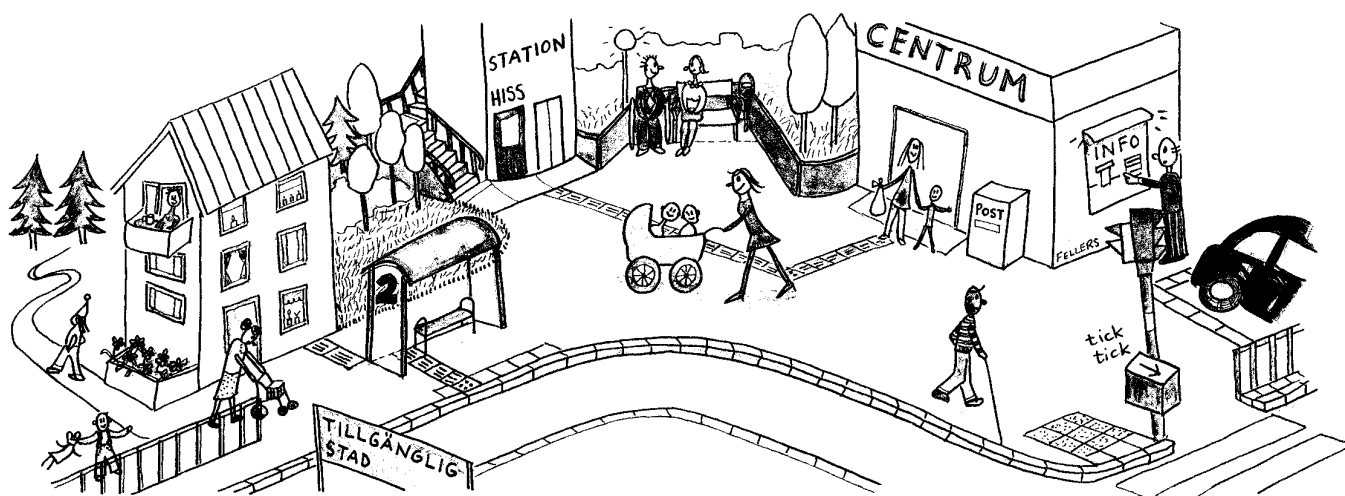


Samhällsbyggnadskontoret Tillgänglighet i gatumiljö 2007 - 2015

Bilaga 2 Riktlinjer för utformning



Allmänt

Denna bilaga skall vara till hjälp vid val av åtgärder för att förbättra tillgängligheten i den yttre offentliga miljön i Södertälje kommun.

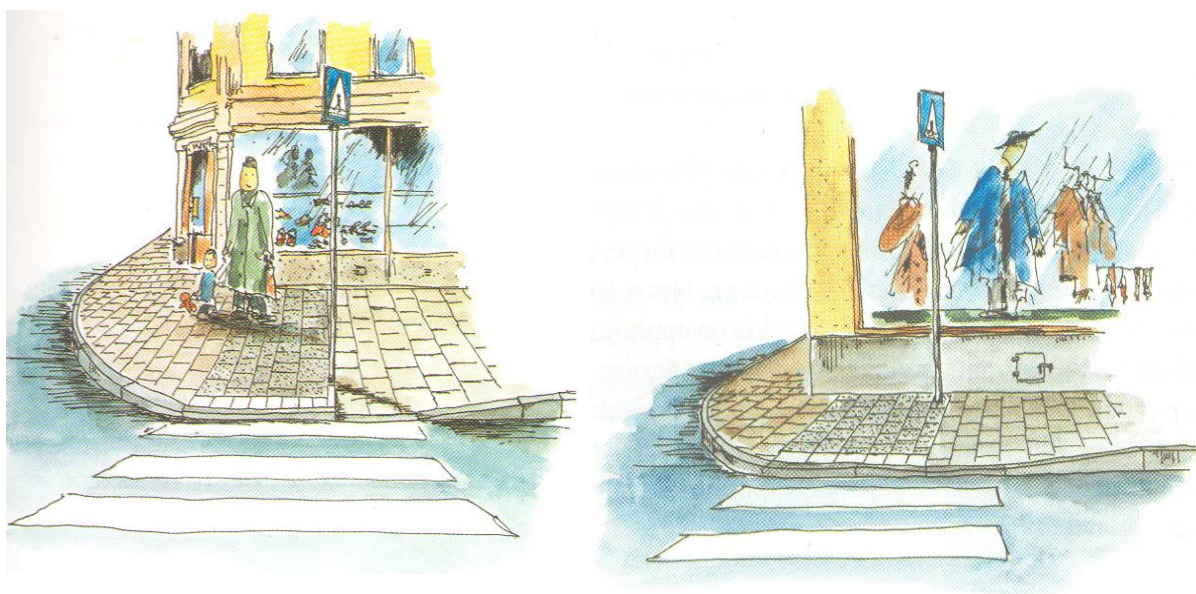
Att åtgärda en brist är aldrig fel. Men det är mycket mera värt om en sträcka som helhet förbättras. För som alltid är inte kedjan starkare än sin svagaste länk. Det räcker med en otillgänglig punkt för att omöjliggöra en förflyttning längs en hel sträcka för vissa funktionshindrade.

Gångpassager

När länkarna passerar bilvägar är utformningen av passagerna viktig. Beroende på passagernas läge bör tre typer av åtgärder av passager tillämpas;

- Tillgänglighetsanpassning av passager med övergångsställe.
- Tillgänglighetsanpassning av passager vid allmän väg (heldragen kantstenlinje).
- Tillgänglighetsanpassning av passager vid parkerings- och fastighetsutfarter.

De övergångsställen som finns ska utformas på ett för alla brukare fungerande sätt. I Stockholm stad används en modell som kallas Stockholmsmodellen, och den är utformad för att passa både rörelsehindrade och synskadade.



Exempel på en bra utformad gångpassage vid trottoarer bredare respektive smalare än 3m (Källa: Stockholm – en stad för alla).

Passagen ska ha en meter bred ramp med en nollad kantstenshöjd som möjliggör passage för personer med rullstol. Resterande del av passagen ska ha en kantstenshöjd på 5 cm för att synskadade ska kunna känna var passagen börjar och slutar. Trottoaren vid övergångsstället ska ha en visuell och taktil

ledning fram till passagen. Det ska också finnas en tydlig vit bård vid kantstenen. Stolpen ska placeras i gränsen mellan rampen och kantstenen.

Om trottoaren är smalare än 3 meter utformas den lite annorlunda. Gångbanan lutas på en bredd av en meter ner mot körbanan. Kantstenshöjden vid rampen ska vara 2 cm och 3 – 7 cm på resterande del av passagen. Stolpen placeras mot fasaden vid denna typ av passage.

Passager över allmän väg där övergångsställe saknas måste också utformas för att underlätta/möjliggöra passage. För personer med rullstol eller rollator måste trottoarkanten sänkas. För att personer med synskada inte ovetande ska gå ut i körbanan placeras nedsänkningen innanför förlängningen av huslivet eller annan gräns mot trottoaren (t ex gräskant). Nedsänkningen måste dock ligga inom 10 meter från korsningen, där det är förbjudet att parkera, för att undvika att bilar parkerar för passagen.



Utformning då trottoaren är bredare respektive smalare än 3 m (Källa: Stockholm – en stad för alla).

Precis som vid övergångsställen är kantstenshöjden beroende av bredden på trottoaren. Den ena höjden används då trottoaren är 3 meter eller bredare och den andra när trottoaren är smalare än 3 meter. I båda fallen lutas gångbanan på en bredd av 1 meter ner mot körbanan. Kantstenshöjden vid rampen ska vara 0 respektive 2 cm. I övrigt anpassas höjden till befintlig kantstenshöjd.

Dessa platser kan kompletteras med pollare med pictogram för riktningsgivning, eventuellt ny refug, kupolplattor, en väl synlig vit bård intill kantstödet samt ledstråk fram till gångpassagen. Eftersom antalet passager utan övergångsställe är många samt att dessa åtgärder är kostnadskrävande föreslås inte i rapporten sådana åtgärder. Ett rätt utformat kantstöd är tillräcklig som riktningsgivare vid passage där övergångsställe saknas.

Vid fastighetsutfarter, infarter till parkeringsplatser och liknande föreslås en tredje utformning av gångpassagen. Tvärs gångbanan anläggs kupolplattor där bilvägen korsar gångbanan. Den korsande bilvägen bör ligga med en nivåskillnad på 3 centimeter för att synskadade ska känna kanten. Ingen utmärkning av övergångsställe föreslås.



Exempel på utformning av passage vid parkerings- och fastighetsutfarter

Lutningar

Med kuperade områden följer mer eller mindre kraftiga lutningar. För att minska lutningen kan höjdskillnaden tas ut på en längre sträcka, det vill säga låta gång- och cykelbanan ta en omväg för att få ner lutningen så mycket som möjligt, med rimliga omvägar. Denna lösning kan ofta fungera som ett komplement till en mer rakare dragning som också behövs. Människor tar ofta den väg som är den närmaste, iordningjord eller inte.

Om det inte går att undvika lutningar över 8 % skall sådana sträckor ha ledstång. De som återfinns vid gångpassager över bilvägar ska inte förses med räcken utan istället göras mindre branta. Vid längre sträckor måste vilplan finnas och grundregeln är att vilplan ska finnas för varje 0,5 meter nivåskillnad. Vilplanen ska vara utrustade med väl utformade bänkar eller dylikt, som gör det möjligt att sätta sig en stund och ta igen sig. Även före och efter backar är vilplatser viktiga.

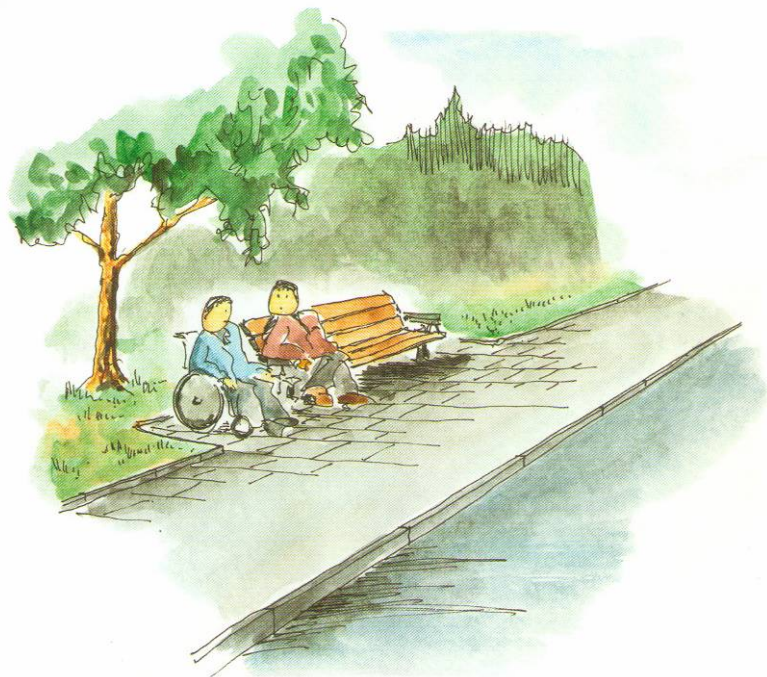
Att anlägga ramper med lägre lutning kan ibland vara det enda alternativet för att göra gångbanan tillgänglig för alla. Ett trappalternativ bör då också finnas.



Vilplatser är viktigt vid backar, exemplet från Stockholm (www.stockholm.se/gfk).

Vilplatser

Bänkens utformning är också viktig för att den ska kunna användas av alla, rätt sitthöjd (0,45-0,55 m), armstöd, ryggstöd och bra utformad sittyta är alla viktiga. Bänkarna bör även dras in från gångytan och ha plats för en rullstol eller rollator bredvid. För synsvaga personer är det viktigt att bänken har en kontrasterande färg mot omgivningen. Det är alltid förhållandena på platsen som avgör hur placering av vilplatser kan anordnas. Vid kraftiga lutningar kan det vara svårt att få till en horisontell bänk och en plats för rullstol.



Exempel på en bra utformad bänk (Källa: Stockholm – en stad för alla).

Handikapparkeringar

Parkeringsplatser för personer med rörelsehinder ska finnas där behov finns, det vill säga i anslutning till målpunkter. För att fungera på ett bra sätt måste de vara tillräckligt stora. Längsgående parkeringar ska vara minst 3,6 meter bred och 7 meter lång. För personer som använder elrullstol måste en vinkelparkering vara 5 meter bred om inte intilliggande yta är fri. Bakom en längsgående parkeringsplats ska det finnas en ramp. Själva platsen måste dessutom vara plan, med en högsta lutning på 2 %. Annars försvåras i och urstigning för personer som använder rullstol.

Länkar

Att säkerställa att synsvaga kan följa en länk kan göras på flera sätt. I första hand ska naturlig ledlinje utnyttjas, som kantsten, gräskant och liknande. I andra hand ska gatsten utnyttjas, varav en rad skall vara vit eller bestå av sinusplattor. Bilden från Marenkajen visar ett exempel. Utformningen kan variera beroende på miljö och funktion



Marenkajen

Att gående och cyklister samsas om samma utrymme är vanligt. Att separera gående och cyklister är viktigt inte minst för personer med nedsatt syn. Ju större flöde av trafikanter desto större är behovet av separering. Bilden nedan visar separering med smågatsten i fem rader med en välvning i mitten på 20 millimeter. Tack vare att avskiljningen är så pass bred riskerar personer med käpp inte att slå käppen ut i cykelbanan, även om ytan används som ledstråskant. Detta är en dyr åtgärd för befintlig gång- och cykelbana, och i befintlig miljö föreslås därför en vägmarkeringslinje i tre lager. Höjden på linjen bör vara minst 10 millimeter och vara avfasad mot kanterna. Erfarenheter från andra platser visar att på dubbelriktade gång- och cykelvägar bör separering inte genomföras där bredden är mindre än 3,5 meter. På enkelriktade banor kan 3,0 meter räcka för separering.



Separering med smågatsten.



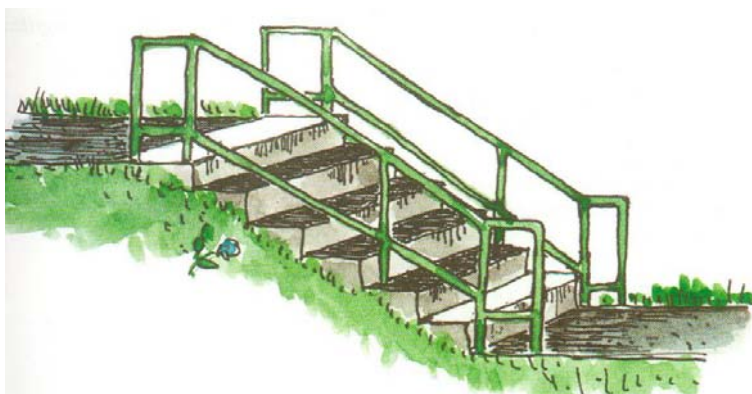
Separering med vägmarkeringslinje.

(båda bilderna från "Att orientera med hjälp av ledytor – Blinda testar taktiliteten i ytor med olika material och struktur", Vägverket (2004))

Trappor

Hur trappor ska utformas finns bland annat beskrivet i Boverkets byggregler och i Stockholm – en stad för alla. Parametrarna finns även inlagda i databasen för Tillgänglig stad.

Räcke ska finnas på varje sida om en trappa och i trappor med vilplan ska räcket fortsätta oavbrutet förbi. Räckena ska vara greppvänliga och ska placeras på 0,9 m höjd och vara förlängda 0,3 m före och efter det sista trappsteget. Förlängningen behövs både för att personer med synskada ska veta när trappan tar slut och för att personer med rörelsehinder eller balanssvårigheter ska kunna hålla i räcket när sista trappsteget tas. Räckena ska dessutom vara greppvänliga med en diameter på 30-40 millimeter.



Principutformning av trappa (Stockholm – en stad för alla).

Om trappan är lång ska det finnas vilplan, där en soffa med fördel kan placeras. Det ska inte vara fler än åtta steg per trapplopp då många trappsteg i en följd kan vara ett problem för till exempel astmatiker. Trappor ska även ha bra belysning.

Det ska finnas en alternativ ramp eller ett likvärdigt alternativ, som exempelvis hiss, på alla platser där det finns trappor.

Vid utformning av trappor är det viktigt att trappstegen har samma höjd och djup på alla trappsteg. Steghöjden ska vara under 15 cm och helst 13 cm för att trappan ska vara lättare att gå i. Första och sista steget i varje trapplopp ska vara kontrastmarkerade. Helst bör kontrastmarkeringen byggas in i trappsteget, som på bilden från Dalparken. Alternativt kan hela steg få avvikande färg. På befintliga trappor kan trappstegen målas i ett första skede och sedan efter hand som medel finns att tillgå byta ut detta mot inbyggda markeringar, som är ett mer kostsamt alternativ.



Trappa i Dalparken

Hinder

Med enkelt avhjälpna hinder avses sådana hinder som med hänsyn till nyttan av åtgärden och förutsättningarna på platsen kan anses rimliga att avhjälpna. Den databas som producerats vid genomförda tillgänglighetsinventeringar innehåller bland annat inventering av hinder. I detta handlingsprogram avser enkelt avhjälpna hinder de hinder som påträffats under tillgänglighetsinventeringar och som återfinns i databasen.

Många hinder på gångbanan ska helt enkelt tas bort. Andra hinder kan eller bör inte tas bort, exempelvis sopkorgar och postlådor. Dessa ska istället tydliggöras för att hindra personer att gå in i dem. På bredare gångbanor och torg kan ledstråk och möbleringszoner användas.

Fritt stående reklamskyltar utmed fasad är ett exempel på hinder som kan innebära en framkomlighets- och olycksrisk. Placeringen av föremål bör vara konsekvent och samordnad så att framkomligheten inte hindras. Regler och riktlinjer för hur möbler, skyltar, stolpar med mera ska placeras i gaturummet bör tas fram. Ett alternativ är att använda sig av så kallade möbleringszoner. Dessa kan användas på gångbanor bredare än 4 meter. Genom möbleringszoner kan zonen intill fasad hållas fri från möbler, skyltar mm och dessa placeras istället i möbleringszonen. För uteserveringar finns redan råd och anvisningar som skall följas.



Reklamskyltar, möbler mm bör inte placeras utmed fasaden



Möbleringszon

Centrala Södertälje har ett antal rännilar. Med rätt utformning är en rännal inget hinder, men för djupa nedsänkningar gör det svårt för personer med rullstol eller rollator att ta sig förbi. Därför bör dessa byggas om, så att de blir grundare och därmed lättare att passera.

Felplacerade och dåligt utformade uteserveringar är vanliga och besvärliga hinder. Uteserveringar ska vara avgränsade så att personer med nedsatt ori-

enterings- och rörelseförmåga kan gå förbi på trottoaren utan risk att gå på bord och stolar. Gångbanan måste också ha en bredd som medger att man lätt kan passera uteserveringen. Möbleringen på uteserveringen bör vara ordnad så att även en rullstolsburen person kan sitta vid serveringen.

Följande krav ställs för uteserveringar:

- En uteservering är en del av stadsrummet och får endast i undantagsfall byggas upp. (t ex om gångbanan lutar).
- En avgränsning mot gångbanan ska alltid göras. Avgränsningen ska göras med räcke eller staket. Måtten på räcket ska vara 90 cm högt med en nedre tvärså 0,10 – 0,35 m över mark. Detta för att en synskadad person med orienteringskäpp ska ha möjlighet att uppmärksamma uteserveringen.

Uteserveringen ska placeras så att minst 2 m gångbana lämnas fritt mellan gata och serveringen. Blomlådor, marschaller, menyer och liknande får inte placeras utanför inhägnat område.

Många hinder är ett resultat av undermåligt drift och underhåll. Hål, gropar och vattensamlingar bör snarast möjligt repareras och vinterväghållning ska ske vintertid. Buskar och träd som växer ut i gångbanan ska beskäras.

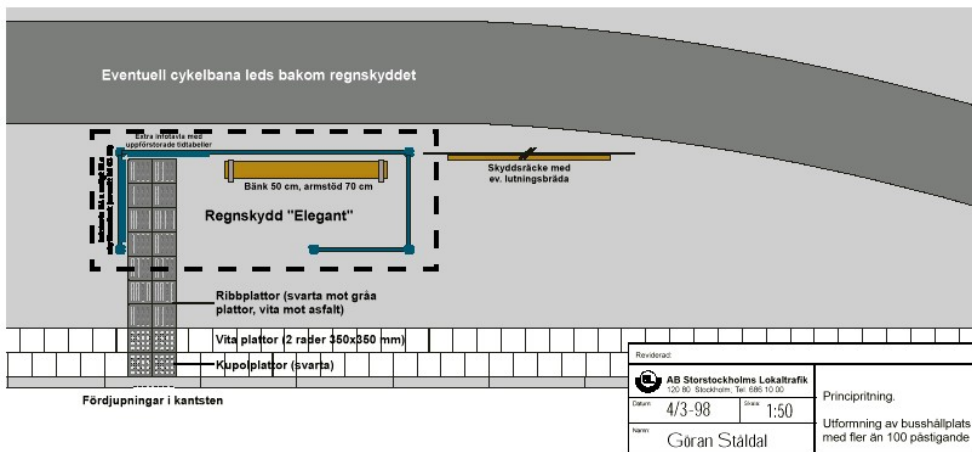
Information

Information på till exempel torg och samlingsplatser ska placeras så att det går att läsa texten både stående och från en rullstol. Informationen ska vara kontrasterande och skylten ska ha god belysning, utan att vara bländande. För att alla ska kunna tyda informationen kan taktil och akustisk information användas, såväl som förklarande bilder och pictogram.

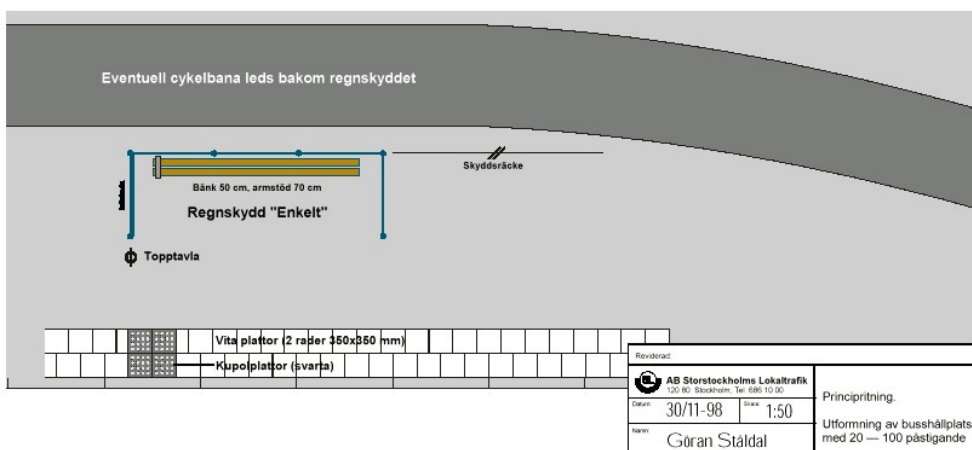
I samband med exploateringar bör en plan för informationsskyltning tas fram i samarbete med fastighetsägare och affärsidkare (även för finansiering). Planen bör innehålla skyltplacering, innehåll och teknisk utrustning.

Hållplatser

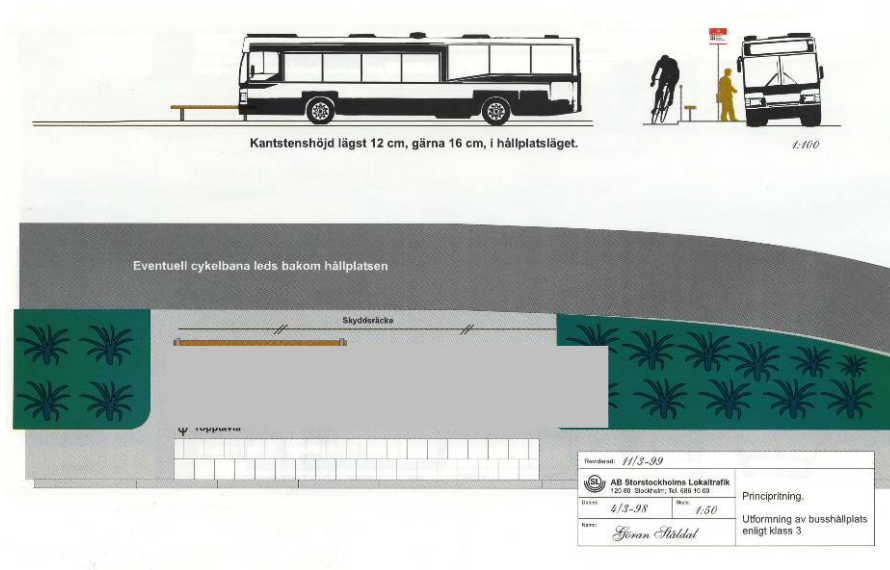
Vägverket och Storstockholms Lokaltrafik har riktlinjer för hur busshållplatser bör se ut. Tre klasser finns, och utformningen beror på antalet påstigande på respektive hållplats. För hållplatser med mer än 100 påstigande per dygn gäller klass 1, klass 2 innebär 20-100 påstigande per dygn och klass 3 hållplatser med färre än 20 påstigande per dygn.



Klass 1, utformning av busshållplats med fler än 100 påstigande



Klass 2, utformning av busshållplats med 20 - 100 påstigande



Klass 3, utformning av busshållplats med färre än 20 påstigande