

# Enkelt avhjälpna hinder

- Trafikkontorets åtgärdsstrategi

[stockholm.se](https://www.stockholm.se)

**Enkelt avhjälpna hinder**  
- Åtgärdsstrategi

**Utgivningsdatum:** Februari 2014

**Utgivare:** Trafikkontoret

**Kontaktperson:** Catarina Nilsson

## Förord

”I Stockholms stad ska alla ha tillgång till och kunna delta på lika villkor i samhällets gemenskap.”<sup>1</sup>

En god tillgänglighet är förutsättningen för att personer med funktionsnedsättning ska kunna delta i samhället som alla andra. I plan- och bygglagen finns sedan 2001 en bestämmelse om att enkelt avhjälpna hinder ska undanröjas i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser. Boverket har också utfärdat föreskrifter för att förtydliga bestämmelserna om enkelt avhjälpna hinder.

Trafikkontorets arbete med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning har pågått i mer än 15 år. Trots omfattande ombyggnationer har det varken varit praktiskt eller ekonomiskt möjligt för trafikkontoret att åtgärda alla enkelt avhjälpna hinder.

Varje förvaltning och bolag har ansvar för tillgänglighetsfrågorna inom sitt verksamhetsområde. Detta dokument är framtaget för att tydliggöra och strukturera upp trafikkontorets fortsatta arbete med att undanröja enkelt avhjälpna hinder.

Parallellt med undanröjandet av enkelt avhjälpna hinder är det viktigt att kontoret fortsätter att arbeta med exempelvis god snöröjning, hissar, toaletter och separering mellan gående och cyklisterna samt att höja kunskapsnivån genom insiktsutbildningar. Ett Stockholm för alla skapas genom ett mångsidigt arbete av många aktörer.

---

<sup>1</sup> ”Stockholm en stad för alla, Program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2011-2016”. Antaget av KF 2011.

Enkelt avhjälptra hinder

4 (45)

# Innehåll

<b>Förord</b>	<b>3</b>
<b>Inledning</b>	<b>5</b>
Syfte	5
Mål	5
Omfattning	5
<b>Ett tillgängligt samhälle</b>	<b>6</b>
Internationellt	6
Nationellt	6
Stockholm	8
<b>Enkelt avhjälptra hinder</b>	<b>9</b>
Enkelt avhjälptra hinder i Stockholm	11
<b>Hinder definierade av trafikkontoret</b>	<b>14</b>
<b>Definition av enkelt avhjälptra hinder</b>	<b>22</b>
Ekonomiska förutsättningar	22
Praktiska förutsättningar	22
<b>Strategi för enkelt avhjälptra hinder</b>	<b>23</b>
Inga nya enkelt avhjälptra hinder	23
Undanröja redan befintliga enkelt avhjälptra hinder	24
<b>Åtgärdsstrategi per definierat hinder</b>	<b>27</b>
Sammanfattning åtgärdsstrategi	34
<b>Bilaga 1 – Åtgärdsbedömning</b>	<b>36</b>
<b>Bilaga 2 – Ansvarsfördelning för definierade hinder</b>	<b>37</b>
<b>Bilaga 3 – Checklista Passa på-åtgärder</b>	<b>40</b>
<b>Bilaga 4 – Prio 1</b>	<b>42</b>

# Inledning

## Syfte

Syftet med dokumentet är att tydliggöra vilka hinder som trafikkontoret bedömer omfattas av lagen om enkelt avhjälpna hinder samt ta fram en åtgärdsstrategi för dessa.

## Mål

Målet är att enkelt avhjälpna hinder ska åtgärdas på det effektivaste sättet samt att tydliggöra trafikkontorets process för att definiera och åtgärda ett enkelt avhjälpna hinder.

## Omfattning

För att Stockholm ska bli en stad för alla måste alla stadens nämnder och bolag ta sitt ansvar för att åtgärda enkelt avhjälpna hinder. Detta dokument omfattar dock bara **trafikkontorets ansvarsområde**.

# Ett tillgängligt samhälle

## Internationellt

### **FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning**

Sverige har ratificerat (antagit) FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Det betyder att Sverige är juridiskt bundet av konventionens innehåll. Enligt FN-konventionen ska personer med funktionsnedsättning ha tillgång till den fysiska miljön, transporter, information och kommunikation på lika villkor som andra. Personer med funktionsnedsättning har rätt att leva ett självständigt liv och delta i samhället på lika villkor som andra.



## Nationellt

### **Nationella mål för funktionshinderspolitiken**

De nationella målen för funktionshinderspolitiken slogs fast år 2000. Målen är ständigt aktuella och har ingen borte tidsgräns. De nationella målen är

- en samhällsgemenskap med mångfald som grund
- att samhället utformas så att människor med funktionsnedsättning i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet
- jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar, kvinnor och män med funktionshinder.

Att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning är en grundläggande förutsättning för att nå målen om delaktighet, mångfald och jämlikhet.

### **En strategi för genomförandet av funktionshinderpolitiken 2011-2016**

Syftet med strategin är att presentera politikens inriktning, med konkreta mål för samhällets insatser samt hur resultaten ska följas upp. Nio prioriterade områden har fastställts i strategin. Ett av dem är ”Ökad fysisk tillgänglighet”. För att förtydliga de övergripande funktionshinderpolitiska målen har inriktningsmål fastställts för vart och ett av de prioriterade områdena. För ”Ökad fysisk tillgänglighet” är inriktningsmålet att: ”Den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning ska förbättras, bland annat genom att enkelt avhjälpna hinder undanröjs”.

### **Diskrimineringslagen**

Den 1 januari 2015 införs bristande tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som en ny form av diskriminering i diskrimineringslagstiftningen. Med bristande tillgänglighet avses att en person med en funktionsnedsättning missgynnas genom att skäligen åtgärder för tillgänglighet inte har vidtagits för att personen ska komma i en jämförbar situation med personer utan sådan funktionsnedsättning.

”När en person med funktionsnedsättning missgynnas genom underlåtenhet att vidta skäligen åtgärder för tillgänglighet för att personen ska komma i jämförbar situation med en person utan funktionsnedsättning.”

Enligt lagförslaget bör vad som är skäligt i ett enskilt fall bedömas utifrån krav på tillgänglighet i lag eller annan författning och med hänsyn till bland annat ekonomiska och praktiska förutsättningar. För fysisk miljö kommer således skälighetsbedömningen göras utifrån bygglagstiftningen. Allmänna platser faller dock utanför diskrimineringslagens tillämpningsområde.

Vilken konsekvensen av diskrimineringslagstiftningen kommer att bli går idag inte att säga säkert men lagen om undanröjande av enkelt avhjälpna hinder och de föreskrifter som hör till lagen kommer med stor sannolikhet att få betydelse vid skälighetsbedömningen.

Enkelt avhjälpna hinder

8 (45)

## **Bygglagstiftning**

Tillgänglighetskrav har funnits i PBL sedan 1987. Nedan redovisas två för detta dokument viktiga föreskrifter.

### **BFS 2013:9 HIN 3**

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om undanröjande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser. Kravet på att enkelt avhjälpna hinder ska avhjälpas har funnits sedan 2001 och finns i 8 kap. 2 § andra stycket och 12 § andra stycket i Plan och bygglagen, PBL.

### **BFS 2011:5 ALM 2**

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader. Föreskrifterna gäller vid nyanläggning.

## **Stockholm**

### **Stockholm en stad för alla**

”Stockholm en stad för alla, Program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning” är ett styrdokument för alla stadens nämnder och bolagsstyrelser. Programmet antogs av kommunfullmäktige 13 juni 2011 och gäller till och med 2016.





## Enkelt avhjälpda hinder

”Ett hinder mot tillgänglighet eller användbarhet på en allmän plats ska alltid avhjälpas, om hindret med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna är enkelt att avhjälpas.”<sup>2</sup>

Kravet på att enkelt avhjälpda hinder ska avhjälpas har funnits sedan 2001. Kravet finns i 8 kap. 2 § andra stycket och 12 § andra stycket i Plan och bygglagen, PBL. År 2003 gav Boverket ut de första tillämpningsföreskrifterna. Nu gällande föreskrifter är BFS 2013:9 HIN 3. Föreskrifterna gäller tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. De omfattar lokaler dit allmänheten har tillträde (publika lokaler) och allmänna platser. Föreskrifterna är uppdelade på 14 paragrafer som definierar olika hinder. Till varje paragraf finns allmänna råd som innehåller generella rekommendationer om tillämpningen av föreskrifterna och anger hur någon kan eller bör handla för att uppfylla föreskrifterna. Det står dock den enskilde fritt att välja andra lösningar och metoder, om dessa uppfyller föreskrifterna.

Hinder som med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna är enkelt att avhjälpas ska avhjälpas *så snart det är möjligt*, i konsekvensutredningen för BFS 2011:13 (HIN 2) står det *direkt*. För mer information om praktiska och ekonomiska förutsättningar se sid 22.

### Var gäller enkelt avhjälpda hinder?

Lokaler dit allmänheten har tillträde är sådana lokaler som riktar sig till, och används av, allmänheten (publika lokaler). Det kan röra sig om receptioner på sjukhus, vårdcentraler eller myndigheter. Andra lokaler som riktar sig till allmänheten finns exempelvis i idrottsanläggningar, bibliotek, teatrar, biografier, samlingslokaler, buss-, taxi- och järnvägsstationer, terminaler, apotek, kiosker, restauranger och affärslokaler. Vissa delar av skolor kan också vara publika lokaler.

En allmän plats är en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt detaljplan är avsett för ett gemensamt behov.

---

<sup>2</sup> 8 kap 12 § andra stycket plan- och bygglagen (2010:900)

### **Vilken typ av hinder gäller det?**

Föreskrifterna anger vilka åtgärder som omfattas. Till föreskrifterna finns allmänna råd som beskriver hur bristerna kan åtgärdas.

Föreskrifterna omfattar:

- Mindre nivåskillnader och ojämn markbeläggning
- Tunga dörrar (gäller för publika lokaler)
- Kontrastmarkeringar
- Varningsmarkeringar
- Skyltning
- Belysning
- Balansstöd (ledstänger)
- Ljudmiljö (gäller för publika lokaler)
- Fast inredning (gäller för publika lokaler)
- Parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd
- Lekplatser (gäller för allmän plats)

### **Vem är ansvarig?**

Det är fastighets- eller markägaren som ansvarar för att hindren undanröjs. Det är kommunens (byggnadsnämndens) uppgift att övervaka att reglerna följs.

### **Vad händer om enkelt avhjälpna hinder inte åtgärdas?**

Det är kommunens (byggnadsnämndens) uppgift att övervaka att reglerna följs. Byggnadsnämnden kan besluta om sanktioner mot den ägare som inte följer reglerna.



## Enkelt avhjälpna hinder i Stockholm

### Stockholm en stad för alla<sup>3</sup>

”I Stockholms stad ska alla ha tillgång till och kunna delta på lika villkor i samhällets gemenskap”. Det övergripande målet har brutits ner i delmål. Det för detta dokument relevanta delmålet är: ”Alla ska kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms stads inne- och utemiljö”. De till delmålet tillhörande indikatorerna är:

- Andel av Stockholms stads inne- och utemiljö som uppfyller gällande byggregler.
- Andel personer med funktionsnedsättning som upplever att stadens inne- och utemiljö är tillgänglig och användbar

Alla ska kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms stads inne- och utemiljö”

### Stockholm stads budget för 2015 med inriktning mot 2016 och 2017

Nedan presenteras några för detta dokument viktiga delar ur stadens budget:

- Stockholm ska vara en tillgänglig stad för alla dess invånare. Alla, oavsett funktionsförmåga, ska ha rätt till full delaktighet.
- Stockholms stad ska höja ambitionerna för att bygga bort enkelt avhjälpna hinder.
- Alla invånare ska kunna leva likvärdiga liv, ha lika möjligheter och kunna ta del i stadens utbud, oberoende av funktionalitet. Byggnader, offentlig miljö och kollektivtrafik ska vara tillgängliga så att alla kan delta på lika villkor.

### Vem är ansvarig i Stockholm?

Alla stadens nämnder och bolag är ansvariga för att inga nya enkelt avhjälpna hinder uppkommer. Dessutom måste respektive nämnd och bolag undanröja enkelt avhjälpna hinder inom sitt ansvarsområde. Generellt gäller att trafikkontoret ansvarar för undanröjande av hinder på gatumark samt i de kommuncentrala parkerna, stadsdelsförvaltningarna ansvarar för undanröjande av hinder på parkmark och fastighetsförvaltningen ansvarar för undanröjande av hinder till och i stadens fastigheter. Exploateringskontoret ansvarar för att de nya offentliga miljöer som byggs är tillgängliga.

---

<sup>3</sup> ”Stockholm en stad för alla, Program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning” Antagen av KF 2011.

Enkelt avhjälpna hinder

12 (45)

Djurgårdsförvaltningen respektive Stockholms hamn ansvarar för undanröjande av hinder inom sina områden.

Övriga markägare som äger ytor, som används av allmänheten, ansvarar för sitt område och övriga fastighetsägare till fastigheter som innehåller publika lokaler är ansvariga för tillgängligheten till och i dessa.

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för att detaljplaner och bygglov uppfyller tillgänglighetskraven. Stadsbyggnadskontoret har också tillsynsansvaret för enkelt avhjälpna hinder. Tillsynsansvaret innebär bland annat att ta emot anmälningar från allmänheten.

På trafikkontoret har alla avdelningar och enheter ett gemensamt ansvar för att inga nya enkelt avhjälpna hinder uppkommer samt att åtgärda redan befintliga. Vissa hinder som exempelvis icke ombyggda övergångsställen berör många avdelningar men andra som exempelvis brister inom belysning berör färre.

Alla stadens nämnder och bolag är ansvariga för att inga nya enkelt avhjälpna hinder uppkommer samt att undan-röja enkelt avhjälpna hinder inom sitt ansvarsområde.

### **Tillgänglighet på trafikkontoret**

Under åren 1999–2010 bedrevs stadens tillgänglighetsarbete till stor del i projektform genom Tillgänglighetsprojektet och dess organisation på trafikkontoret. Projektet finansierade åtgärder både inom fastigheter och i den yttre miljön samt utförde påverkans- och utbildningsinsatser. Sedan 2011 har trafikkontoret inget övergripande ansvar för tillgänglighetsfrågorna utan ska precis som övriga förvaltningar och bolag se tillgänglighetsarbetet som en naturlig del av sin ordinarie verksamhet samt ta ansvar för tillgänglighetsfrågor inom sitt ansvarsområde.

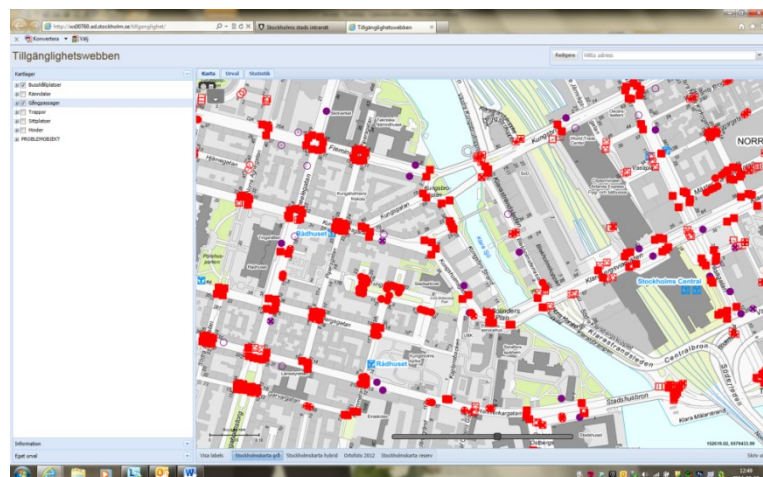
Vid ny- och ombyggnader ska tillgänglighetsåtgärder inkluderas. För att komma fortare framåt med undanröjandet av enkelt avhjälpna hinder tar kontoret dessutom varje år fram ett separat åtgärdsprogram för tillgänglighetsåtgärder.

De vanligaste åtgärderna i gatumiljön har varit ombyggnader av övergångsställen och busshållplatser samt utbyte av rännalsplattor. Under senare år har även åtgärder som kontrastmarkeringar av trappor samt komplettering av ledstråk över öppna ytor blivit

vanligare. Alla dessa åtgärder förutom höjd kantsten vid busshållplatser omfattas av lagen om enkelt avhjälpna hinder. Ombyggnad av busshållplatser omfattas dock av beslutet att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla.



Under åren 2002–2006 tog trafikkontoret fram stadsdelsvisa tillgänglighetsplaner. Planerna togs fram av tjänstemän på trafikkontoret i samarbete med stadsdelsförvaltningarna och deras lokala handikapp- och pensionärsråd samt med Färdtjänsten och Trafikförvaltningen (dåvarande SL). I alla stadsdelar prioriterades stråk samt utfördes inventeringar. Resultatet från inventeringarna sammanställdes i en rapport för respektive stadsdel samt lades in i en databas (tillgänglighetswebben). I tre av de dåvarande 18 stadsdelarna färdigställdes aldrig rapporten. Tillgänglighetswebben har uppdaterats under åren och används fortfarande vid åtgärdsplaneringen.



*Utdrag från tillgänglighetswebben som visar inventerade gångpassager och busshållplatser.*

## Hinder definierade av trafikkontoret

För att trafikkontoret systematiskt ska kunna arbeta vidare med att åtgärda enkelt avhjälpna hinder är det första steget att definiera vilka hinder som kontoret är ansvarigt för att avhjälpa utifrån texten i föreskriften. Dessa ”*hinder definierade av trafikkontoret*” redogörs paragrafvis för nedan, och ligger till grund för fortsatt arbete. Paragraftexterna och de allmänna råden är direkta citat från Boverkets föreskrift BFS 2013:9 HIN 3.

För 6-11 §§ har inga hinder definierats eftersom dessa avser publika lokaler och därför inte omfattas av trafikkontorets ansvarsområde.

### **12 § Fysiska hinder såsom mindre nivåskillnader, ojämn markbeläggning, svårforcerade rännदार och trottoarkanter ska avhjälpas.**

#### *Allmänt råd*

Nivåskillnader vid övergångsställen, andra gångpassager, parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd och hållplatser bör avfasas till 0- kant så att personer i rullstol eller med rollator kan ta sig fram. Avfasningen bör, om plats finns, inte ha större lutning än 1:12 och bredden bör vara 90– 100 cm. Vid sidan av avfasningen bör kantstenen ligga kvar så att personer med nedsatt syn kan ta ut riktningen över gatan. Avfasningen bör ha jämn och halkfri yta.

Ojämn markbeläggning som utgör hinder för personer i rullstol och med rollator att ta sig fram på gångtor bör bytas ut, exempelvis genom att ett stråk med jämnare markbeläggning fälls in.

Mindre nivåskillnader i gångtor bör överbryggas, exempelvis med ramper. Även om rampen är kort bör lutningen inte vara större än 1:12, på grund av risken att falla och välta baklänges. En lutning på 1:20 eller flackare bör eftersträvas. Rampen bör ha jämn och halkfri yta, vara minst 1,3 m bred och ha avåkningsskydd. Tvärlutningen bör inte vara mer än vad som krävs för vattenavrinningen och inte överstiga 1:50, för att inte utgöra fara för personer med dålig balans, för att personer med nedsatt eller kraftigt nedsatt syn inte ska tappa orienteringen och för att personer i rullstol eller med rollator ska kunna ta sig fram. Om det finns plats, bör en trappa finnas som komplement till rampen.

Rännदार som utgör hinder för personer i rullstol och med rollator bör täckas över så att ytan blir jämn eller bytas ut mot t.ex. avrinningsgaller eller rännदार som utan svårighet kan passeras av personer i rullstol eller med rollator. (BFS 2013:9)

### ***Hinder definierade av trafikkontoret***

Övergångsställen utan 0-kant

Gångpassager utan 0-kant

Parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd utan 0-kant

Nivåskillnader vid hållplatser utan 0-kant

Övergångsställen utan kant

Avfasning som ej har jämn och halkfri yta

Gångytor med ojämn markbeläggning (avsaknad av släta ytor i ojämna)

Ojämn markbeläggning i form av t ex sprickor i asfalt eller plattor som kan ge snubbelkanter

Mindre nivåskillnad utan ramp<sup>4</sup>

Rännदार som utgör hinder

Tvär/sidolutning, över 1:50

---

<sup>4</sup> Allmänna råd för ramp

- Jämn och halkfri yta
- Max lutning 1:12, helst 1:20
- Minst 1,3 meter bred
- Avåkningsskydd
- Tvärlutning max 1:50

### **13 § Hinder i form av bristande kontrastmarkering och varningsmarkering ska avhjälpas.**

#### *Allmänt råd*

Viktiga målpunkter, t.ex. busshållplatser, perronger, övergångsställen och upphöjda gångpassager över gator, entréer m.m. bör kontrastmarkeras så att, personer med nedsatt syn eller kognitiv förmåga lättare ska kunna upptäcka dem. Logiska ledstråk kan anordnas till och mellan målpunkterna. Naturliga ledytor som gräskanter, murar, staket, kanter och fasader kan kompletteras med konstgjorda ledytor till sammanhängande ledstråk. Kontrastmarkering kan exempelvis anordnas genom att material som avviker taktilt och i ljushet fällt in i markbeläggningen, t.ex. tydligt kännbara plattor i asfaltyta.

Markbeläggningen bör utformas så att den inte medför snubbelrisk. En ljushetskontrast på minst 0,40 enligt NCS ökar avsevärt möjligheten för personer med nedsatt syn att uppfatta markeringen.

Trappor bör förses med kontrastmarkeringar så att personer med nedsatt syn kan uppfatta nivåskillnaderna, exempelvis genom att framkanten på nedersta plansteget och framkanten på trappavsatsen vid översta sättsteget i varje trapplopp ges en ljushetskontrast på minst 0,40 enligt NCS (Se bild 2<sup>5</sup>). Markeringarna bör göras på ett konsekvent sätt inom området.

Stolpar i gångbanor, fallkanter och andra detaljer bör kontrastmarkeras för att underlätta för personer med nedsatt syn och personer med nedsatt kognitiv förmåga att urskilja detaljer. En ljushetskontrast på minst 0,40 enligt NCS ökar avsevärt möjligheten för personer med nedsatt syn att uppfatta markeringen.

Utstickande byggnadsdelar, exempelvis trappor, skyltar och balkonger, lägre än 2,20 m över mark bör byggas in eller utmärkas särskilt, så att de inte utgör risk för personer med nedsatt syn.

Fasta hinder i gångytor bör, om det inte är möjligt att flytta dem bort från gångytan, tydligt markeras visuellt och utformas så att de kan upptäckas med teknikkäpp.

Oskyddade glasytor bör markeras. Markeringarna bör avvika mot bakgrunden och placeras i ögonhöjd för både stående och sittande personer. (BFS 2013:9)

---

<sup>5</sup>BFS 2013:9 sid 4.



**Hinder definierade av trafikkontoret**

Ej kontrastmarkerade (ljushetsskillnad, minst 0,40 enligt NCS)

Övergångsställen

Busshållplatser

Genomgående gångbanor

Trappor

Fallkanter

Stolpar i gångbanor

Utstickande byggnadsdelar lägre än 2,20 m (tex trappor, balkonger, skyltar)

Svårorienterad miljö fram till och mellan målpunkter

Fasta hinder på gångtytor som ej går att flytta (som inte är tydligt markerade visuellt minst 0,40 enligt NCS och vara upptäckbara med käpp)

Oskyddade glasytor som ej är markerade för både stående och sittande personer

**14 § Hinder i form av brist på och bristande utformning av orienterande skyltning ska avhjälpas.**

Med skyltar avses i denna paragraf inte vägmärken eller andra anordningar enligt vägmärkesförordningen (2007:90). Skyltar ska utformas och placeras så att de inte kan förväxlas med vägmärken och andra anordningar (se vidare 8 kap. 4 § vägmärkesförordningen). (BFS 2013:9)

*Allmänt råd*

Skyltar som behövs för att man ska kunna orientera sig bör finnas. Skyltar bör vara lättbegripliga och lättlästa, ha ljushetskontrast och vara placerade på lämplig höjd för att kunna läsas och höras såväl av personer i rullstol som av stående personer med nedsatt syn. De bör placeras där man förväntar sig att de ska finnas och så att man kan komma tätt intill. Textstorleken bör vara anpassad efter läsavståndet och ytan bör inte ge upphov till reflexer. Skyltar bör vara kompletterade med bokstäver i antingen upphöjd relief eller punktskrift eller båda samt i vissa fall med talad information och tydliga, lättförståeliga och välkända symboler. Elektronisk skyltning bör anpassas så att personer med nedsatt orienteringsförmåga kan uppfatta och förstå den.

Tydlig och väl belyst skyltning har stor betydelse för att bl.a. personer med nedsatt syn eller hörsel och personer med nedsatt kognitiv förmåga ska kunna orientera sig. (BFS 2013:9)

### **Hinder definierade av trafikkontoret**

Befintliga skyltar ej lättbegripliga och lättlästa<sup>6</sup>

Ej tillräcklig skyltning på och vid torg till t.ex. WC, T- bana, olika riktningar

Avsaknad av skyltning

## **15 § Hinder i form av bristande eller bländande belysning ska avhjälpas.**

### *Allmänt råd*

Fast belysning som är bländande bör åtgärdas, exempelvis genom att ljuskällan avskärmas. Belysningen kan vara avgörande för om personer med nedsatt syn kan orientera sig. Personer med nedsatt syn behöver rätt utformat ljus för att kunna se och läsa, och personer med nedsatt hörsel eller som är döva för att kunna läsa teckenspråk och läsa på läppar.

Belysningen på gångytor och vid viktiga målpunkter bör anpassas så att den är jämn och anordnad så att även personer med nedsatt syn kan uppfatta hur underlaget ser ut, och så att hörselskadade eller döva kan uppfatta teckenspråk och läsa på läppar. (BFS 2013:9)

### **Hinder definierade av trafikkontoret**

Bländande belysning (fast belysning)

---

<sup>6</sup> Lättbegriplig och lättläst skyltning =

- ljushetskontrast
- placerad så att sittande och stående personer kan läsa och höra
- placerade där man förväntas hitta dem,
- lätt att komma in till,
- textstorlek ska vara anpassat till läsavstånd,
- ytan ska ej ge upphov till reflexer,
- text kompletterad med relief eller punktskrift och välkända symboler, (vissa kommuner tolkar det enbart till fastigheter)
- väl belysta
- elektroniska skyltar ska kunna uppfattas av personer med nedsatt orienteringsförmåga

Ej tillfredsställande belysning (svårighet att uppfatta underlaget, ej jämn och tillräckligt stark belysning)

## **16 § Hinder i form av brist på och bristande utformning av balansstöd ska avhjälpas.**

### *Allmänt råd*

Där ledstänger saknas eller bara finns på ena sidan om en trappa eller ramp bör de kompletteras så att de finns på båda sidor. Ledstänger bör sitta på 0,9 meters höjd och vara lätta att gripa om. De bör löpa oavbrutet, samt förbi trappans eller rampens början och slut med minst 30 cm. Ledstängerna bör ha kontrasterande ljushet gentemot omgivande ytor. Det bör vara möjligt att hålla i ledstången även förbi infästningarna. (BFS 2013:9)

### ***Hinder definierade av trafikkontoret***

Bristande utformning av ledstänger vid trappor

Avsaknad av ledstänger på båda sidor

Ledstänger som ej går 30 cm förbi första och sista trappsteget (mätt från framkant av trappnos)

Ledstänger som ej sitter på 0,9 meters höjd

Avsaknad av kontrastmarkering på räcke mot bakgrund

Ledstängerna är inte greppvänliga eller möjliga att hålla i förbi infästningarna

Ledstänger löper ej oavbrutet genom trappan

Bristande utformning av ledstänger vid ramper

Avsaknad av ledstänger på båda sidor

Ledstänger som ej går 30 cm förbi rampens början och slut

Ledstänger som ej sitter på 0,9 meters höjd

Avsaknad av kontrastmarkering på räcke mot bakgrund

Ledstängerna är inte greppvänliga eller möjliga att hålla i förbi infästningarna

Ledstänger löper ej oavbrutet genom rampen

## **17 § Hinder i form av bristande utformning av parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd ska avhjälpas.**

### *Allmänt råd*

Vissa platser på en parkeringsplats bör åtgärdas så att de medger att rullstol tas in och ut från sidan av fordonen. Breddmättet på en sådan plats bör vara 5,0 m. Om fri yta finns intill parkeringsplatsen kan sådan yta räknas in i breddmättet.

Om uppställningsplatsen är placerad längs en gata bör den ha tillräckligt längdmått så att utrymme finns för att kunna passera med rullstol mellan parkerade fordon. Vissa platser kan göras extra långa för att ta in och ut rullstol baktill på fordonet. För det behövs en cirka 9 meter lång plats.

Lutningen i längs- och sidled bör inte vara mer än vad som krävs för vattenavrinningen och inte överstiga 1:50. Markbeläggningen bör vara fast, jämn och halkfri. (BFS 2013:9)

### ***Hinder definierade av trafikkontoret***

Brist på parkeringsplatser för rörelsehindrade med bredden 5 meter (gäller ej längsgående) (rullstol ska kunna tas in och ut från sidan av fordonet)

Brist på plats vid parkeringsplats för rörelsehindrade placerad längs en gata, (vissa platser bör vara extra långa ca 9 meter, för att kunna ta ut rullstol bakom fordon)

Parkeringsplatser för rörelsehindrade med större lutning än 1:50

Parkeringsplatser för rörelsehindrade som inte har fast, jämn och halkfri beläggning

## **18 § Hinder i form av brister i lekplatsers utformning eller utrustning ska avhjälpas.**

### *Allmänt råd*

Brister, som gör det svårt för barn med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att alls använda lekplatsen bör åtgärdas. Även brister som gör det svårt att vistas på lekplatsen för föräldrar med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga eller för andra och som tar hand om barnen, bör åtgärdas. (BFS 2013:9)

### ***Hinder definierade av trafikkontoret***

Avsaknad av anpassade lekredskap

Ojämn eller oframkomlig markbeläggning

Nivåskillnader

Svårorienterad lekplats

## Definition av enkelt avhjälptra hinder

Trafikkontoret har i föregående avsnitt utifrån varje paragraf i Boverkets föreskrift om enkelt avhjälptra hinder definierat ett antal hinder som utifrån sin typ kan vara enkla att avhjälptra. Enligt BFS 2013:9 HIN 3, 5 §, avgörs vad som är enkelt avhjälptra hinder med hänsyn till *ekonomiska* och *praktiska förutsättningar*.

”Hinder enligt 6-18§§ ska avhjälptras, så snart det inte är orimligt med hänsyn till praktiska och ekonomiska förutsättningar...”<sup>7</sup>

Vad som bedöms vara ett enkelt avhjälptra hinder kan dock variera över tid. Exempelvis kan ett hinder som vid en viss tidpunkt inte bedömts som enkelt avhjälptra, senare bedömas vara det, om förutsättningarna ändras. Bedömningen kan exempelvis påverkas av att platsen ska byggas om, en viktig målpunkt skapas på platsen eller om önskemål om åtgärd kommer in från allmänheten.

### Ekonomiska förutsättningar

De *ekonomiska förutsättningarna* handlar om kostnaden för avhjälptraandet och förmågan att bära kostnaden. Budget styr vilka hinder som kan åtgärdas och när, därför är det viktigt att planera och arbeta systematiskt för att dels klara av att följa lagstiftningen om enkelt avhjälptra hinder och dels uppnå en tillgängligare miljö.

Ekonomiska förutsättningar är starkt kopplade till nyttan av åtgärden. Ett hinder kan vara enkelt avhjälptra på en plats men inte på en annan. En åtgärd kan således vara rimlig att utföra på en plats där många människor rör sig men inte generellt över hela staden. Åtgärder som har stor nytta för många människor bör prioriteras.

### Praktiska förutsättningar

Om ett hinder är enkelt att avhjälptra påverkas även av *praktiska förutsättningar* dvs utifrån hur miljön runtomkring hindret ser ut. Exempel på praktiska förutsättningar är utrymme, konstruktioner och topografi samt hur stort ingrepp som krävs vid ombyggnaden.

---

<sup>7</sup> BFS 2013:9 HIN 3, 5 §

# Strategi för enkelt avhjälpna hinder

Arbetet med enkelt avhjälpna hinder kan delas i två delar. Den ena är att undanröja redan befintliga och den andra är att se till att inte nya tillkommer.

## Inga nya enkelt avhjälpna hinder

### Undanröja redan befintliga enkelt avhjälpna hinder

## Inga nya enkelt avhjälpna hinder

Trafikkontoret har valt två åtgärdsstrategier för att se till att inga nya enkelt avhjälpna hinder tillkommer.

### Bygga rätt från början

#### Inte ta över platser med bristande tillgänglighet

### Bygga rätt från början

Den viktigaste åtgärden för att nå målet om ett Stockholm för alla samt för att kunna minska antalet hinder inom trafikkontorets ansvarsområde är att bygga rätt från början. Åtgärder i efterhand blir dessutom oftast både dyra och inte lika estetiskt tilltalande som om de planeras in från början.

Alla avdelningar, enheter och medarbetare måste ta ansvar för tillgänglighetsfrågorna samt ha kunskap kring lagstiftningen och stadens riktlinjer gällande tillgänglighet. Krav på tillgänglighetskompetens måste ställas vid upphandling av konsulter och tillgänglighetsfrågan ska hanteras som en naturlig del i projekten.

#### Inte ta över platser med bristande tillgänglighet

För trafikkontorets del är det också viktigt att inte ta över nya områden med bristande tillgänglighet samt säkerställa att återställningsarbeten utförs på rätt sätt. Kontoret blir efter övertagande ansvarigt för att åtgärda eventuella enkelt avhjälpna hinder.

## Undanröja redan befintliga enkelt avhjälpna hinder

Det är för trafikkontoret varken praktiskt eller ekonomiskt rimligt att åtgärda alla hinder på gatumark. Därav är inte alla hinder, även om de omfattas av lagparagraferna, enkelt avhjälpna hinder.

Trafikkontoret har valt tre åtgärdsstrategier för att undanröja redan befintliga enkelt avhjälpna hinder:

### Undanröjande av hinder vid anmälan

#### Passa på-åtgärder

#### Aktivt undanröjande av hinder

Nedan görs en beskrivning av de olika åtgärdsstrategierna.

### Åtgärdsstrategi – Anmälan

Allmänheten kan anmäla hinder till stadsbyggnadskontoret som sedan skickar en anmälan till trafikkontoret för yttrande och eventuell åtgärd. Allmänheten hör också av sig direkt till trafikkontoret med önskemål om åtgärder. I dessa fall vet kontoret att åtgärden är efterfrågad och kommer till nytta. Åtgärden bör därför prioriteras. Åtgärden måste dock fortfarande testas mot om den är praktiskt och ekonomiskt genomförbar. Det bör också undersökas så att inget annat arbete inom kort ska utföras på platsen. Åtgärderna bör i så fall samordnas. I ”*Bilaga 1 – Åtgärdsbedömning*” redogörs för bedömningsprocessen.

För snabb handläggning är det viktigt att ärendet hamnar på rätt avdelning. I ”*Bilaga 2 – Ansvarsfördelning för definierade hinder*” redogörs för vilken avdelning som i första hand ansvarar för handläggningen av ärende gällande de olika definierade hindren samt för att åtgärda brister. Tabellen har kompletterats med ansvar för ”Entréer” och ”Brist på sittplats”. Mindre nivåskillnader vid entréer omfattas av enkelt avhjälpna hinder. Ansvaret för att åtgärda bristen är fastighetsägarens men många fastighetsägare hör av sig med frågor till trafikkontoret. De flesta frågor gäller möjligheten att höja gångbanan. Brist på sittplats omfattas inte av enkelt avhjälpna hinder men tillgång till sittplats påverkar hur tillgänglig en miljö är. Kontoret får med jämna mellanrum önskemål och synpunkter kring sittplatser.



### Åtgärdsstrategi – Passa på

Vid ombyggnader bör alltid tillgänglighetsåtgärder utföras i en omfattning som är ekonomiskt och praktiskt möjligt utifrån ombyggnadens storlek och omfattning. Åtgärder blir oftast billigare då de utförs tillsammans med andra åtgärder och även förutsättningarna kan ändras.

Genom ett brett ansvarstagande inom alla avdelningar och enheter samt att tillgänglighetsåtgärder inkluderas i alla projekt kommer kontoret fortast framåt mot ett tillgängligt gaturum och bidrar inom sitt ansvarsområde till ett Stockholm för alla.

I åtgärdsstrategin *passa på-åtgärder* hamnar också hinder som inte är ekonomiskt rimliga att utföra som enda åtgärd. För att de ska bli ekonomiskt rimliga att åtgärda måste de samordnas med andra åtgärder.

Åtgärdsstrategin *passa på-åtgärder*, inkluderar också hinder där det inte är lämpligt att enbart fokusera på enkelt avhjälpna hinder utan objektet måste ses i ett sammanhang, exempelvis bör hinder gällande skyltning inkluderas i ett skyltarbete för staden.

I ”Bilaga 3 – Checklista *passa på-åtgärder*” finns en checklista som kan vara till hjälp vid ombyggnadsprojekt. Checklistan gäller inte för nyproduktion eller om ombyggnaden är så omfattande att den kan räknas som nybyggnation. Då gäller Boverkets föreskrifter BFS 2011:5 ALM 2. Checklistan har kompletterats med ”Tillgänglighet till entréer”, ”Sittplats” samt ”Busshållplats enligt typritning”.

För busshållplats är det bara de taktila samt kontrasterande plattorna som omfattas av enkelt avhjälpna hinder. En komplettering i checklistan med att kantstenshöjden ska vara 16 cm är dock lämplig eftersom beslut finns att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla.

Vid enstaka entréer är det ofta svårt eller omöjligt att anpassa gångbanans höjd till entrén. Vid större ombyggnader kan möjligheterna vara mycket bättre och möjligheten bör utredas och om möjligt genomföras. Fler tillgängliga entréer är en av de viktigaste och mest efterfrågade tillgänglighetsåtgärderna.

### **Åtgärdsstrategi – Aktiv**

Trafikkontoret har under många år aktivt åtgärdat olika typer av tillgänglighetsbrister. Årliga åtgärdsprogram har tagits fram och budget avsatts. Detta arbete behöver fortsätta då många brister fortfarande kvarstår.

Denna åtgärdsstrategi fokuserar på att åtgärden ska komma många till del samt är lämplig att utföra som ”enstaka” åtgärd.

Hinder som omfattas av denna åtgärdsstrategi anses på en generell nivå vara enkelt avhjälpna och trafikkontoret ska aktivt och på eget initiativ jobba för att åtgärda hindren. Den enskilda åtgärden måste dock fortfarande testas mot om den är praktiskt och ekonomiskt genomförbar. Det bör också undersökas så att inget annat arbete inom kort ska utföras på platsen. I ”*Bilaga 1 – Åtgärdsbedömning*” redogörs för bedömningsprocessen.

## Åtgärdsstrategi per definierat hinder

Nedan presenteras de åtgärdsstrategier som trafikkontoret har valt för respektive definierat hinder. Då bedömningen grundar sig i att åtgärden ska vara ekonomiskt rimlig har staden delats in i fyra geografiska områden Cirklar, Prio 1, Prio 2 samt Prio 3, för förklaring se nedan. Efter varje avsnitt görs en kommentar till valen av åtgärdsstrategi.

Förklaringar till tabellerna nedan:

Prio 1: De stråk som definierades i de stadsdelsvisa tillgänglighetsplanerna. Till stora delar de stråk som binder samman viktiga start- och målpunkter i stadsdelarna. En karta över Prio 1 är sammanställd i *Bilaga 4*.

Prio 2: De stråk som inte innefattas i prio1 eller är lokalgator i villakvarter.

Prio 3: Lokalgator i villakvarter.

Cirklar: I alla stadsdelar prioriterades i samband med tillgänglighetsplanerna ett område runt varje tunnelbaneuppgång, i innerstaden med en radie på 100 m och i ytterstaden 200 m. Även området runt spårvagnshållplatser och enstaka torg (utan tunnelbaneuppgång) har prioriterats. Även om cirkelarna här benämns separat så ingår de i tillgänglighetsplanernas primära stråk. Cirkelarna framgår på kartan i *Bilaga 4*.

**A** = För att undanröja dessa hinder ska trafikkontoret jobba med åtgärdsstrategin *Aktiv*. Trots prioriteringsarbetet är antalet hinder fortfarande stort inom denna kategori och åtgärdsarbetet kommer att ta tid. Hinder inom denna kategori kommer också undanröjas genom åtgärdsstrategierna *Passa på* och *Anmälan*.

**PP** = För att undanröja dessa hinder kommer trafikkontoret att jobba med åtgärdsstrategierna *Passa på* och *Anmälan*

**12 § Fysiska hinder såsom mindre nivåskillnader, ojämn markbeläggning, svårforcerade rännदार och trottoarkanter ska avhjälpas.**

Def. hinder	Innerstaden			Ytterstad			Cirklar
	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 1	Prio 2	Prio 3	
Övergångsställe utan 0-kant	A	A	PP	A	PP	PP	A
Gångpassage utan 0-kant	A	A	PP	A	PP	PP	A
Hållplats utan 0-kant	A	A	PP	A	PP	PP	A
RHP <sup>8</sup> utan 0-kant	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Övergångsställe utan kant	A	A	PP	A	PP	PP	A
Ojämn markbeläggning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Trasig/ojämn markbeläggning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Avfasning som ej har jämn och halkfri yta	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Mindre nivåskillnad utan ramp	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Rännदार som utgör hinder	A	A	PP	A	PP	PP	A
Tvär/sidolutning >1:50	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP

**Kommentar:**

Rännदारbyte samt kantstensåtgärder vid övergångsställen, gångpassager och busshållplatser är åtgärder som har utförts länge och där arbetet kommit långt. De är också åtgärder som många har behov av. Det är därför rimligt att på en generell nivå anse att hinder inom dessa kategorier inom cirkelarna och längs prio 1 samt prio 2 i innerstaden kan anses som enkelt avhjälpna hinder.

Inom cirkelarna kan det dessutom vara rimligt att generellt anse att avsaknad av ramp vid parkeringsplats för rörelsehindrade med särskilt tillstånd, ojämn markbeläggning, mindre nivåskillnader och åsnetrappor är enkelt avhjälpna hinder.

Övriga hinder anses vara svåra eller opraktiska att inventera då en inventering snabbt skulle kunna bli inaktuell. I denna kategori hamnar också hinder som inte är ekonomiskt rimliga att utföra som

<sup>8</sup> Parkeringsplats för rörelsehindrade med särskilt tillstånd

enda åtgärd. För att det ska bli ekonomiskt rimligt måste de samordnas med andra åtgärder.

Övriga generella ställningstagande för de definierade hindren inom paragrafen:

Innan föreskrifterna gällande enkelt avhjälpna hinder kom byggdes ramper vid passager och övergångsställen med en kantstenshöjd på 3 cm då gångbanans bredd var mindre än 3 meter. Det är inte ekonomiskt försvarbart att generellt bygga om redan ombyggda övergångsställen/passager med en kantstenshöjd på 3 cm även om de ligger inom prio 1 eller 2. De bör i första hand rättas till genom passa på-åtgärder eller via anmälan. På vissa väl frekventerade platser kan dessa dock vara lämpliga att inkludera i det Aktiva arbetet.

Utbyte av rännalar på ytor där omkringliggande yta är svårframkomlig exempelvis på grund av smågatsten eller dåligt underhåll utförs ej. Dessa rännalar byts som en passa på-åtgärd exempelvis i samband med upprustning av gångbanor.

### 13 § Hinder i form av bristande kontrastmarkering och varningsmarkering ska avhjälpas.

Def. hinder	Innerstaden			Ytterstad			Cirklar
	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 1	Prio 2	Prio 3	
Ej kontrastmarkering övergångsställen	A	A	PP	A	PP	PP	A
Ej kontrastmarkering genomgående gångbanor	A	A	PP	A	PP	PP	A
Ej kontrastmarkering busshållplatser	A	A	PP	A	A	PP	A
Ej kontrastmarkering trappor	A	A	PP	A	A	PP	A
Ej kontrastmarkering stolpar i gångbanor	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Utstickande byggnadsdelar lägre än 2,2 m	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Ej kontrastmarkering fallkanter	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Olämpligt placerade hinder	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Svårorienterad miljö	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Oskyddade glasytor	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP

#### Kommentar:

Kontrastmarkering vid övergångsställen, genomgående gångbanor och busshållplatser samt i trappor är åtgärder som har utförts länge och där arbetet kommit långt. De är också åtgärder som många har behov av. Det är därför rimligt att på en generell nivå anse att bristande kontrastmarkering vid övergångsställen, genomgående gångbanor, busshållplatser och trappor inom cirkelarna och längs prio 1 samt prio 2 i innerstaden kan anses som enkelt avhjälpna hinder samt även bristande kontrastmarkering av busshållplatser och trappor inom prio 2 i ytterstaden.

Inom cirkelarna kan det dessutom vara rimligt att generellt anse att bristande kontrastmarkering av stolpar i gångbanor, utstickande byggnadsdelar, olämpligt placerade hinder samt bristande orienterbarhet till målpunkter är enkelt avhjälpna hinder.

Övriga hinder anses vara svåra eller opraktiska att inventera då inventeringen snabbt skulle kunna bli inaktuell. I denna kategori hamnar också hinder som inte är ekonomiskt rimliga att utföra som

enda åtgärd. För att det ska bli ekonomiskt rimligt måste de samordnas med andra åtgärder (passa på-åtgärd).

### 14 § Hinder i form av brist på och bristande utformning av orienterande skyltning ska avhjälpas.

Def. hinder	Innerstaden			Ytterstad			Cirklar
	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 1	Prio 2	Prio 3	
Bristande utformning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Avsaknad av skyltning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP

Kommentar:

Skyltningen för gående i Stockholm är nästan obefintlig. Staden ska enligt den kommande gångplanen arbeta mer med skyltning. I samband med ett sådant arbete måste tillgänglighetsaspekten beaktas både vad gäller skyltarnas utformning och placering.

### 15 § Hinder i form av bristande eller bländande belysning ska avhjälpas.

Def. hinder	Innerstaden			Ytterstad			Cirklar
	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 1	Prio 2	Prio 3	
Bländande belysning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ej tillfredställande belysning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP

Kommentar:

Brister inom belysningen bör samordnas med stadens övriga belysningsarbete.

## 16 § Hinder i form av brist på och bristande utformning av balansstöd ska avhjälpas.

Def. hinder	Innerstaden			Ytterstad			Cirklar
	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 1	Prio 2	Prio 3	
Avsaknad av ledstång Trappa (båda sidor)	A	A	PP	A	A	PP	A
Avsaknad av ledstång Ramp (båda sidor)	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Ledstång ej förlängd 30 cm	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ledstång ej höjd 90 cm	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ledstång ej kontrasterande mot bakgrund	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ledstång ej greppvänlig	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ledstång med hindrande infästningar	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ledstång löper ej oavbrutet	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP

### Kommentar:

Att komplettera befintliga trappor med ledstänger, så att de finns på båda sidor, är en viktig åtgärd. Inom cirkelarna och längs Prio 1 och 2 bör brister inom denna kategori generellt räknas som enkelt avhjälpna hinder. För ramp är motsvarande rimlighetsnivå inom cirkelarna.

Övriga brister på befintliga ledstänger kan inte anses vara lämpliga att utföra som enstaka åtgärd utan utförs lämpligen i samband med att ledstången byts ut.



**17 § Hinder i form av bristande utformning av parkeringsplatser för rörelse- hinderade med särskilt tillstånd ska avhjälpas.**

Def. hinder	Innerstaden			Ytterstad			Cirklar
	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 1	Prio 2	Prio 3	
Brist på Handikapp-parkeringsplatser 5 meter breda	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Brist på Handikapp-parkeringsplatser 9 meter långa	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Lutning > 1:50	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Ej fast, jämn, halkfri beläggning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A

Kommentar:

Förutom de handikapparkeringsplatser som ligger i centrumområden har många tillkommit på grund av önskemål från boende eller någon verksamhet. Dessa är svåra att flytta samt oftast utförda enligt de behov som ställts av sökande.

Inom cirkelarna bör brister på handikapparkeringsplatserna generellt räknas som enkelt avhjälpna hinder.

**18 § Hinder i form av brister i lekplatsers utformning eller utrustning ska avhjälpas.**

Def. hinder	Innerstaden			Ytterstad			Cirklar
	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 1	Prio 2	Prio 3	
Avsaknad av anpassade lekredskap							A
Ojämn eller oframkomlig markbeläggning							A
Nivåskillnader							A
Svår orienterad lekplats							A

Kommentar:

Stadens lekplatser ligger till största delen på parkmark. Åtgärder på parkmark är stadsdelsförvaltningarnas ansvar. På enstaka torg finns lekmöjlighet. Hinder på dessa platser kan vara enkelt avhjälpna hinder.

## Sammanfattning åtgärdsstrategi

Nedan görs en sammanfattning av tabellerna på sid 28-33.

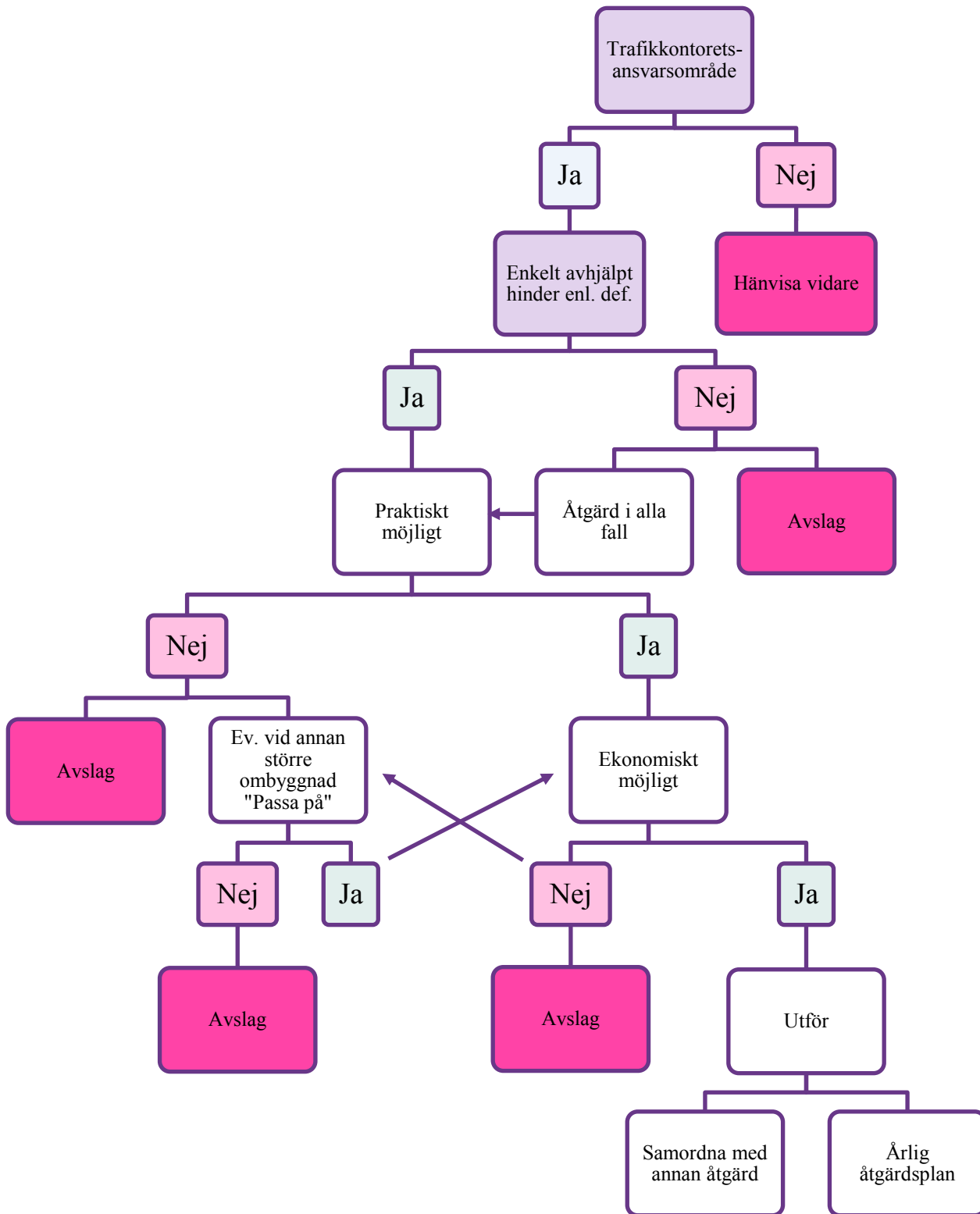
Tabellerna redovisar vald åtgärdsstrategi per definierat hinder. För teckenförklaring se sid 27.

Def. hinder	Innerstaden			Ytterstad			Cirklar
	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 1	Prio 2	Prio 3	
Övergångsställe utan 0-kant	A	A	PP	A	PP	PP	A
Gångpassage utan 0-kant	A	A	PP	A	PP	PP	A
Hållplats utan 0-kant	A	A	PP	A	PP	PP	A
RHP <sup>9</sup> utan 0-kant	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Övergångsställe utan kant	A	A	PP	A	PP	PP	A
Ojämn markbeläggning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Trasig/ojämn markbeläggning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Avfasning som ej har jämn och halkfri yta	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Mindre nivåskillnad utan ramp	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Rännalar som utgör hinder	A	A	PP	A	PP	PP	A
Tvärlutning >1:50	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ej kontrastmarkering övergångsställen	A	A	PP	A	PP	PP	A
Ej kontrastmarkering genomgående gångbanor	A	A	PP	A	PP	PP	A
Ej kontrastmarkering busshållplatser	A	A	PP	A	A	PP	A
Ej kontrastmarkering trappor	A	A	PP	A	A	PP	A
Ej kontrastmarkering stolpar i gångbanor	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Utstickande byggnadsdelar lägre än 2,2 m	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Ej kontrastmarkering fallkanter	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Olämpligt placerade hinder	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A

<sup>9</sup> Parkeringsplats för rörelsehindrade med särskilt tillstånd

Svårorienterad miljö	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Oskyddade glasytor	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Bristande utformning skyltning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Avsaknad av skyltning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Bländande belysning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ej tillfredställande belysning	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Avsaknad av ledstång Trappa (båda sidor)	A	A	PP	A	A	PP	A
Avsaknad av ledstång Ramp (båda sidor)	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Ledstång ej förlängd 30 cm	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ledstång ej höjd 90 cm	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ledstång ej kontrasterande mot bakgrund	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ledstång ej greppvänlig	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ledstång med hindrande infästningar	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Ledstång löper ej oavbrutet	PP	PP	PP	PP	PP	PP	PP
Brist på Handikapp-parkeringsplatser 5 meter breda	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Brist på Handikapp-parkeringsplatser 9 meter långa	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Lutning > 1:50, Hk-p	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Ej fast, jämn, halkfri beläggning på Hk-p	PP	PP	PP	PP	PP	PP	A
Avsaknad av anpassade lekredskap							A
Ojämn eller oframkomlig markbeläggning, lekplats							A
Nivåskillnader, lekplats							A
Svår orienterad lekplats							A

# Bilaga 1 – Åtgärdsbedömning



## Bilaga 2 – Ansvarsfördelning för definierade hinder

Nedan redogörs för vilken avdelning som i första hand ansvarar för handläggning av anmälningar eller medborgarärende samt för att planera och utföra aktiva åtgärder för de definierade hindren.

Med vilka definierade hinder samt inom vilka geografiska områden som kontoret ska jobba aktivt framgår av tabellen på sid 34-35.

Generellt är det avdelningen stadsmiljö som efter åtgärd ansvarar för drift och underhåll av platsen/åtgärden. De ansvarar därigenom bland annat för att kontrastmarkeringar och taktila plattor underhålls och byts ut.

Åtgärd	Def. hinder	Ansvarig avdelning
Övergångsställe enligt typritning TH0102		Trafikplanering
	<i>Övergångsställe utan 0-kant</i>	
	<i>Ej kontrastmarkering övergångsställen</i>	
	<i>Övergångsställe utan kant</i>	
Gångpassage enligt typritning TH0104		Trafikplanering
	<i>Gångpassage utan 0-kant</i>	
Busshållplats enligt typritning TH0101 <sup>10</sup>		Trafikplanering
	<i>Ej kontrastmarkering busshållplatser</i>	
	<i>Kantstenshöjd 16 cm</i>	
Sänkning vid hållplatser utan 0-kant		Trafikplanering
	<i>Hållplats utan 0-kant</i>	
Sänkning vid parkeringsplatser för rörelsehindrade TH0105		Trafikplanering
	<i>RH-p<sup>11</sup> utan 0-kant</i>	
Kontrastmarkering vid genomgående gångbana		Trafikplanering
	<i>Ej kontrastmarkering genomgående gångbanor</i>	
Byte av rännal till typ enligt typritning TH0109		Trafikplanering
	<i>Rännal som utgör hinder</i>	

<sup>10</sup> För busshållplats är det bara de taktila samt kontrasterande plattorna som omfattas av enkelt avhjälpna hinder. Vid ombyggnader bör dock även kantstenshöjden inkluderas eftersom beslut finns om att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla.

<sup>11</sup> Parkeringsplats för rörelsehindrade med särskilt tillstånd.

Ombyggnad vid entréer <sup>12</sup>		Stadsmiljö
	<i>Nivåskillnad vid entré</i>	
Ytskiktsåtgärder (laga, byta, mm)		Stadsmiljö
	<i>Ojämn markbeläggning</i>	
	<i>Trasig/ojämn markbeläggning</i>	
	<i>Avfasning som ej har jämn och halkfri yta</i>	
	<i>Ej fast, jämn, halkfri beläggning på RH-p</i>	
Ombyggnad av gångytor		Stadsmiljö
	<i>Mindre nivåskillnader utan ramp</i>	
	<i>Tvärlutning &gt; 1:50</i>	
Flytta eller kontrastmarkera hinder		Trafikplanering/ Tillstånd
	<i>Ej kontrastmarkering stolpar i gångbanor</i>	
	<i>Utstickande byggnadsdelar lägre än 2,2 m</i>	
	<i>Ej kontrastmarkering fallkanter</i>	
	<i>Olämpligt placerade hinder</i>	
	<i>Oskyddade glasytor</i>	
Anlägga ledstråk		Trafikplanering
	<i>Svårorienterad miljö</i>	
Ny skyltning eller ändra befintlig		Stadsmiljö/ Trafikplanering
	<i>Bristande utformning skyltning</i>	
	<i>Avsaknad av skyltning</i>	
Ny belysning eller åtgärd på befintlig		Anläggning
	<i>Bländande belysning</i>	
	<i>Ej tillfredställande belysning</i>	
Kontrastmarkering eller räckesåtgärder i Trappa/Ramp		Trafikplanering
	<i>Ej kontrastmarkering trappor</i>	
	<i>Avsaknad av ledstång Trappa (båda sidor)</i>	
	<i>Avsaknad av ledstång Ramp (båda sidor)</i>	
	<i>Ledstång ej förlängd 30 cm</i>	
	<i>Ledstång ej höjd 90 cm</i>	
	<i>Ledstång ej kontrasterande mot bakgrund</i>	
	<i>Ledstång ej greppvänlig</i>	

<sup>12</sup> Att tillgängliggöra entréer är fastighetsägarens ansvar men vid ombyggnader av torgytor och gångbanor bör om möjligt åtgärden utföras.

	<i>Ledstång med hindrande infästningar</i>	
	<i>Ledstång löper ej oavbrutet</i>	
Flytt eller förändrade mått på parkeringsplats för rörelsenedsatta		Tillstånd
	<i>Brist på Handikapparkeringsplatser 5 meter breda</i>	
	<i>Brist på Handikapparkeringsplatser 9 meter långa</i>	
	<i>Lutning &gt; 1:50, RH-p → Flytt</i>	
Lekplatsåtgärder <sup>13</sup>		Stadsmiljö/ Stadsdels- förvaltningarna
	<i>Avsaknad av anpassade lekredskap</i>	
	<i>Ojämn eller oframkomlig markbeläggning, lekplats</i>	
	<i>Nivåskillnader, lekplats</i>	
	<i>Svårorienterad lekplats</i>	
Ny sittplats		
	<i>Brist på sittplats<sup>14</sup></i>	Stadsmiljö

<sup>13</sup> Trafikkontoret ansvarar för lekplatser på torg samt inom de kommuncentrala parkerna. I övrigt ligger ansvaret för lekplatser på stadsdelsförvaltningarna. Inom avdelningen stadsmiljö finns dock ett samordningsansvar som även omfattar lekplatser.

<sup>14</sup> Sittplatser omfattas inte av enkelt avhjälpna hinder. Tillgång på sittmöjlighet är dock en viktig tillgänglighetsfråga. Sittplatser kan exempelvis behövas där nivåskillnaderna är stora och lutningarna inte går att åtgärda men även för att möjliggöra längre promenader.

## Bilaga 3 – Checklista Passa på-åtgärder

Vid ombyggnader bör alltid tillgänglighetsåtgärder utföras i en omfattning som är ekonomiskt och praktiskt möjligt utifrån ombyggnadens storlek och omfattning. Denna checklista gäller för ombyggnationer. För nyanläggning eller vid så omfattande ombyggnation att den kan räknas som nybyggnation gäller på allmän plats BFS 2011:5, ALM 2.

Ok	Åtgärd
	Övergångsställe enligt typritning TH0102
	Gångpassage enligt typritning TH0104
	Busshållplats enligt typritning TH0101 <sup>15</sup>
	Kontrastmarkering vid genomgående gångbana
	Sänkning vid parkeringsplatser för rörelsehindrade TH0105
	Sänkning vid hållplatser utan 0-kant (t ex vid ”öhallplatser”)
	Tillgänglighet till entréer <sup>16</sup>
	Gångytor (Gångvägar, ramper, trappor, mm)
	Släta gångytor (material)
	Släta gångytor (underhåll)
	Tvär/sidolutning, max 1:50
	Ränndalar enligt typritning TH0109 eller liknande
	Ramper vid mindre nivåskillnader
	Ramper
	Max lutning 1:12 (1:20 bör eftersträvas och dessutom 1:20 i Stockholm)
	Bredd min 1,3 m
	Avåkningsskydd
	Trappa som komplement (om plats finns)
	Ledstänger på båda sidor.
	Ledstänger går 30 cm förbi rampens början och slut
	Ledstänger på 0,9 meters höjd
	Kontrasterande ljushet på ledstänger mot omgivande ytor
	Greppvänliga ledstänger samt och möjligt att hålla förbi infästningarna
	Ledstänger som löper oavbrutet genom rampen
	Ledstråk
	På svårorienterade ytor
	Ej på ytor med fordonstrafik (dvs gäller också cykel)

<sup>15</sup> För busshållplats är det bara de taktila samt kontrasterande plattorna som omfattas av enkelt avhjälpna hinder. Vid ombyggnader bör dock även kantstenshöjden inkluderas eftersom beslut finns om att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla.

<sup>16</sup> Att tillgängliggöra entréer är fastighetsägarens ansvar men vid ombyggnader bör om möjligt åtgärden utföras.



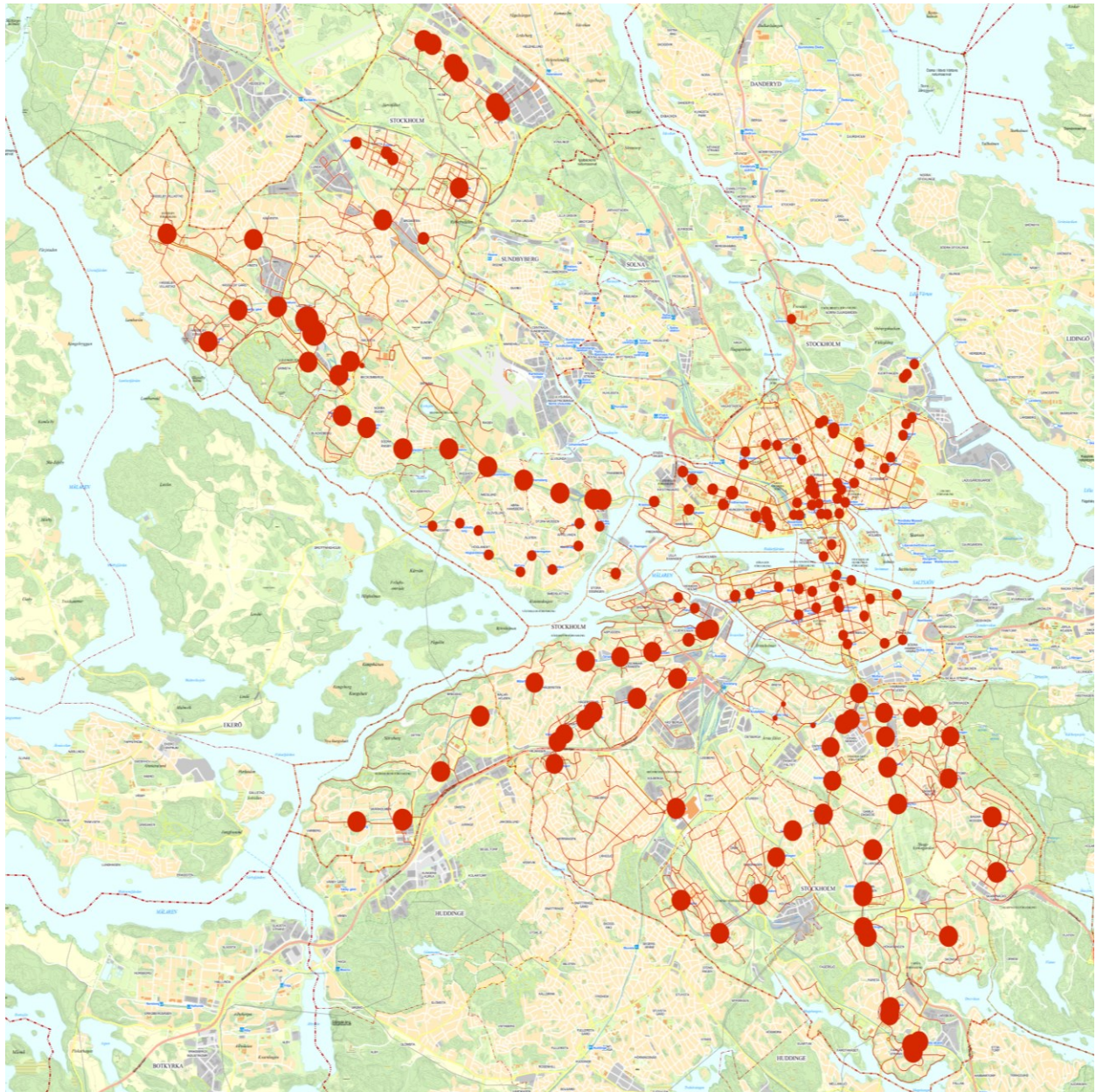
		Taktila (Kännbara)
		Visuella (Synliga)
	Inga byggnadsdelar lägre än 2,20 m (tex trappor, balkonger, skyltar) över gångytor	
	Fasta hinder på gångytor är flyttade eller tydligt markerade visuellt (minst 0,40 enligt NCS) och är upptäckbara med teknikkäpp	
	Oskyddade glasytor är markerade för både stående och sittande personer	
	Fallkanter är kontrastmarkerade	
	Trappor	
		Kontrastmarkering (ljushetskillnad, minst 0,40 enligt NCS)
		Ledstänger på båda sidor
		Ledstänger går 30 cm förbi första och sista trappsteget (mätt från framkant av trappnos)
		Ledstänger på 0,9 meters höjd
		Kontrastmarkering på räcke mot bakgrund
		Greppvänliga och möjligt att hålla i ledstången även förbi
		Ledstänger som löper oavbrutet genom trappan
	Skyltar	
		Tillräcklig skyltning
		Lättbegripliga och lättlästa
		Ljushetskontrast
		Placerad så att sittande och stående personer kan läsa och höra
		Placerade där man förväntas hitta dem
		Lätt att komma in till
		Textstorlek ska vara anpassat till läsavstånd
		Ytan ska ej ge upphov till reflexer
		Text kompletterad med relief eller punktskrift och välkända symboler
		Väl belysta
		Elektroniska skyltar ska kunna uppfattas av personer med nedsatt orienteringsförmåga
	Icke bländande belysning	
	Tillfredsställande belysning	
	Parkeringsplatser för rörelsehindrade	
		Någon vinkelrät plats med bredd 5 meter
		Någon längsgående plats ca 9 meter lång
		Lutning max 1:50
		Fast, jämn och halkfri beläggning.
	Sittplats <sup>17</sup>	

<sup>17</sup> Sittplatser omfattas inte av enkelt avhjälpna hinder. Tillgång på sittmöjlighet är dock en viktig tillgänglighetsfråga.

## Bilaga 4 – Prio 1

### Översikt

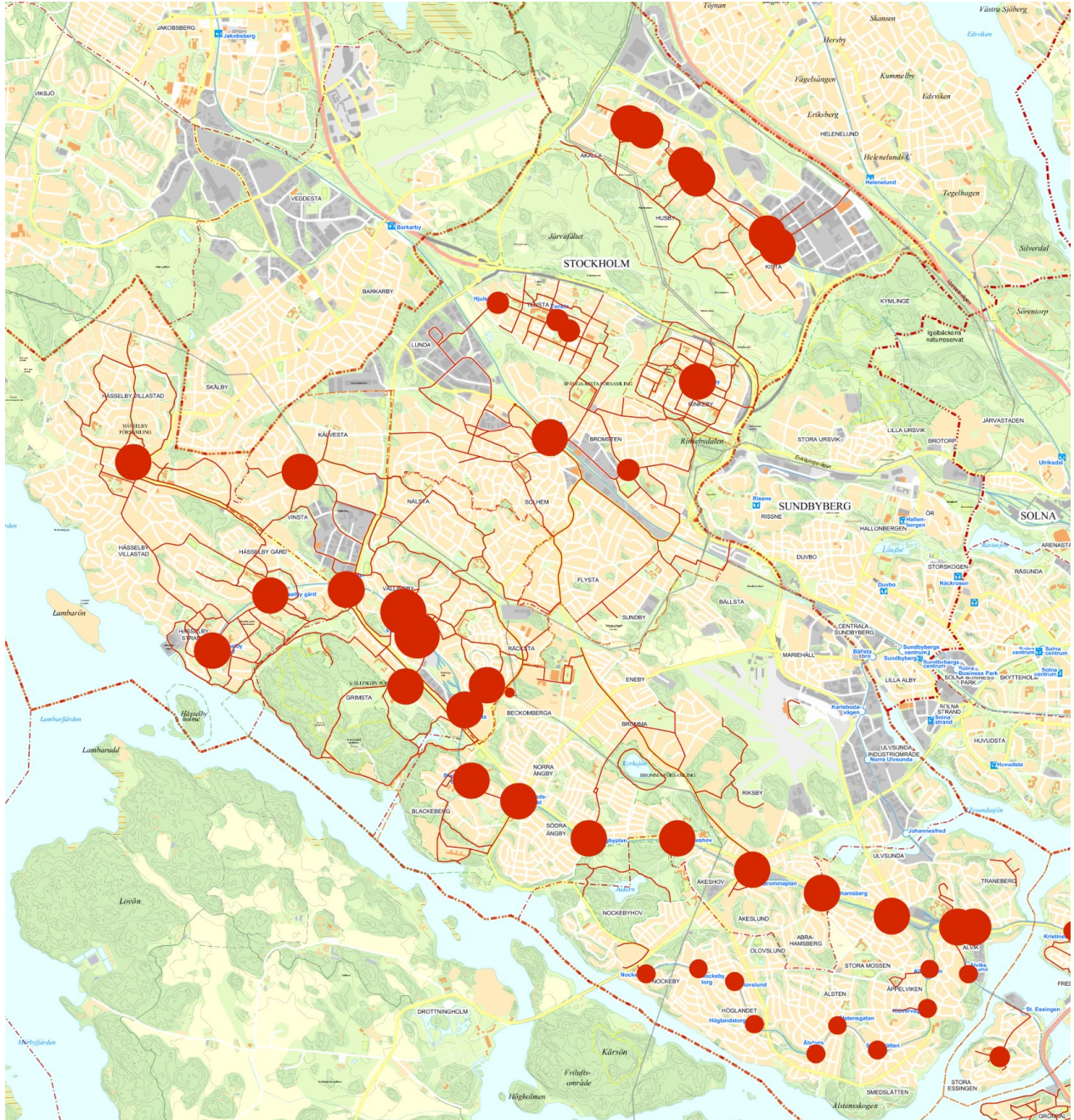
Nedan visas en översikt över de prioriterade stråken. Stråken togs fram i arbetet med de stadsdelsvisa tillgänglighetsplanerna.





## Västerort

Nedan visas de prioriterade stråken för stadsdelarna i Västerort. Stråken togs fram i arbetet med de stadsdelsvisa tillgänglighetsplanerna.



## Söderort

Nedan visas de prioriterade stråken för stadsdelarna i Västerort. Stråken togs fram i arbetet med de stadsdelsvisa tillgänglighetsplanerna.

