



Handläggare: Björn Cederquist 2002-09-16  
Region Innerstad  
Projekt Hammarby Sjöstad  
Tel: 08 508 13 483  
bjorn.cederquist@hammarbysjostad.stockholm.se

Dnr 99-511-2767:78, 79, 81 Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Tillgänglighet i Hammarby Sjöstad. Skrivelser från Sten Nordin (m) resp. Viviann Gunnarsson och Chrisoffer Ödmann (mp) samt Ann-Marie Strömberg (v)**

#### FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och Fastighetsnämnden godkänner detta utlåtande som svar på skrivelser från borgarrådet Sten Nordin resp. Viviann Gunnarsson och Christopher Ödmann samt Ann- Marie Strömberg
2. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och återoppar detta utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen

Olle Zetterberg

Göran Gahm

#### SAMMANFATTNING

I tre skrivelser önskas redovisning av och förslag till åtgärder med anledning av de brister i tillgänglighet i Hammarby sjöstad, som framförts av handikapporganisationer. De anmärkningar som framkommit förtecknas i utlåtandet. Kontoret konstaterar att vissa brister ligger inom kontorets ansvarsområde och beror på förbiseende eller på att området ännu inte är färdigställt. Dessa kommer att åtgärdas snarast. Vissa anmärkningar avser förhållanden, som baseras på målkonflikter, där tillgänglighetsaspekterna inte till fullo kunnat tillgodoses, medan många anmärkningar avser förhållanden inom byggnader och på kvartermark, där fastighetsägarna har ansvaret för utformningen.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

För att Sjöstaden skall bli den spjutspets inom tillgänglighet som hela tiden varit avsikten har borgarrådet Sten Nordin önskat en redovisning över de brister som framförts från handikapporganisationer och vilka åtgärder staden vidtar för att avhjälpa dessa brister (bilaga 1).

Samtidigt föreligger skrivelse från Viviann Gunnarsson och Christopher Ödmann (mp), ”om förbättrad tillgänglighet” där kommunstyrelsen föreslås bilda en samarbetsgrupp ”för att bättre tillvarata handikapprådets synpunkter i arbetet med tillgängligheten i stadsmiljön” samt att hålla ”en hearing med kommunstyrelsen och handikapprådet för att diskutera de brister som finns i Hammarby Sjöstad vad gäller tillgängligheten” (bilaga 2).

Ann- Marie Strömberg (v) önskar i en skrivelse, ”Hammarby Sjöstad – en tillgänglighetens spjutspets?” en redovisning av vilka åtgärder som kan vidtas för att förmå byggherrar som inte skött sina åtaganden att rätta till misstag och vad som i övrigt kan göras för Sjöstaden skall bli tillgänglighetens spjutspets (bilaga 3).

### Redovisning av framförda brister

I tidningsartiklar har företrädare för handikapporganisationer under senaste tiden pekat på brister i utformningen av Hammarby Sjöstad. Alla synpunkter som nu framförts i samband med publiciteten runt bostadsutställningen har tidigare diskuterats under den mångåriga planeringsprocessen samt knutits upp i avtal med byggherrar. Inför bostadsutställningen BoStad02 uppdrog kontoret åt arkitekt Eva Björklund att granska dess tillgänglighet. Det allmänna resultatet visar att tillgängligheten är bättre än i de senaste bostadsmässorna Bo01 och H99. En rad anmärkningar har dock redovisats i granskningen. Däribland även följande som förts fram i media:

(DN 22 augusti 2002)

1. En brant omarkerad trappa från färjeläget
2. Ledstråk rätt in i brofästet
3. Alltför brant lutning på gång- och cykelbron
4. Avfasning saknas vid trottoarkant
5. Trappor till innegårdar
6. Parkeringsfickor utan fasad kant

(SvD 29 augusti 2002)

7. Branta ramper
8. Innegårdar med endast trappförbindelser
9. Parkeringsplatser med besvärliga kantstenar
10. Bryggor som ej nås med rullstol
11. Gångvägar med trapphinder

12. Ytmaterial som hindrar framkomligheten
13. Trottoarkanter utan avfasningar
14. Högt placerade kodlås
15. Fel placerade postboxar
16. Felplacerade anropsknappar för hissen
17. Etagerlägenheter utan intern hiss

I Metro den 21 augusti återfanns flera av ovanstående anmärkningar men därtill nämndes:

18. Att vissa byggnader (och butiker) inte gick att komma in i
19. Att vissa ledstänger är för korta
20. Räck utmed kajen måste uppföras (visas på dramatisk bild till artikeln)

Synskadades Riksförbund har officiellt drivit två huvudfrågor genom årsmötesbeslut, media och skrivelser:

21. Genomgående gångbanor hindrar synskadade att säkert korsa sidogator
22. Den breda allén med banvall för spårväg fordrar ljusreglerade övergångsställen.

### **Åtgärder som vidtas**

Anmärkningarna hänförs till olika aktörer och åtgärderna blir av olika slag. Vissa åtgärder ligger inom Gatu- och fastighetskontorets ansvarsområde, park- och gatumiljö.

Andra anmärkningar rör de privata byggherrarnas ansvarsområden. I stadens markanvisnings- och exploateringsavtal med byggherrarna ingår krav på att stadens utemiljöprogram för tillgänglighet samt "Spetskrav rörande tillgänglighet i Hammarby Sjöstad" skall följas, dessutom skall naturligtvis gällande lagstiftning och föreskrifter i byggloven följas. Kontoret har återfört de synpunkter till byggherrarna som den av kontoret anlitate granskningsexperten Eva Björklund haft på byggnadernas och gårdarnas brister ur tillgänglighetssynpunkt.

Några anmärkningar gäller frågor som noga övervägts men där stadens projektledning inte funnit skäl att helt följa handikappföreträdarnas uppfattning eftersom det i dessa fall gäller målkonflikter med andra viktiga aspekter på områdets utformning. Dessutom kan konstateras att det även finns olika uppfattningar inom handikapporganisationerna om vilken utformning som är optimal från tillgänglighetssynpunkt, beroende på vilka typer av funktionshinder, som man representerar. Genomförandeprojektets ledning har gått syn i området och gått igenom anmärkningarna som inkommit. Här följer kontorets förslag till åtgärder punkt för punkt:

1. Trappan från färjeläget kommer att kontrastmarkeras på första och sista trappsteget vilket även kommer att åtgärdas på flera offentliga trappor.

2. "Ledstråket" in i brofästet är inte ett ledstråk. Denna anmärkning kommer omgående att leda till förbättrad utformning.

3. Lutningen på bron är en avvägning mellan kanalens bredd, hamnens krav på fri höjd under bron och handikappades krav på minsta acceptabla lutning. Bron har ändå förlängts för att ge mindre lutning vilket i sin tur har orsakat hindret i kajens gångyta i p.2 ovan.

4. Vid varje plats där gata ska kunna korsas finns avfasad trottoarkant eller förhöjd gata. På Sickla Udde, det först byggda området, har anmärkts att

sådana passager ligger alltför glest. Denna brist kan komma att kompletteras i efterhand.

5. Trappor till innergårdar är en fråga som faller på den enskilda fastighetens utformning och områdets topografi. Alla gårdar har en ingång i nivå eller med hiss mellan nivåer.

6. En avfasad kant mellan p-ficka och trottoar har utvecklats som en "Sjöstads-modell" från planområde nummer två, Sickla Kaj. I det första området Sickla Udde saknas detta och kan till hög kostnad byggas om. Modellens nytta bör dock ges tid att utprövas innan ombyggnad företas.

7. Alla ramper i av staden anlagda gångstråk håller normerad lutning och stadens egen rekommenderade lägre lutning har eftersträvat. Topografin i området har naturligtvis i många fall fordrat trappor men där inte rimlig annan rullbar omväg finns har en utomhushiss installerats. Det finns givetvis fler platser där hiss har diskuterats och utretts men befunnits alltför dyra eller opraktiska.

8. Ingen innergård har endast trappförbindelse. Hiss nås däremot endast av den som har tillträde till trapphus. Detta är en lösning som den privata byggherren valt och fått godkänt i bygglov.

9. (se svar på p6)

10. I det system av strandbryggor som byggts runt Sickla Udde har rullbarheten särskilt beaktats vid utformningen av bryggorna runt hela Udden samt ut till konstverket, Observatorium, ytterst på Udden. Ett mindre labyrinthiskt system i ett lägre plan i vassen närmare vattenytan med smala bryggor är dock inte tillgängligt med rullstol. Att rampa ner till denna nivå förefaller riskfyllt men att av detta skäl avstå från att ha detta lekfulla tillägg syns trist. Åtgärdsfrågan är under fortsatt diskussion.

11. (se p 7)

12. Med ytmaterial avser artikelförfattaren troligen smågatsten och grus som generellt uppfattas som hinder för rullstolsanvändare. Denna anmärkning är generell i förhållande till stadens nuvarande park- och torganläggande. I Sjöstaden förekommer dessa material nästan uteslutande inom de privata fastighetsägarnas tomtmark vilket staden inte råder över.

13. (se p 4)

14. Kodlåsens placering och teknik är en fråga för de privata fastighetsägarna. I den sakkunniggranskning med påföljande slutbesiktning som obligatoriskt krävs i byggsamrådet ska denna fråga beaktas. Bygghandlingarna stämmer inte alltid med resultatet med så många underentreprenörer. Byggherren kommer att föreläggas att rätta till dessa fel.

15. Postboxar som placerats fel (se p 14)

16. Anropsknappar till hiss som placerats fel (se p 14)

17. Även etagelägenheternas interna förbindelse ligger inom fastighetsägarens ansvar. I bygglov ställs krav på att plats för möjlig anpassning med intern lift eller hiss finns redovisat.

18. Anläggandet av gatan har noga följt höjdsättningar i handlingarna. Flera av byggnaderna utmed Allén har dock kommit högre än planerat. En rad butiker håller därför inte den tillgänglighet som ska uppnås. Samarbete sker nu för att rätta till detta.

19. De ledstänger som är för korta eller inte hänger ihop utmed hela trapploppen i stadens produktion rättas nu till. På några särskilt känsliga platser kommer nya räcken att uppföras.

20. Utmed kajen på Sickla Kaj finns håltagningar förberedda för räcke som inte hann sättas upp före utställningen. Bygglovskrav föreligger på räcke vid fallhöjd på 2 m mot fast yta, i detta fall småbåtsbrygga.

21. Genomgående gångbanor är en fråga som under lång tid analyserats mellan staden och organisationerna. I stadens utemiljöprogram från 2001 "Stockholm en stad för alla" förordas kombination ramp och kantsten vid alla gångpassager. I Hammarby Sjöstad har sedan 1997 modellen med genomgående gångbanor tillämpats. Motivet är noll-visionen för trafiksäkerhet. All trafik, även spårvagnen, hastighetsbegränsas till 30 km/tim. Alla gator utformas vid korsningar med upphöjning av sidogatan till gångbanans nivå. Tre rader kupolplattor varnar den synskadade före varje passage. Om denna lösning inte visar sig uppfylla den förväntade säkerheten omprövas den senare.

22. Huvudgatan genom området är Allén som är 38,5 m bred. Den rymmer två sidor gångbana, parkeringsfickor, cykelfält, körfält och i mitten banvall för dubbelriktad spårtrafik. Spårtrafiken har ständigt företräde med varningsljus och -ljud vid varje passage. Passage av cykel och körfält sker på markerat övergångsställe. Synskadade önskar ljusreglerad övergång rakt över hela Alléns bredd på minst två platser inom de första planområdena. Detta har tillbakavisats av stadens trafikansvariga med motivet att de två regleringarna av spår- och biltrafik kommer i konflikt. Och att den allmänna noll-visionspräglade trafikföringen borgar för säker miljö.

### **Samarbetsgrupp och hearing**

Berörda handikappråd har fortlöpande sedan 1997 informerats om planer och byggnation i Hammarby Sjöstad. De första åren genom besök i rådets ordinarie möten och de senaste åren genom att representanter från råden samlats i en beredningsgrupp till projektledningen. Det är viktigt att notera att detta är möten som ger tillfälle till djupare information men att det inte ersätter handikapprådens formella inflytande. Projektet är öppet för förslag till förbättringar av denna ordning.

Beträffande Miljöpartiets förslag till hearing kan upplysas att Gfk:s projektledning i samband med bostadsutställningen BoStad02 höll en bred konferens med 190 deltagare under rubriken "Funktionshinder i ny stadsbebyggelse" där ovan nämnda sakkunniga granskning av utställningsområdet stod i fokus. Konferensen inleddes av socialborgarrådet Kristina Axén Olin och avslutades av funktionshinderombudsmannen Riitta Leena Karlsson.

**SLUT**