållplatser i staden.”

Trafikkontorets verksamhetsberättelse 2002

2.3 Kommunens planeringsprocess

Samverkan med andra aktörer

Trafiknämndens uppdrag är att tillgodose göteborgarnas och näringslivets transportbehov, förbättra trafiksäkerheten och minska trafikens störningar till en acceptabel nivå för både människor och natur. Uppdraget skall göras med en helhetssyn och i nära samarbete med statliga, regionala och kommunala aktörer samt övriga intressenter. Länsstyrelsen verkar för att nationella mål får genomslag på regional nivå är en självklar samverkanspartner. Som väghållare på det kommunala vägnätet ansvarar Trafikkontoret för lokalisering, utformning, byggande, finansiering samt drift- och underhåll av de kommunala vägarna. En kontinuerlig översyn av Trafikkontorets utförande anvisningar TPU sker i samråd med de lokala handikapporganisationerna.

För kollektivtrafiken i Göteborg är ansvaret uppdelat mellan Västtrafik och Trafiknämnden. Trafiknämnden ansvarar genom Trafikkontoret för gatumiljön, hållplatser, spåranläggningar och äger huvuddelen av spårvagnarna. Västtrafik ansvarar, som trafikhuvudman, för alla fordon utom spårvagnarna och ansvarar för planering och genomförande av trafiken inklusive kontakten med resenärerna. Västtrafik utfärdar de resevillkor som bland annat reglerar hantering av rullstolar i kollektivtrafiken. Säkerhetsfrågor ombord på fordonen är entreprenörernas ansvar. Handikappanpassning av kollektivtrafiken är kommunens ansvar. Västtrafiks arbete görs på Trafikkontorets uppdrag.

Göteborgs Färdtjänst är en kommunal förvaltning som har till uppgift att på ett kostnadseffektivt sätt tillhandahålla transporter för funktionshindrade personer. Trafikkontoret och Färdtjänstförvaltningen har gemensamt arbetat med en utredning till förslag för Trafikförsörjningsplan för det framtida trafiksystemet för personer med funktionshinder.

Vägverket har ett sektorsansvar för ett miljöanpassat vägtransportsystem som klarar höga krav på trafiksäkerhet med hänsyn tagen till tillgänglighet och regional utveckling. Vägverket skall verka för att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks och att möjligheterna för funktionshindrade, barn och äldre att nyttja kollektivtrafiken ökar. Dessutom har Vägverket ett väghållaransvar för det statliga vägnätet vilket innebär att man skall utveckla och förvalta det statliga vägnätet.

Banverket har sektorsansvar för hela järnvägstransportsystemet. Sektorsansvaret omfattar även tunnelbane- och spårvägssystem. Ansvaret innebär bland annat att Banverket skall verka särskilt för att järnvägstransportsystemet är tillgängligt, trafiksäkert, framkomligt, effektivt och miljöanpassat samt att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov.

Park- och naturnämnden ansvarar för skötseln av de flesta av stadens grönområden och för planteringar inom trafikområden och gatumark. I ansvaret ligger också att sköta vissa torg, vissa gång- och cykelvägar, stadens sjöar och vattendrag, inre vattenvägar, stadsträd, statyer, fontäner och offentliga toaletter.

Byggnadsnämnden ansvarar för upprättande av översiktsplaner och detaljplaner samt handlägger bygglov. Plan- och byggprocessen redovisas översiktligt i tabellen på nästa sida. Det övergripande planeringsarbetet utförs av Stadsbyggnadskontoret som i specifika frågor tar kontakt med Trafikkontoret. Planerna genomgår samråd och utställning innan de vinner laga kraft. I såväl samråds- som utställningsförfarandet har allmänheten och handikapporganisationerna möjlighet att yttra sig.

På den mer detaljerade planeringsnivån inom Trafiknämndens ansvarsområde kan, inom de ramar som detaljplanen anger, beslut om utformning fattas utan särskild planprövning. Utformningen skall granskas ur drift- och underhållssynpunkt.

Plan- och byggprocessen

Planer/föreskrifter	Innehåll	Ansvar/anvisningar
Regionplaner	För samordning av flera kommuners planläggning får regionplaner antas.	GR, Göteborgsregionens kommunalförbund
Fördjupade översiktsplaner och sektorsplaner	Varje enskild kommun ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen ska ge vägledning för beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön skall utvecklas.	Stadsbyggnadskontoret samråder med Trafikkontoret och övriga berörda.
Detaljplaner	Detaljplaner upprättas för att reglera markens användning och bebyggelsen inom kommunen. Detaljplanerna omfattar endast begränsade delar av kommunen.	Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan i samråd med Trafikkontoret och övriga berörda.
Områdesbestämmelser	För begränsade områden av kommunen som inte omfattas av detaljplan får områdesbestämmelser antas, om det behövs för att syftet med översiktsplanen skall uppnås eller för att säkerställa att riksintressen tillgodoses.	Stadsbyggnadskontoret i samråd med berörda
Bygglov, rivningslov, marklov	För byggande och rivning av byggnader samt till schaktning, fyllning mm. Fordras tillstånd i form av bygglov, rivningslov respektive marklov. Bygglövsbestämmelserna gäller ej tillgänglighet inom byggnad.	Stadsbyggnadskontoret utfärdar bygglov. Trafikkontoret medverkar om sökande avser bygga i område reserverat för trafik.
Bygganmälan	Senast 3 veckor innan påbörjat arbete skall bygganmälan ske. Byggherren redovisar i sin kontrollplan hur kraven på tillgänglighet enligt Plan- och bygglagen samt Lagen om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk uppfylls.	Byggnadsnämnden kan utöva tillsyn vid brister i kontrollplanen. Vid behov kan Byggnadsnämnden kräva att fristående sakkunnig utses.
Ny- och ombyggnadsplaner, drift- och underhållsplaner	Trafikkontoret har i sin roll som väghållare möjlighet att påverka såväl utformningen som standarden och användningen av gatunätet. Beslut om utformning av gator och offentliga platser kan, inom de ramar detaljplaner anger, fattas utan särskild planprövning.	- Råd och anvisningar, t ex Trafikkontorets projekterings- och utförandeanvisningar TPU - Samråd med handikapporganisationerna. - Projektspecifika samråd
Trafikreglering	Användningen av trafiksystemet påverkar kommunen genom att utfärda lokala trafikföreskrifter. Kommunen har rätt att utfärda lokala trafikföreskrifter för vägar inom tätbebyggt område. Utanför tätbebyggt område meddelar kommunen lokala trafikföreskrifter för de vägar där kommunen är väghållare. För övriga vägar utfärdar länsstyrelsen de lokala trafikföreskrifter som ska finnas.	- Råd och anvisningar, t ex Trafikkontorets Trafiktekniska anvisningar TTA - Beslut om särskilda parkeringsplatser för rörelsehindrade

Aktörer som påverkar Trafikkontorets handikapparbete

Trafik- och Miljögruppen

I Göteborg finns sedan lång tid tillbaka ett samarbete mellan handikapporganisationerna och Trafikkontoret genom Trafik- och miljögruppen. I gruppen pågår ett fortlöpande arbete med att granska projekt och finna tydliga riktlinjer utifrån väl fungerande detaljlösningar i gatumiljön. Från handikapporganisationerna deltar Synskadades riksförbund (SRF), Handikappförbundens samarbetsorgan (HSO) och De handikappades riksförbund (DHR). För att få ett helhetsperspektiv på arbetet finns också Syncentralen, Vägverket Region Väst, Färdtjänsten och Stadsbyggnadskontoret representerade i gruppen. Många frågor och problem tas upp och höjer den allmänna kunskapsnivån hos både planerare och brukare.

Göteborgs handikappråd

Göteborgs handikappråd är ett rådgivande organ till kommunstyrelsen med uppgift att bevaka frågor av intresse för funktionshindrade. Ärenden som behandlas rör både organisation och fysiska åtgärder. Rådet består av representanter som föreslås av handikapporganisationerna och väljs av kommunledningen. Bland de 14 ledamöterna finns även representation från tjänstemän och politiker, Försäkringskassan och Länsarbetsnämnden. Rådets utlåtanden består av allmänna synpunkter och hänvisningar till lämplig instans för vidare behandling.

Lokala pensionärs- och handikappråd

Göteborgs kommun är sedan 1990 indelade i 21 stadsdelsnämnder (SDN). Stadsdelsförvaltningen (SDF) ansvarar för den löpande verksamheten i stadsdelen och för att stadsdelsnämndens beslut genomförs. Förvaltningen förbereder också underlag/förslag till politikerna i stadsdelsnämnden. Varje stadsdelsförvaltning har ett lokalt handikappråd samt pensionärsråd som bland annat går igenom alla nämndhandlingar och särskilt bevakar funktionshinderområdet.

Vägverkets Regionala Råd för handikappfrågor

Vägverkets regioner har sedan 1995 regionala handikappråd. Råden har en rådgivande funktion vars huvuduppgift är att verka för en ökad tillgänglighet till vägtransportsystemet för funktionshindrade. Det är främst frågor kring utformningen av trafikmiljön och kollektivtrafiken som behandlas. I Region Västs handikappråd ingår, förutom Vägverket, representanter från trafikhuvudmännen i regionen, tre kommunrepresentanter (för närvarande Trafikkontoret i Göteborg, Lidköping och Sunne) samt handikapporganisationer. Rådet träffas två gånger per år och Vägdirektören sitter som ordförande.

Samplanering med Västtrafik

En kontinuerlig dialog förs mellan Trafikkontoret och Västtrafik vid ombyggnader i kollektivtrafiksystemet, där bland annat val av standard på hållplats diskuteras och fastställs.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden har en central roll för samordning och utveckling av tillgänglighetsfrågorna. Fastighetsnämnden skall bland annat samordna nätverk av nämnder och bolag med strategisk betydelse för arbetet med förbättrad tillgänglighet, däribland Trafiknämnden. Fastighetsnämnden biträds av Fastighetskontoret som förbereder och verkställer nämndens beslut.

Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden ansvarar för stadsbyggande och stadsmiljö i Göteborg. Nämnden upprättar genom Stadsbyggnadskontoret detaljplaner och ger bygglov och deltar i lokalt utvecklingsarbete.

Färdtjänstnämnden

Göteborgs Färdtjänst är en kommunal förvaltning som har till uppgift att på ett kostnadseffektivt sätt tillhandahålla transporter för funktionshindrade personer - en särskild form av kollektivtrafik.

Färdtjänstnämnden fick 2003 i uppdrag från Kommunstyrelsen att tillsammans med Trafikkontoret utreda på vilket sätt kommunen bäst organiserar och utformar resandet för göteborgare med svårigheter att ta sig fram i Göteborg. Utredning fick namnet: Kollektivtrafik- även för funktionshindrade. Den har lett till ett gemensamt ansvar även för genomförandet.

Samrådsgrupp Stockholm/Göteborg/Malmö

En grupp har bildats av handikappansvariga från Göteborg, Stockholm och Malmö. Målet är att lära av varandras erfarenheter. Möten sker cirka två gånger per år kombinerat med studiebesök. På sikt kan kommunernas utvecklingsarbete samordnas så att de kompletterar varandra.

Temagrupp för handikappanpassning av trafiken vid Västra Götalandsregionen

Temagruppen för handikappanpassning av trafiken vid Västra Götalandsregionen har varit drivande i att ta fram ”Riktlinjer och standard/normer: Fysisk tillgänglighet för personer med olika funktionshinder inom trafiken i Västra Götaland”. Syftet var att ta fram underlag för respektive trafikverk och trafikhuvudmannen i arbetet med bristanalyser och åtgärdsförslag vid framtagandet av länsplanen för transportinfrastrukturen.

Riktlinjerna samt standarden/normen bör användas av trafikhuvudmännen i planering, upphandling och genomförande inom kollektivtrafiken.

Handikappkommitténs kansli har samordnat arbetet mellan Vägverket, Västtrafik, Kommunförbunden i regionen, Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, brukarrepresentanter från Västra Götalandsregionens handikappråd och Handikappkommitténs kansli.

Gemensamma pilotprojekt

Trafikkontoret har tillsammans med flera andra aktörer medverkat i olika pilotprojekt för att öka kännedomen om vilka problem som finns och lämpliga åtgärder. I Flexlinjeprojektet samarbetar Trafikkontoret och Färdtjänsten för att anropsstyrda bussar för äldre och funktionshindrade samfinansieras.

3 Åtgärder

3.1 Granskning

Mål

Projekt som Trafikkontoret planerar och bygger skall vara tillgängliga för personer med funktionshinder.



Strategi

Genom att granska det som Trafikkontoret planerar och bygger ur funktionshindersynpunkt kan en god tillgänglighet säkerställas. Kontakter skapas med byggledare, projektledare och entreprenörer så att handikappfrågor lyfts fram och kunskapen inom området ökar.

Åtgärder

Granskning av detaljplaner

Tillgängligheten i detaljplan granskas som en ordinarie del i planprocessen. Rutiner och checklistor arbetas fram internt på Trafikkontoret.

Granskning av trafikförslag

Tillgängligheten i trafikförslag genom tillämpning av TTA – (Trafiktekniska Anvisningar) granskas. Rutiner och checklistor ska arbetas fram internt på Trafikkontoret.

Granskning av bygghandlingar

Genom att granska projekten redan på projekteringsstadiet kan otillgängliga lösningar upptäckas i tid och förbättringsförslag ges. För att nå bästa resultat är det helt avgörande att handikappaspekterna tas med tidigt i projekteringen. Alla delar berörs t ex materialval, sektionering och detaljutförande, men med en tidig samverkan kan goda helhetslösningar uppnås.

Byggplatskontroll

Tillgängligheten i gatumiljön skall vara god även när arbete pågår. Tillfälliga trafikanordningar och avstängningar skall vara säkra, möjliga att passera med rullstol och utformade så att även synskadade kan orientera sig. Vid vägarbeten sker information vid utfärdande av starttillstånd av ordinarie handläggare som även utför kontroller.

Medverkan vid besiktning

Vid slutbesiktning skall kontroll av handikappanpassning ske så att utförandet följer projekteringshandlingarna och att kvaliteten på utfört arbete är tillfredställande. Ur handikappsynpunkt är det extra viktigt att ytorna även håller hög kvalitet på längre sikt. Rutiner och checklistor ska upprättas internt på Trafikkontoret.

Ansvar

Ansvarig för funktionshinderfrågor: Granskning av inkomna handlingar och medverkan vid syn inför slutbesiktning.

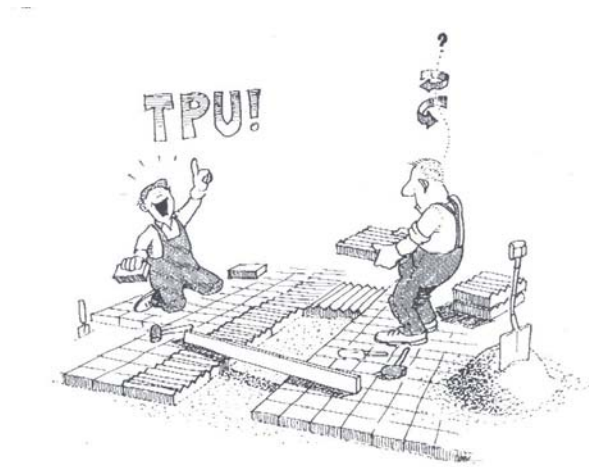
Projektledare: Inlämning av bygghandlingar för granskning

Byggledare: Kallar till syn inför slutbesiktning och verifierar avsteg från bygghandling under byggtiden

3.2 Anvisningar

Mål

I Trafikkontorets anvisningar redovisas den fakta och de standardritningar som behövs för att planera, projektera, bygga och förvalta ett gaturum som fungerar för alla.



Strategi

Trafikkontoret skall i samråd med berörda utveckla riktlinjerna så att de redovisar en samsyn inom vad som gäller tillgänglighet för personer med funktionshinder. Kravnivån i handlingarna uppdateras så att de stämmer överens med nationella mål.

Åtgärder

Trafikkontorets projekterings och utförandeanvisningar - TPU

Kontinuerlig översyn av TPU

Samråd mellan olika kapitelförfattare och handikapporganisationerna.

Trafiktekniska Anvisningar - TTA

Befintliga anvisningar kompletteras med hänvisningar till TPU och aktuell kunskap kring tillgänglighet för funktionshindrade.

Anvisningar för drift och underhåll

Utveckling av rutiner och checklistor kan upprättas i samarbete mellan drift- och underhållsansvariga och sakkunnig för handikappfrågor. Effekt av ändrad drift och underhållsstandard kan exempelvis studeras som pilotstudie inom ett geografiskt begränsat område.

Inventeringsmanualer

Manual för inventering av övergångsställen, hållplatser, väg till hållplats etc.

Ansvar

Ansvarig för funktionshinderfrågor

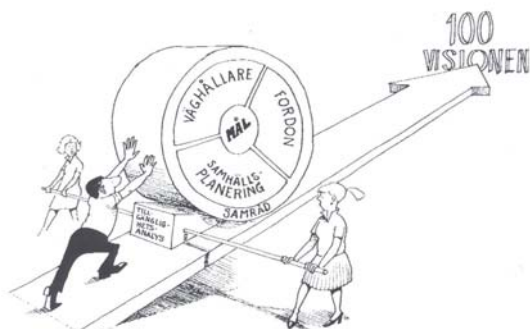
Kapitelförfattare TPU, TTA

Väg och bana: Föreskrifter för drift- och underhåll avseende standard, skötselnivåer, materialval och utformning

3.3 Tillgänglighetsanalys

Mål

För att skapa en tillgänglig yttre miljö för personer med funktionshinder skall åtgärder på allmän plats samordnas med anpassningen av kollektivtrafiksystemet.



Trafikkontoret skall arbeta med visionen att skapa hundra procentig tillgänglighet för alla i Göteborg – hundra visionen.

Strategi

Genom samverkan kan en analysmetod byggas upp som fungerar både som planeringsstöd och underlag för presentation av faktisk tillgänglighet inom ett område, längs en sträcka eller för en specifik plats. Befintliga fakta sammanställs och kompletteras med inventeringar vilka sedan analyseras. Med en samordning av ombyggnaderna kan en stor volym uppnås och därmed en större kostnadseffektivitet.

Åtgärd

För att skapa ett Göteborg tillgängligt för alla måste åtgärder för att öka tillgängligheten ske i hela kommunen. Utformning och standard kan se olika ut beroende på plats och lokala förutsättningar men skall alltid uppfylla en bestämd minimistandard för att räknas som tillgängliga. Det är avgörande att det finns minst en tillgänglig väg från start till målpunkt så att användaren inte riskerar att bli stående vid ett oöverstigligt hinder efter halva vägen. Det är viktigt att samordning mellan fastighetsägare och övriga förvaltare sker i tidigt skede så att sammanhängande fungerande stråk för alla skapas.

Idag arbetar Trafikkontoret även med individuella anpassningar. Den sökande fyller i en blankett och anger de svårigheter man har i gatumiljön.

Enkelt avhjälpna hinder

Exempel på hinder inom Trafikkontorets ansvarsområde vilka Boverket definierat som "enkelt avhjälpna" är:

12 § Fysiska hinder såsom mindre nivåskillnader, ojämn markbeläggning, svårforcerade rännalar och trottoarkanter skall undanröjas.

Tolkning: Nivåskillnader avser kantstenar vid övergångsställen och gångpassager, även oreglerade t ex vid korsningar i lokalgatunätet. Ojämn markbeläggning beror däremot till stor del på otillräckliga resurser för drift och underhåll vilket ej klassificeras som enkelt avhjälpna hinder av Boverket. Det som avses i föreskriften är endast problem relaterade till "felaktig" utformning. Den historiska utformningen av gångbanor med gatsten ger problem där slätare stråk med gångbanelhallar saknas. Mindre nivåskillnader som tas upp av trappsteg skall kompletteras med ramper för att öka tillgängligheten. I Göteborgs äldre gatumiljöer är djupt skålade rännalar i granit som korsar gångbanan från stuprör till kantsten ett vanligt förekommande problem. Tvärlutningen på gångbanan bör inte vara mer än vad som krävs för erforderlig vattenavrinning.

13 § Hinder i form av bristande kontrastmarkering och varningsmarkering skall undanröjas.

Tolkning: Kontrastmarkering skall ske av hinder som inte kan flyttas. Markeringen kan ske med målning eller användande av ett avvikande material. Utstickande byggnadsdelar som är lägre än 2,20 meter över mark bör markeras tydligt och byggas in. I föreskriften innefattas även kontrastmålning av första och sista steget i trappor samt av strategiska punkter, t ex hållplatser och övergångsställen.

14 § Hinder i form av bristande skyltning skall undanröjas.

Tolkning: Trafikkontoret ansvarar för gatunamnsskyltar och vägvisning vilka följer nationella riktlinjer och krav.

Tydlig och väl belyst skyltning har stor betydelse för bl.a. personer med nedsatt syn eller nedsatt hörsel och personer med utvecklingsstörning. De skyltar som allmänna rådet avser är främst informationsskyltar och orienteringstavlur som hamnar på fastighetsägarens mark och därför ligger utanför Trafikkontorets ansvar och direkta påverkan. Trafikkontoret bör i egna projekt verka för att påverka inblandade fastighetsägare så att frågan tas upp i samband med olika miljöupprustningar.

15 § Hinder i form av bristande eller bländande belysning skall undanröjas.

Tolkning: Trafikkontoret arbetar med belysningsfrågan genom att arbeta fram standarder och inventera primära stråk vilket skall leda till ett underlag för Trafikkontorets belysningsprogram.

16 § Hinder i form av bristande balansstöd skall undanröjas.

Tolkning: Föreskriften omfattar detaljutformning av ledstång i trappa och ramp, att ledstång finns och att den avslutas minst 30 cm efter trappans slut och går obruten även över vilplan.

17 § Hinder i form av bristande utformning av biluppställningsplatser för handikappfordon skall undanröjas.

Tolkning: Föreskriften avser rutans mått och placering av parkeringsplats för rörelsehindrade samt förekomst av ramp så att den funktionshindrade kan ta sig från körbanan upp på gångbanan.

Tillgänglig kollektivtrafik

Med stöd av lagen skall Trafikkontoret sträva efter att skapa en tillgänglig kollektivtrafik till år 2010. För att nå målet krävs ett mycket omfattande åtgärdsprogram. I samband med Göteborgsöverenskommelsen och hållplatsupprustningar har utvecklingen gått ett steg i rätt riktning. I "Kollektivtrafik- även för funktionshindrade" beskrivs bland annat prioritering av tyngre linjer och hållplatser med stort andel påstigande samt samordning med befintliga och planerade flexlinjer. För att uppnå en tillgänglig kollektivtrafik som fungerar för den funktionshindrade måste även väg till hållplats vara fri från hinder. Nedan ges exempel på nödvändiga åtgärder för att skapa en godtagbar standard på gång- och cykelvägnätet för väg till och från hållplats. Samverkan med fastighetsägare och Park- och naturförvaltningen är nödvändig för att erhålla effekt av åtgärderna så att övriga parter utför motsvarande åtgärder för sina ytor i anslutning till hållplatsen. Samverkan med Färdtjänstförvaltningen bidrar med kunskap om äldre och funktionshindrades resvanor.

Tillgänglighetsanalyser (se kapitel 3.3) utgör en grund för prioritering av åtgärder och områden. I ett första skede är det rimligt att anta att målet skall vara att skapa en tillgänglig väg till hållplatsen. När första målet är uppnått kan man arbeta på att sprida tillgängligheten i hela "systemet".

Nedan anges några exempel på åtgärder som krävs för att skapa en tillgänglig kollektivtrafik.

Anpassning av återstående hållplatser

Cirka 850 hållplatser är ännu inte handikappanpassade.

Erforderliga åtgärder är bland annat höjning av plattform för att minska insteget till buss/spårvagn, nya ytskikt med ledstråk för synskadade och översyn av möblering. I många fall byts hållplatskurer och näraliggande övergångsställen byggs om för att uppfylla tillgänglighetskrav enligt Trafikkontorets projekterings- och utförandeanvisningar, TPU.

Räcken vid lutande gångvägar

Ett vanligt problem är gångbanor där lutningarna på grund av topografin blir för stora. I alla lägen är det inte försvarbart att utföra de omfattande markarbeten som krävs för att minska lutningarna. Ett räcke med ledstång gör att många orkar mer samtidigt som ett räcke med underliggare fungerar som avåkningsskydd för den som kör rullstol och ger en referens för den synskadade med vit käpp.

Åtgärd av väg till hållplats (gångbana) med bristande standard

Ökade insatser för att åtgärda bristande standard på beläggningen prioriteras. Några säkra siffror finns ej i dagsläget (2003) men storleksordningen på problemet är att ca 30 % av totala ytan behöver åtgärdas.

På grund av bristande underhåll sker många fallolyckor på gång- och cykelvägnätet.

Utplacering av bänkar

Bland äldre och personer med gångsvårigheter uttalas önskemål om fler bänkar. Med möjlighet att vila orkar många gå betydligt längre sträckor.

Fordon

Nya spårvagnar: Utöver redan beställda och finansierade spårvagnar finns ett behov av ytterligare cirka 30 stycken för att förnya vagnparken och kunna erbjuda resenärerna en tillgänglig kollektivtrafik.

Bussar: Från och med 2005 kommer i stort sett alla bussar att vara av låggolvstyp samt försedda med ramp och rullstolsplats.

Båtar: Älvtrafiken är helt handikappanpassad.

Åtgärds katalog

En åtgärds katalog upprättas där val av åtgärd, detaljutformning, byggkostnad och bedömd nytta redovisas för enkelt avhjälpta hinder enligt Boverkets föreskrifter till Plan- och bygglagen samt för åtgärder för att skapa en väl fungerande trafikmiljö. Olika angreppssätt kan vara:

- Åtgärder inom ett geografiskt avgränsat område
- Åtgärder längs en viss kollektivtrafiklinje eller gatusträckning
- "Punktåtgärder"
- "Passa på åtgärder"

Ansvar

Ansvarig för funktionshinderfrågor: Sammanställning av åtgärds katalog

Fastighetskontoret: Arbetar med uppförande av tillgänglighetsguide

3.4 Utvärdering

Mål

Öka kunskapen om hur en tillgänglig detaljutformning skall se ut och hur upprepade misstag undviks.



Strategi

Genom att sammanställa användarnas synpunkter på fysiska åtgärder samt utvärderingar ur drift och underhållssynpunkt ökar kunskapsnivån och ett underlag för förbättringar skapas. Sakkunskapen som byggs upp arbetas in i Trafikkontorets anvisningar och interna checklistor.

Åtgärder

Tillgänglighetskontroll av byggda projekt

Uppföljning av byggda projekt kan göras till exempel med brukargrupper. Platsbesöken dokumenteras väl och avrapporteras till handikappansvarig, men även för kännedom till den ansvarige för det granskade projektet. Erfarenheterna bildar en kunskapsbas av goda och mindre lyckade åtgärder.

Utvärdering ur drift- och underhållssynpunkt

Utvärdering bör ske även ur drift- och underhållssynpunkt.

Test av nya material före användning

Nya material skall testas i samråd med handikapporganisationerna och drift- och underhållspersonal innan de upptas som standardlösningar. Gemensamt utvecklingsarbete med tillverkare och projektörer fortgår.

Återkoppling till anvisningar och checklistor

En fungerande process för kunskapsåterföring av erfarenheter från tillgänglighetskontroll av byggda projekt bör etableras och inarbetas i Trafikkontorets anvisningar och checklistor. Effekten av nya utformningsprinciper studeras med avseende på drift och underhåll. Eventuella olycksfallsrisker bör beaktas vid nya lösningar.

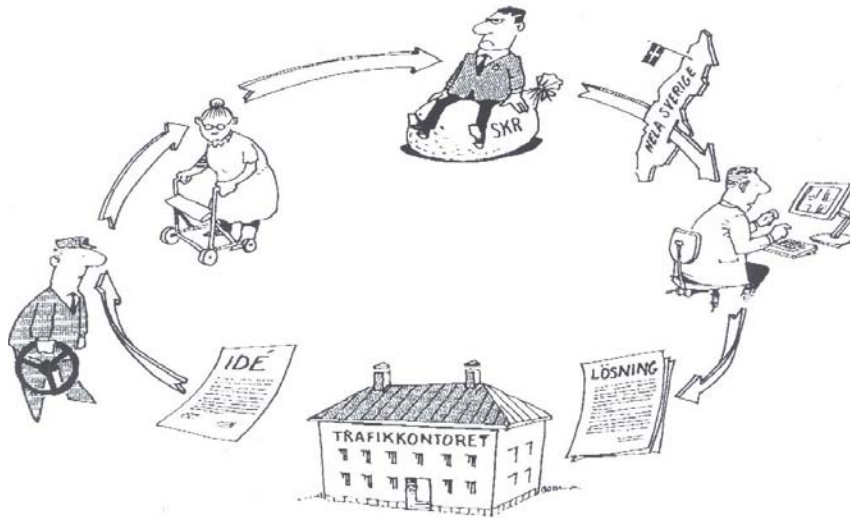
Ansvar

Ansvarig för funktionshinderfrågor: Väljer lämpliga projekt för utvärdering och samordnar insatserna för utvärdering.

3.5 Referensgrupper

Mål

Trafikkontoret skall medverka i samrådet mellan aktörerna på internationell, nationell, regional och lokal nivå.



Strategi

Genom erfarenhetsutbyte mellan olika aktörer och kommuner i liknande situation ökar möjligheterna till samsyn och samordningsvinster kan uppnås.

Åtgärder

Internationell nivå

- Bevaka forskningen inom handikappområdet och etablera kontakter med sakkunniga forskare och nätverk

Nationell nivå

- Utveckla samarbetet med Vägverket och Svenska Kommunförbundet
- Fortsatt och utvecklat utbyte med handikappansvariga i Stockholm och Malmö genom samrådsgruppen
- Fortsatt erfarenhetsutbyte med trafikhuvudmän (SLTF)

Regional nivå

- Fortsatt samarbete med Vägverket Region Väst
- Samverkan med Västtrafik – Konkret planeringssamarbete fortsätter, remiss av genomförandeplaner
- Utveckla kontakt med Västra Götalands Regionens handikappkansli

Lokal nivå

- Samarbete med instanser, förvaltningar och stadsdelsnämnder för habilitering och rehabilitering av funktionshindrade.
- Utveckla samarbetet med Trafik- och miljögruppen vid Dalheimers hus
- Utveckla samarbetet med Färdtjänsten

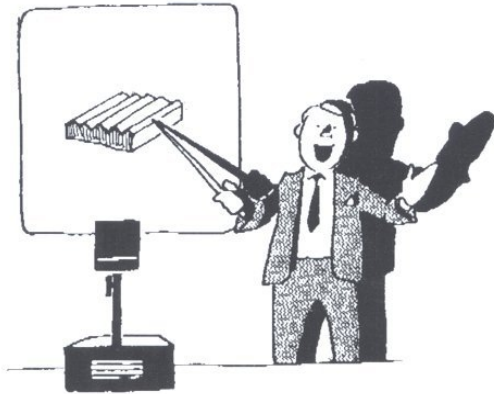
Ansvar

Ansvarig för funktionshinderfrågor: Deltar på de olika nivåerna.

3.6 Utbildning

Mål

Att alla aktörer har kunskap om personer med funktionshinders särskilda behov och tillämpar sin kunskap i ordinarie arbetet.



Strategi

Genom kunskapsöverföring kan delaktighet och jämlikhet öka för människor med funktionsnedsättning.

Åtgärder

Insiktsutbildning

Utbildning för Trafikkontorets personal och förtroendevalda i berörda nämnder

Innehåll: Allmän kännedom om brukarens behov, Lagar och regler, Trafikkontorets ansvar, aktörer inom handikappområdet och goda exempel

Fördjupad utbildning

Utbildning för konsulterade projektörer, planerare, projektledare och byggledare

Innehåll: Allmän kännedom om brukarens behov, Lagar och regler, Trafikkontorets ansvar, aktörer inom handikappområdet, Trafikkontorets anvisningar, goda exempel och detaljutformning

Gästföreläsningar

Föredrag kring behovet av en tillgänglig gatumiljö och presentation av goda exempel

Ansvar

Utbildnings-/kompetensansvarig på Trafikkontoret

Ansvarig för funktionshinderfrågor

3.7 Marknadsföring och tjänster

Mål

Trafikkontorets arbete med handikappanpassning av gaturummet skall vara känt hos berörda aktörer och inom handikapporganisationerna. Det skall vara möjligt för brukaren att erhålla information som beskriver tillgängligheten för en specifik sträcka relaterat till det egna funktionshindret.



Strategi

En viktig del i Trafikkontorets arbete med handikappfrågor är att ge allmänheten kontinuerlig information om verksamheten på hemsidan och i media. Riktad information tas fram till direkt berörda.

Åtgärder

Tillgänglighetsguide

En tillgänglighetsguide kan skapas där den funktionshindrade i förväg kan planera sin resväg beroende på grad av tillgänglighet. Guiden kan innehålla information om vilka hållplatser som är tillgängliga men kan också ge aktuell information om pågående vägarbeten och störningar samt kontaktpersoner.

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Trafikkontoret prövar ansökan och informerar om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Kontoret tillhandahåller även särskilda parkeringsplatser för rörelsehindrade på gatumark.

Information till målgrupper

I matrisen nedan presenteras målgrupper som angetts som direkt berörda i "Göteborgs Stads handikapplan – Synvändan" tillsammans med förslag till åtgärder för att nå ut med information.

Målgrupp	Direkt berörda	Åtgärd
Allmänhet	Människor med funktionshinder, anhöriga	Hemsida, media Tillgänglighetsguide
Näringsliv	Butiksägare, fastighetsägare, byggherrar, entreprenörer, fastighetsägare etc.	Hemsida, infoblad
Organisationer		Hemsida
Förtroendevalda	Aktuella nämnder	Kurs, hemsida
Verksamhet för funktionshindrade	Text Syncentralen, Färdtjänsten	Föredrag, hemsida

Information för funktionshindrade på Trafikkontorets hemsida

Trafikkontorets hemsida är en utmärkt kanal för att förmedla information som är tillgänglig enligt Göteborgs Stads Informationspolicy. Nedan presenteras några förslag på vad som senast år 2010 bör ingå som en del i ordinarie hemsida.

- Trafik för alla - Trafikkontorets handikapprogram
- Blanketter
- Länkar till gällande anvisningar
- Aktuell information om pågående vägarbeten, störningar.
- Länkar till andra instanser (Vägverket, Västtrafik, Handikappombudsmannen etc.)
- Presentation av genomförda projekt (kan ev. samordnas med Stockholm och Malmö)
- Kontaktpersoner för olika sakfrågor

Möjlighet skall finnas att hämta hem mer specifik information. Några exempel presenteras nedan.

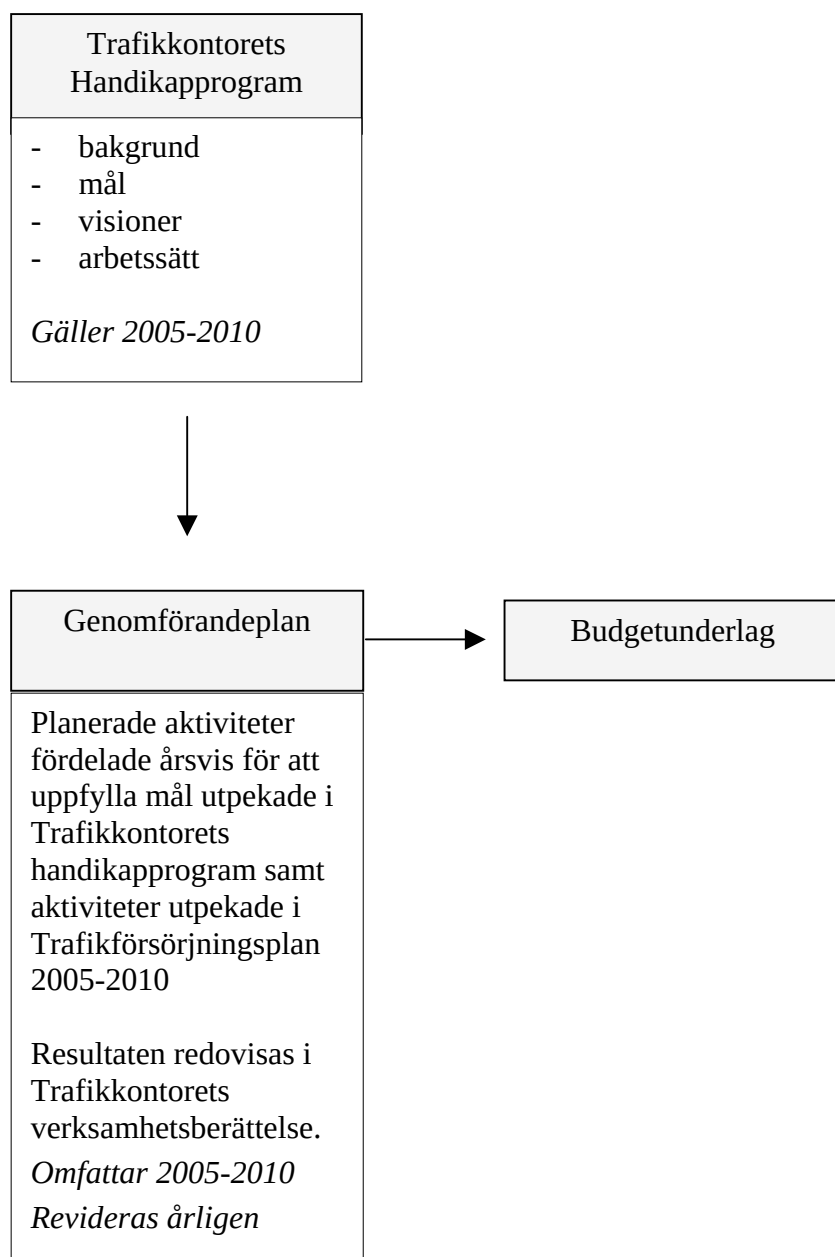
- Behovet av helhetstänkande och kompetensstöd som kan ges riktat till bland annat arkitekter och projektörer
- Möblering, uteserveringar, ledstråkens uppgift etc. som information till butiksinnehavare etc.
- Regler för drift och underhåll, uteserveringar riktat till fastighetsägare
- Tillfälliga trafikanordningsplaner: Hur skall tillgängligheten säkerställas under byggtiden avstängningar som information till byggherrar med flera

Ansvar

Ansvarig för funktionshinderfrågor

Informatör

4 Programgenomförande



Figuren beskriver vägen till det praktiska genomförandet för att skapa ett Göteborg tillgängligt för alla. Trafikkontorets handikapprogram utgör en vägledning och drar upp riktlinjerna för arbetet. Det praktiska tillgänglighetsarbetet i gatumiljön konkretiseras med planerade aktiviteter i genomförandeplan för år 2005-2010. Aktiviteter för nästkommande år detaljplaneras som underlag för budget.

5 Kostnader

Intentionerna i regeringens proposition ”2000/01:48” om en tillgänglig kollektivtrafik och den skärpta Plan- och bygglagen med krav på åtgärd av enkelt avhjälpna hinder kräver omfattande insatser för att åtgärda bristande tillgänglighet för funktionshindrade. Nedan redovisas kostnader för åtgärd i 2003 års penningvärde.

Åtgärd av enkelt avhjälpna hinder

En översiktlig kostnadsberäkning (bilaga 1) har utförts vilken visar att åtgärda ”enkelt avhjälpna hinder” enligt Boverkets definitioner till år 2010 i Göteborg skulle kosta cirka 150 Mkr. I dag finns inga ekonomiska medel avsatta för detta i Trafikkontorets budget.

Tillgänglig kollektivtrafik till 2010

I en översiktlig kostnadsberäkning, för att skapa en kollektivtrafik tillgänglig för funktionshindrade, har totala kostnaden beräknats till cirka 550 Mkr. År 2003 utfördes hållplatsupprustningar och fysiska åtgärder av väg till hållplats för 10 Mkr.

För att tillgängligheten på fordonen i kollektivtrafiken skall matcha behoven behöver kraftfulla insatser göras exempelvis på spårvagnarna. Som exempel kan nämnas behovet av minst 30 nya spårvagnar för att samtliga spårvagnar skall uppnå kraven på tillgänglighet.

Några säkra siffror kan inte levereras i dagsläget då omfattningen av problembilden och faktaunderlaget i många fall är oklar. Det som kan fastställas är behovet av en kraftfull insats med öronmärkta pengar till handikappåtgärder.

Som en jämförelse i sammanhanget kan nämnas att Stockholm Stad de senaste två mandatperioderna har tilldelat tillgänglighetsprojektet 100 Mkr/år för åtgärder av brister i tillgängligheten.

6 Uppföljning

Mål

Trafikkontorets pågående arbete kvalitetssäkras genom att regelbundet mäta måluppfyllelse genom ett antal nyckelparametrar. Resultatet är en indikator på hur tillgängligheten för funktionshindrade på gator och torg i Göteborg förbättrats.

Strategi

De mål som framställs i Trafikkontorets handikappprogram strävar mot att på lång sikt skapa en god tillgänglighet för alla. På kort sikt är det mycket svårt att få kvittens på att de aktiviteter som genomförs är optimala. Alternativet blir att förlita sig på att de aktiviteter som ställts upp strävar i rätt riktning och i stället mäta hur långt processen har kommit i förhållande till uppställda mål. Nedan presenteras ett urval av tänkbara alternativ för att följa upp handikappprogrammet.

NKI - Nöjd Kund Index: Ur kvalitets- och utvecklingsarbete synpunkt är det viktigt att ha god kunskap om kundernas - brukarnas syn på verksamheten. För att få en utvärdering på utförda åtgärder görs till exempel en NKI analys före och efter planerad åtgärd med representativ grupp.

Uppföljning av programmål

Tillgänglig kollektivtrafik

- Andel tillgängliga busshållplatser och spårvagnshållplatser (mål 100 % år 2010)
- Andel låggolvvagnar (mål 100 % år 2010)

Enkelt avhjälpta hinder

- Antal inventerade primärområden (mål 96 st. år 2010)
- Antal åtgärdade primärområden (mål 96 st. år 2010)

Utbildning

- Andel av Trafikkontorets personal som har gått handikappinsiktsutbildning (mål 100 % år 2010)

En genomgången utbildning säkerställer att den anställda har fått kännedom om grundläggande frågor och problem.

Anvisningar

- Andel av totala antalet inkomna bygghandlingar varje år som har granskats ur handikappsynpunkt (mål 100 % år 2010)
- Antal besiktningsanmärkningar varje år per meter gångbana (mål: halverat antal år 2010)

Ansvar

Ansvarig för funktionshinderfrågor: Uppföljning av programmål

.

Trafik för alla - Trafikkontorets handikappprogram utgör en vägledning för det långsiktiga arbetet där nulägesbeskrivningar samsas med visioner och långsiktiga mål. Programmet är uppdelat i sju målområden där strategier, åtgärder och ansvariga för att nå målen pekas ut. För det löpande arbetet upprättas varje år ett budgetunderlag och en genomförandeplan för fysiska åtgärder.

Målområden för Trafikkontorets arbete:

- G**ranskning av bygghandlingar
- A**nvisningar för projektering
- T**illgänglighetsanalys som planeringsunderlag
- U**tvärdering av byggda objekt
- R**eferensgrupper mellan brukare och aktörer
- U**tbildning
- M**arknadsföring och tjänster

En viktig del i Trafikkontorets handikapparbete är samverkan med andra aktörer. Hur det går till i dagsläget beskrivs kortfattat. Programmet avslutas med ett kapitel om uppföljning där aktiviteter för att mäta hur arbetet går framåt sammanställs genom ett antal nyckeltal.



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Box 2403, 403 16 Göteborg

Besöksadress: Köpmansgatan 20

Telefon vx: 031-61 37 00

Hemsida: www.trafikkontoret.goteborg.se