



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Afrapportering af foranalyse om tilgængelighed for borgere og besøgende med gangbesvær

Baggrund

I Budget 2022 (BR den 6. oktober 2021) (A, B, Ø, F, O, V, Å, De Frie Grønne og Kåre Traberg Smidt) blev der, i tråd med "Medlemsforslag om bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune" fra Dansk Folkeparti af 3. juni 2021 (bilag 2), bevilliget 1,4 mio. kr. til en foranalyse om fremkommelighed (herefter kaldt tilgængelighed) for borgere og besøgende med gangbesvær i København.

Foranalysen belyser, hvordan personer med gangbesvær på alle tider af døgnet kan komme rundt i København, herunder adgang til varmvandsbassiner, og tager afsæt i Teknik- og Miljøforvaltningens kortlægning af barrierer for tilgængelighed fra 2017. Foranalysen er udarbejdet i samarbejde med Handicaprådet, Ældrerådet og Københavns lokaludvalg. I bilag 6 fremgår tekst fra udmøntningsnotat og budgetnotat om hjælp til gangbesværede.

Sagsfremstilling

Rådgivere har på vegne af Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet foranalysen - en bydækkende analyse af tilgængelighed for borgere og besøgende med gangbesvær i Københavns Kommune (bilag 3). Analysen belyser, hvilke udfordringer for tilgængeligheden (både adfærdsmæssigt og fysiske) personer med gangbesvær møder i København samt giver anbefalinger til, hvordan tilgængeligheden kan forbedres på tværs af København og i de enkelte bydele. Den bydækkende analyse har fokus på tilgængeligheden for personer med gangbesvær. Der ses dermed ikke på tilgængeligheden for personer med andre former for handicap, fx psykisk handicap, selv om borgere med fx psykisk handicap også oplever udfordringer med tilgængelighed i Københavns Kommune.

I Budget 2022 blev ligeledes bestilt et fireårigt projekt om gravearbejde samt en analyse vedrørende særkørsel til personer med gangbesvær. Formålet med det fireårige projekt, der udføres af Teknik- og Miljøforvaltningen, er at udvikle eksterne håndtering af midlertidige gravearbejder, så der sikres hensyntagen til gangbesværede. Analysen, der udføres af Økonomiforvaltningen, ser på særkørsel til gangbesværede i

02-06-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 6366

Dokumentnummer i F2
84006

Sagsnummer i eDoc
2023-0147837

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

forbindelse med lægebesøg og indkøb direkte til og fra matriklen under langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter samt refusion af taxaudgifter, hvis særkørsel ikke er muligt. Analysen forventes ultimo 2023.

Kvalitative og kvantitative metoder

Den bydækkende analyse af tilgængelighed er baseret på kvalitative og kvantitative metoder herunder dialogmøder med Ældrerådet og Handicaprådet, walkalongs (blanding af interview og observation) med 40 københavnske borgere med gangbesvær rekrutteret bl.a. via lokaludvalg, interviews med nøglepersoner i fx Teknik- og Miljøforvaltningen, besigtigelser af gadestrækninger og en GIS-analyse af udvalgte mål for målgruppen samt afstand til kollektiv trafik. Analysen bygger derudover videre på Teknik- og Miljøforvaltningens kortlægning af tilgængelighedsbarrierer i Københavns bydele (TMU 19. juni 2017). Her blev der udpeget 66 ruter, hvor forbedring af tilgængelighed vurderes særlig vigtigt. Teknik- og Miljøforvaltningen har i forbindelse med analysen derudover kortlagt på hvilke strækninger, det generelt er relevant at prioritere gående (et såkaldt fodgængernet).

Foranalysens anbefalinger

I foranalysen anbefales 13 såkaldte procestiltag, 22 konkrete anlægsprojekter, tre årlige puljer og et grønt demonstrationsprojekt, der på tværs af København og i de enkelte bydele kan forbedre tilgængeligheden.

Procestiltag

De 13 procestiltag omhandler bl.a. et nyt tilgængelighedskort, der giver Københavns Kommune et bedre overblik over, hvor i byen tilgængeligheden bør forbedres. Derudover foreslås informationskampagner, hvori der indgår, at "Giv et praj" erstattes af et nyt system for borgerhenvendelser, forbedre orientering af beboere ved gravearbejde, og udvide det nuværende pilotforsøg med afmærkning for udeservering. Projekt om gravearbejde omhandler bl.a., hvordan eksterne bygherrer/entreprenører kan forbedre orientering af beboere i forbindelse med gravearbejde. Teknik- og Miljøudvalget bliver orienteret herom i efteråret 2023. I forhold til anbefalingen om udeservering blev nyt administrationsgrundlag sendt i offentlig høring i 12 uger (TMU 22. maj 2023), heri indgår bl.a. opmærkning af arealer til udeservering i hele byen. Det endelige administrationsgrundlag forventes endeligt vedtages i efteråret 2023. De øvrige 11 forslag til procestiltag kræver en nærmere undersøgelse før, Teknik- og Miljøforvaltningen kan vurdere, i hvilket omfang de i praksis kan realiseres, giver den ønskede værdi samt organisering og evt. finansiering heraf.

Anlægsprojekter

22 konkrete anlægsprojekter vurderes vigtige for at forbedre tilgængeligheden i de enkelte bydele og på tværs af København. Årsagen er, at projekterne forbinder områder, hvor borgere med gangbesvær ofte bor, med væsentlige rejsemål som fx sundhedstilbud og aktivitetscentre. Projekterne estimeres i alt at koste ca. 62 mio. kr. (ekskl. bygherreomkostninger). Rådgiver har udarbejdet projekterne med et lavt

detaljeniveau, hvorfor de kræver detailprojektering, før de kan anlægges. De samlede udgifter til anlægsprojekterne er derfor for lave.

Der indgik i Budget 2023 (BR 6. oktober 2022) (B, C, D, I, O, V, Ø og Å) hensigtserklæring om, at Teknik- og Miljøforvaltningen frem mod forhandlingerne om Budget 2024 skulle afdække, hvordan genopretningen kan tilrettelægges, så genopretningsprojekter kan indeholde byrumsforbedringer, trafiksikkerhedstiltag, tilgængelighed, biodiversitet, begrønning mv. En løsning, som muliggør implementering og eksekvering af de politisk ønskede ekstra initiativer, er på den baggrund henvist til finansiering i forhandlingerne om Budget 2024.

De 22 anlægsprojekter kan, hvor det er muligt, sammentænkes med kommende genopretningsprojekter (bilag 4). De anlægsprojekter, der ligger på strækninger, der genoprettes, kan indgå i løsningen, der er henvist til finansiering i forhandlingerne om Budget 2024 (TM51). Såfremt anlægsprojekterne ikke ligger på strækninger, der genoprettes, skal der henvises særskilt finansiering til i Budget 2024.

Årlige puljer

Derudover foreslår rådgiver, at Københavns Kommune beslutter tre årlige puljer på 1-3 mio. kr. De tre puljer omfatter:

- Pulje til mindre, løbende tilgængelighedstiltag (tilkøb ifm. anlægsprojekter uden tilgængelighedsfokus) (1 mio. kr. årligt)
- Pulje til signalprojekter (opsætning af nye lydsignaler) (1 mio. kr. årligt)
- Pulje til cykelparkering (3 mio. kr. årligt)

Demonstrationsprojekt

Endelig foreslås i analysen et demonstrationsprojekt i et grønt område på 3 mio. kr. Det foreslås, at der udpeges et grønt område, hvor der udarbejdes et projekt for løft af tilgængeligheden, som senere kan etableres i kommunens øvrige grønne områder.

Inddragelse af Ældreråd, Handicapråd og lokaludvalg

Projektets rådgiver samt Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemført en relativt omfattende inddragelse af Ældreråd og Handicaprådet. Derudover er alle lokaludvalg og Ungerådet inddraget. Alle har meldt tilbage, at de er tilfredse med inddragelsen.

Fælles for både råd og lokaludvalg er, at de ikke mener, at analysens 22 konkrete anlægsprojekter er nok – der bør i højere grad prioriteres tilgængelighed i alle Teknik- og Miljøforvaltningens projekter og processer. Se mere om inddragelsesproces og tilbagemelding fra råd og udvalg i bilag 5.

Politisk handlerum

Teknik- og Miljøudvalget kan henvise finansiering af de 13 procestiltag, 22 konkrete anlægsprojekter og et grønt demonstrationsprojekt, som foranalysen peger på til forhandlingerne om Budget 2024. Finansiering af de tre årlige puljer har Teknik- og Miljøforvaltningen på nuværende

tidspunkt prioriteret at henvise til forhandlingerne om Budget 2024, jf. Videre proces.

Videre proces

I forlængelse af foranalysen udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen budgetnotat til tre årlige puljer (pulje til mindre, løbende tilgængelighedstiltag, pulje til signalprojekter og pulje til cykelparkering), da disse er bydækkende. Når Teknik- og Miljøudvalget har taget sagen til orientering, afhænger gennemførelse af finansiering ved forhandlingerne om Budget 2024.

Teknik- og Miljøforvaltningen undersøger, hvordan de foreslåede procestiltag i praksis kan realiseres herunder ønsket værdi, organisering og evt. finansiering. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at orientere Teknik- og Miljøudvalget om denne kortlægning primo 2024.

Peter Højer
Vicedirektør



Bilag 1 Overblik over politisk behandling

04-05-2023

Teknik- og Miljøudvalget den 23. november 2021, orientering om håndtering af medlemsforslag om fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune

Sagsnummer I F2
2023 - 6366

Dokumentnummer i F2
84006

Sagsnummer eDoc
2023-0147837

Borgerrepræsentationen besluttede den 3. juni 2021 at henvise et medlemsforslag fra Dansk Folkeparti om, at Teknik-og Miljøforvaltningen skal udarbejde et forslag om fremkommelighed for gangbesværede for borgere og besøgende i Københavns Kommune til politisk behandling i Teknik- og Miljøudvalget.

Teknik-og Miljøforvaltningen blev den 23. november 2021 orienteret om, at der med vedtagelsen af Budget 2022, hvor der blev afsat midler til en bydækkende analyse af fremkommeligheden for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune er gjort op med medlemsforslaget. Se bilag 2 for en uddybelse heraf.

Borgerrepræsentationen 7. oktober 2021, Andenbehandling af budgetforslag 2022 og overslagsårene 2023-2025

Med Budget 2022 (BR 7. oktober 2021) (A, B, F, O, V, Ø, Å, Frie Grønne og Kaare Traberg Smidt) er der afsat 1,4 mio. kr. til en bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune

Borgerrepræsentationen 3. juni 2021, Medlemsforslag om bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune

Borgerrepræsentationen besluttede uden afstemning at udvalgshenviser et medlemsforslag fra Dansk Folkeparti om en bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune til Teknik-og Miljøudvalget.

SF afgav følgende protokolbemærkning:

"SF er ked af at tilgængeligheden er blevet værre og ikke bedre i denne periode i København. Byens Handicapråd og Ældreråd har gentagne gange gjort os politikere opmærksom på problemet uden der er sket forbedringer af tilgængeligheden. Vi håber, at forslaget vil føre til, at der bliver gjort noget ved tilgængeligheden, så byens ældre og

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

borgere der lever med handicap kan bevæge sig trygt rundt i byen. Vi håber også meget at Teknik- og Miljøforvaltningen vil benytte muligheden for at inddrage Handicaprådet og Ældrerådet i arbejdet, og at forvaltningen ligeledes vil høre Socialudvalget og Sundheds- og Omsorgsudvalget i deres arbejde."

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne ønsker, at arbejdet med at skabe en mere tilgængelig by for gangbesværede borgere og besøgende i København udvalgshenvises til Teknik- og Miljøudvalget, som har ansvaret for byens infrastruktur og en række overordnede politikker for tilgængeligheden i Københavns Kommune såsom Københavns Kommunes handicappolitik samt "Fællesskab København" og "Arkitekturpolitik København 2017-2025", hvor der bl.a. i fast dialog med ældrerådet og handicaprådet arbejdes med byens tilgængelighed og med at planlægge, udforme og indrette byens arkitektur, så den understøtter menneskers mulighed for fysisk bevægelse."

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne ønsker at understrege, at ansvaret for at sikre fremkommelighed og tilgængelighed for gangbesværede medborgere i byen allerede er placeret i Teknik- og Miljøforvaltningen, men at den del af medlemsforslaget, som vedrører MOVIA's bussers indretning og anden offentlig transport, er Økonomiforvaltningens ansvar og vil skulle udvalgshenvises til ØU. "



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Orientering om opfølgning på medlemsforslag om Fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune

Borgerrepræsentationen besluttede den 3. juni 2021 at henvise et medlemsforslag fra Dansk Folkeparti om, at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med andre relevante forvaltninger skal udarbejde forslag om fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune til politisk behandling i Teknik- og Miljøudvalget, jf. bilag 1. Medlemsforslaget er motiveret af et ønske om at gøre København mere handicapvenligt.

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om, at der med vedtagelsen af Budget 2022, hvor der blev afsat midler til en bydækkende analyse af fremkommeligheden for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune er gjort op med medlemsforslagets punkt 1. Ligeledes blev der med Budget 2022 afsat midler til en undersøgelse vedrørende særkørsel og eventuel refusion af taxaudgifter til gangbesværede, hvorved der delvist er gjort op med medlemsforslagets punkt 2.

For at gøre op med den resterende del af medlemsforslagets punkt 2 vil der være behov for en supplerende analyse af fremtidige anlægsprojekter, der potentielt forringer fremkommeligheden midlertidigt. Den supplerende analyse kan ikke finansieres indenfor forvaltningens nuværende ramme og forudsætter, at der afsættes midler hertil i Budget 2023 eller kommende budgetforhandlinger

Sagsfremstilling

Medlemsforslaget består af to punkter, dels en undersøgelse af, hvordan borgere og besøgende med gangbesvær kan komme rundt i byen på alle tidspunkter af døgnet, og dels en afdækning af vedtagne fremtidige projekter, der potentielt kan forringe fremkommeligheden midlertidigt grundet omlægning af busruter og utilstrækkelig infrastruktur.

Punkt 1: Undersøgelse af, hvorledes borgere og besøgende med gangbesvær kan komme rundt i byen

Med Budget 2022 (BR 7. oktober 2021) (A, B, F, O, V, Ø, Å, Frie Grønne og Kaare Traberg Smidt) er der afsat 1,4 mio. kr. til en bydækkende analyse af fremkommeligheden for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune. Teknik- og Miljøforvaltningen, der har ansvaret for initiativet vurderer, at medlemsforslagets punkt 1 er dækket af denne analyse, da den vil omfatte en forundersøgelse af, hvorledes borgere og besøgende med gangbesvær kan komme rundt i byen på alle tidspunkter af døgnet. Analysen skal blandt andet udarbejdes på

23-11-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 6640

Dokumentnummer i F2
608225

Sagsnummer i eDoc
2021-0319340

Sagsbehandler
Helene Albinus Søgaard

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

baggrund af den kortlægning af tilgængelighedsbarrierer i alle ti bydele, som Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 19. juni 2017. Analysen skal også kortlægge områder i København, hvor der er langt til offentlig transport (tog, metro og bus), offentlige- og kulturelle institutioner samt rekreative formål, og som derfor kan vurderes ikke at være tilgængelige i dag. På baggrund af kortlægningen skal der udarbejdes anbefalinger til tiltag, som kan forbedre fremkommeligheden for gangbesværede. Tiltagene angives med tilhørende anlægsoverslag. Analysen udarbejdes i samarbejde med Handicaprådet, Ældrerådet og lokaludvalg samt relevante forvaltninger.

Punkt 2: Afdækning af midlertidig forringelse af fremkommelighed for gangbesværede ved anlægsprojekter

Med Budget 2022 er der afsat 0,3 mio. kr. til "Undersøgelse vedrørende særkørsel og eventuel refusion af taxaavgifter" til gangbesværede, som skal udarbejdes af Økonomiforvaltningen i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Socialforvaltningen og Movia. Undersøgelsen vil bl.a. afdække, hvor ofte der er langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter, hvor gangbesværede er blevet forhindrede i at komme til lægen, købe ind osv. Herved vil undersøgelsen bidrage til et overblik over, hvilke typer projekter, der potentielt midlertidigt kan forringe fremkommeligheden for gangbesværede.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer i samarbejde med Økonomiforvaltningen, at en afdækning af vedtagne fremtidige projekter, der potentielt kan forringe fremkommeligheden midlertidigt grundet omlægning af busruter og utilstrækkelig infrastruktur som ufarbare fortove og stier m.v. som følge af byudvikling, delvist dækkes af ovennævnte undersøgelse vedrørende særkørsel. For at afdække fremtidige projekter er der behov for at supplere med en analyse af planlagte og vedtagne anlægs- og byudviklingsprojekter og deres konsekvenser for fremkommeligheden for borgere og besøgende med gangbesvær.

Projekterne kan både være større og mindre anlægsprojekter, som foregår både i den eksisterende by og ved byudviklingsområder. Teknik- og Miljøforvaltningen giver årligt ca. 30.000 tilladelser til gravninger eller råden over vejarealer. Tilladelserne dækker både over Københavns Kommunes egne og private bygherres anlægsprojekter. Der er således årligt et stort antal projekter, der medfører vejarbejde og afspærringer, og som dermed kan forringe fremkommeligheden for gangbesværede.

Derfor vil analysen af fremtidige projekter bestå af en screening af vedtagne anlægsprojekter, deres konsekvenser for gangbesværede samt anbefalinger til tiltag, der kan forbedre forholdene. Screeningen vil, grundet de mange anlægsprojekter, være omfattende, og derfor vil der blive fokuseret på den type anlægsprojekter, som undersøgelsen vedrørende særkørsel finder, kan forringe fremkommeligheden for gangbesværede i størst grad.

På baggrund af screeningen af projekter udarbejdes en række anbefalinger til hvilke tiltag, der fremadrettet kan gennemføres for at sikre, at anlægsprojekterne ikke midlertidigt forringer fremkommeligheden for gangbesværede. Eksempelvis kunne Teknik- og Miljøforvaltningen føre

skærpet tilsyn med disse projekter i forbindelse godkendelser, under og efter anlægsarbejdet. Analysen vil også kunne identificere om forvaltningen fx bør stille skærpede krav til vejanlæg ifm. nybyggeri, som særligt er den type anlægsprojekter, der fylder i byudviklingsområder.

Den supplerende analyse af fremtidige projekter kan ikke finansieres indenfor forvaltningens nuværende ramme, og forudsætter således at der afsættes midler her til i Budget 2023 eller kommende budgetforhandlinger. Desuden vil det forventeligt kræve midler at gennemføre de anbefalede tiltag fra analysen, fx hvis det drejer sig om skærpet tilsyn. Dette forventes at skulle finansieres via de enkelte anlægsprojekter.

Økonomi

Orienteringen har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

Videre proces

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder i samarbejde med relevante forvaltninger og interessenter en bydækkende analyse af fremkommeligheden for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune, som forventes at blive forelagt politisk ultimo 2023.

Økonomiforvaltningen udarbejder i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Socialforvaltningen og Movia en undersøgelse vedrørende særkørsel og eventuel refusion af taxaavgifter. Midlerne i Budget 2022 er afsat i 2023, hvor undersøgelsen vil blive gennemført.

Såfremt der er politisk ønske herom, udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen budgetnotat til Budget 2023 med henblik på finansiering af en analyse af vedtagne fremtidige anlægsprojekter og deres konsekvenser for fremkommeligheden for borgere og besøgende med gangbesvær.

Konstitueret vicedirektør

Henriette Hall-Andersen



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik
Om kommunen

Dagsordener og ReferaterBorgerrepræsentationenMøde d. 03.06.2021, 17:30Referat

MØDEDATO: 03.06.2021, KL. 17:30
MØDESTED: RÅDHUSET, FESTSALEN

Medlemsforslag om bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune

Medlemsforslag

Det foreslås,

1. at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med andre relevante forvaltninger at udarbejde et forslag til politisk behandling om at foretage en undersøgelse af, hvorledes borgere og besøgende med gangbesvær kan komme rundt i byen på alle tidspunkter af døgnet,
2. at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med andre relevante forvaltninger at udarbejde et forslag til politisk behandling om at afdække vedtagne fremtidige projekter, der potentielt kan forringe fremkommeligheden midlertidigt grundet omlægning af busruter og utilstrækkelig infrastruktur som ufarbare fortove og stier m.v. som følge af byudvikling.

(Stillet af Dansk Folkeparti)

Menu



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik
Om kommunen

Derfor mener vi i Dansk Folkeparti, at tiden er inde til at få kortlagt, hvor der kunne være behov for afværgeforanstaltninger til gavn for borgere og besøgende med gangbesvær, når byudvikling og turisme står til at tage fart igen i en lang tid med Corona.

Genåbningen er kun til begrænset gavn for borgere og besøgende med gangbesvær, når det betyder, at der er for langt ned til bussen på krykker eller med stativ, når der mangler en kørestolsrampe i bussen, når der mangler en lift på metrostationen, og når det ikke er til at komme frem på fortovet på grund af skæve fliser og høje kanter m.v.

Særligt mens byggerier og omlægning af busruter står på, har vi set eksempler på, at der har manglet tilbud om særkørsel til gangbesværede og gangarealer har været for ustabile til at kunne anvende for borgere og besøgende med funktionelt handicap af denne art. Og i flere måneder ad gangen. Det er samtidig kommet frem, hvor besværligt det kan være for feriegæster med særlige behov at køre i taxa, når de vil, fordi liftbussen kun kører i bestemte tidsrum om dagen.

Derfor mener vi i Dansk Folkeparti, at en gennemgående bydækkende analyse om fremkommelighed for borgere med gangbesvær uanset transportform, tidspunkt og bopæl er altafgørende for at sikre, at der altid vil være mulighed for gangbesværede at komme frem og hjem på lige fod med øvrige borgere og besøgende.

Beslutning

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 3. juni 2021

Et forslag fra Socialdemokratiet og Venstre om at udvalgshenvisе medlemsforslaget til Teknik- og Miljøudvalget blev vedtaget uden afstemning.

Menu



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik

Om kommunen

torslaget vil tøre til, at der bliver gjort noget ved tilgængeligheden, så byens ældre og borgere der lever med handicap kan trygt rundt i byen. Vi håber også meget at Teknik- og Miljøforvaltningen vil benytte muligheden for at inddrage Handicaprådet og Ældrerådet i arbejdet, og at forvaltningen ligeledes vil høre Socialudvalget og Sundheds- og Omsorgsudvalget i deres arbejde."

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne ønsker, at arbejdet med at skabe en mere tilgængelig by for gangbesværede borgere og besøgende i København udvalgshenvises til Teknik- og Miljøudvalget, som har ansvaret for byens infrastruktur og en række overordnede politikker for tilgængeligheden i Københavns Kommune såsom Københavns Kommunes handicappolitik samt "Fællesskab København" og "Arkitekturpolitik København 2017-2025", hvor der bl.a. i fast dialog med ældrerådet og handicaprådet arbejdes med byens tilgængelighed og med at planlægge, udforme og indrette byens arkitektur, så den understøtter menneskers mulighed for fysisk bevægelse."

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne ønsker at understrege, at ansvaret for at sikre fremkommelighed og tilgængelighed for gangbesværede medborgere i byen allerede er placeret i Teknik- og Miljøforvaltningen, men at den del af medlemsforslaget, som vedrører MOVIAs bussers indretning og anden offentlig transport, er Økonomiforvaltningens ansvar og vil skulle udvalgshenvises til ØU. "

Til top

Menu



MAJ 2023

BYDÆKKENDE ANALYSE AF FREMKOMMELIGHED FOR BORGERE OG BESØGENDE MED GANGBESVÆR I KØBENHAVN

1. INDHOLDSFORTEGNELSE

2. SAMMENFATNING	4	5. ANALYSE AF EKSISTERENDE FORHOLD I KØBENHAVNS KOMMUNE	34
2.1 Analysens hovedpunkter	4	5.1 Hovedpointer fra analysen af eksisterende forhold	35
2.2 Oversigt over samtlige anbefalinger	6	5.2 Generelle tilgængelighedsproblemer	36
3. INTRODUKTION	7	5.3 Hvad er god tilgængelighed?	43
3.1 Læsevejledning	7	5.4 Navigation og planlægning	46
3.2 Baggrund for opgaven	8	5.5 Udeservering	49
3.3 Definitioner og terminologi	9	5.5 Kollektiv trafik	51
3.4 Regel- og vejledningsgrundlag	10	6. UDFORDRINGER - BESKREVET PÅ BYDELSNIVEAU	67
3.5 Planer, strategier og tidligere arbejder	11	6.1 Indre By	68
4. METODE	14	6.2 Amager Øst	70
4.1 Indledning		6.3 Amager vest	72
4.2 Inddragelse af Ældrerådet, Handicaprådet og Ungerådet	15	6.4 Vesterbro-Kongens Enghave	74
4.3 Borgerinddragelse	16	6.5 Valby	76
4.4 Interviews med nøglepersoner i TMF mm	19	6.6 Vanløse	78
4.5 Interview med relevante eksterne interessenter	21	6.7 Brønshøj-Husum	80
4.6 Registrering af kendt viden og eksisterende analyser	21	6.8 Bispebjerg	82
4.7 GIS-Analyse	22	6.9 Nørrebro	84
4.8 Besigtigelse af gadestrækninger	24	6.10 Østerbro	86
4.9 Brug af indsamlet data	25		
4.10 Metode til udpegning af anlægsprojekter	25		

7. ANBEFALINGER TIL PROCES OG KOMMUNIKATION

7.1	Procesanbefalinger målrettet Københavns Kommune	88
7.2	Information målrettet borgere med gangbesvær	90
7.3	Information målrettet borgere i Københavns Kommune	102
		106

8. ANLÆGSPROJEKTER

8.1	Indledning	111
8.2	Samlet oversigt over udpegede projekter	113
8.3	Indre by	115
8.4	Amager øst	117
8.5	Amager vest	119
8.6	Vesterbro-Kongens Enghave	122
8.7	Valby	124
8.8	Vanløse	126
8.9	Brønshøj-husum	128
8.10	Bispebjerg	130
8.11	Nørrebro	132
8.12	Østerbro	135
8.13	Anlægsprojekter, der ikke er knyttet til bydelene	138

**UDARBEJDET FOR KØBENHAVNS KOMMUNE,
TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN AF**

**RAMBØLL DANMARK, WILL&AGENCY OG
COURBAN**

MAJ 2023



2. SAMMENFATNING

2.1 ANALYSENS HOVEDPUNKTER

Bydækkende analyse af fremkommeligheden (herefter kaldet tilgængelighed) for borgere og besøgende med gangbesvær er sat i gang af Københavns Kommune og udført af Rambøll Danmark A/S med underrådgiverne Will & Agency og CoUrban.

Formålet med analysen er:

- at opnå et overblik over tilgængeligheden for borgere og besøgende med gangbesvær herunder blinde, svagsynede, kørestolsbrugere og rollatorbrugere.
- at give Københavns Kommune anbefalinger til, hvordan kommunen kan arbejde for bedre fremkommelighed og tilgængelighed, både gennem etablering af konkrete anlægsprojekter og gennem forbedrede procedurer og mere information, internt, til andre aktører på området, til borgergruppen og til andre borgere og gæster.

Som led i analysen er:

- Københavns Kommunes tidligere planer og analyser på området blevet gennemgået.
- der afholdt dialogmøder med Handicaprådet, Ældrerådet, Ungerådet og Københavns Lokaludvalg.
- der gennemført en borgerinddragelse med 40 borgere, som bl.a. har deltaget i "walk-alongs" – en form for interviews, der gennemføres, mens intervieweren går tur sammen med borgeren i dennes nærområde.
- der gennemført møder og interviews, dels med centrale medarbejdere i Teknik- og Miljøforvaltningen (herefter TMF), dels med medarbejdere hos MOVIA, DSB, Metroselskabet og Wonderful Copenhagen for at afdække hvordan disse organisationer arbejder med tilgængelighed i deres daglige praksis.

- der foretaget en række GIS-analyser (Geografiske Informations Systemer) bl.a. med data fra Københavnerkortet, kortlægning af tilgængelighedsruterne fra 2017 og fodgængernetværket.
- der gennemført en række besigtigelser af udvalgte gader og pladser i kommunen.

Blandt analysens resultater er:

- at brugergruppen møder en lang række udfordringer med tilgængelighed i Københavns gader. Hvor der i tidligere analyser om tilgængelighed i høj grad er fokus på den permanente fysiske indretning af byen (f.eks. kantsten, belægninger, signaler og ramper) er der i denne analyse også fokus på en række forhold knyttet til andre trafikanters adfærd og forskellige midlertidige forhold, som nedsætter tilgængeligheden. Det drejer sig eksempelvis om cykelparkering, udeservering, vareudstillinger, vejarbejde, byggearbejde og stilladser og en række andre forhold.

- at en lang række aktører, både internt i Københavns Kommune og eksternt (f.eks. trafikselskaber, grundejere og ledningsejere), skal arbejde sammen og koordinere deres indsatser på området. Der er et betydeligt potentiale for at opnå et generelt højere niveau af tilgængelighed ved et mere struktureret samarbejde mellem aktørerne. Vi vurderer, at der med styrket koordinering og samarbejde over en årrække kan opnås et højere niveau af tilgængelighed i kommunens samlede system af vej- og trafikarealer og i den kollektive trafik uden væsentlige ekstraomkostninger, for eksempel ved at tilgængelighedstiltag rutinemæssigt indtænkes i kommunens generelle anlægsarbejder.

Analysens hovedanbefalinger består derfor af to spor:

- En række anbefalinger, der kan forbedre processerne internt i kommunen og eksternt i forhold til de øvrige aktører (f.eks. trafikselskaber, grundejere og ledningsejere), samt forslag til informations- og adfærdskampagner og andre tiltag til at imødegå konkrete udfordringer (f.eks. uhensigtsmæssigt placeret cykelparkering og udeservering). Der er endnu ikke vurderet økonomi på disse tiltag.
- Forslag til en række konkrete anlægsprojekter og puljer, som løser en række tilgængelighedsproblemer i byen. Der er udarbejdet overslag for disse projekter, dog på et lavt detaljeringsniveau og uden bygherreomkostninger.

2.2 OVERSIGT OVER SAMTLIGE ANBEFALINGER

Herunder findes en kort opsummering af vores anbefalinger til proces og kommunikation, der kan øge tilgængeligheden i Københavns Kommune. For mere detaljerede oplysninger, henvises til afsnit 7.

2.2.1 ANBEFALINGER TIL PROCES OG KOMMUNIKATION

Procesanbefalinger målrettet Københavns Kommune:

- Anvend "Tilgængelighedskortet" (se afsnit 4.7.1 for uddybning) som strategisk planlægningsværktøj til udvælgelse af fremtidige projekter.
- Saml borgerhenvendelser i én samlet digital kanal – også dem der omhandler tilgængelighed.
- Kompetenceopbygning internt i TMF og hos andre aktører i vejprojekter.
- Opbyg et udvalg med TMF, ØKF, andre forvaltninger, Banedanmark, Metroselskabet osv.
- Opret en bedre procedure for begrundelser for fravalg i tilgængelighedsrevisioner, så det bliver sværere ikke at følge dem.
- Indskriv konsekvent tilgængelighed og universelt design i kommunens samlede

- strategi-, plan- og vejledningssystem.
- Indgå samarbejder om adgang til toiletter i bydelenes cafeer og restauranter, der er tilgængelige.
 - Tænk tilgængelighed ind i alle møder med borgerne, ikke kun ned i konkrete vejprojekter.
 - Udarbejd et alternativ til nuværende standarder for forhold på private fællesveje.

Information målrettet borgere med gangbesvær:

- Giv borgerne viden om bygge- og vejarbejde gennem de kanaler, de allerede får viden igennem.
- Gør det klart, hvad og hvor kommunen har og ikke har indflydelse på.

Information målrettet borgere i Københavns Kommune:

- Informer københavnere og besøgende om tilgængelighedstiltagenes (lydsignaler, ramper etc.) formål i byrummet.
- Adfærdsdesign og kampagne, der tydeliggør rammerne for cykelparkering.

Samtlige ovenstående anbefalinger uddybes og eksemplificeres i afsnit 7 og 8.

2.2.2 ANLÆGSPROJEKTER

Vi beskriver 22 konkrete anlægsprojekter på lokaliteter, hvor der er et stort behov for en indsats for bedre tilgængelighed, og som rådgiver anbefaler Københavns Kommune at prioritere.

Projekterne er udpeget på baggrund af følgende kriterier:

- De er placeret i områder, som rådgiver vurderer, har en særlig betydning for borgere med gangbesvær (f.eks. beboelse som demenscentre, boligområder ejet af dansk blindesamfund mv.).
- Der eksisterer mål i området, som rådgiver vurderer, har en særlig betydning for borgere med gangbesvær (f.eks. sundhedshuse, kollektiv trafik).

Desuden udpeges tre puljeprojekter til forskellige anlægsformål og et demonstrationsprojekt for et grønt område.

3. INTRODUKTION

Københavns Kommune ønsker en bydækkende analyse af fremkommeligheden (herefter kaldet tilgængelighed) for borgere og besøgende med gangbesvær på Københavns Kommunes gader og veje og i den kollektive trafik - samt mulighederne for at løse eventuelle udfordringer. Kommunen har, efter dialog med Handicaprådet, Ungerådet og Ældrerådet, besluttet at definere denne målgruppe som borgere og besøgende med gangbesvær, herunder blinde, svagsynede, kørestolsbrugere og rollatorbrugere (herefter blot kaldet borgere og besøgende med gangbesvær).

3.1 LÆSEVEJLEDNING

I denne rapport præsenteres projektets resultater på følgende måde:

I afsnittet **3. Introduktion** præsenteres rammerne for den stillede opgave, og der gives en overordnet introduktion til begreberne fremkommelighed, tilgængelighed og universelt design.

I afsnittet **4. Metode for den samlede analyse** præsenteres den overordnede metode, vi har anvendt for at foretage kortlægningen og udpege tiltag, der kan forbedre tilgængeligheden. Metoden består af en kombination af en række kvalitative og kvantitative undersøgelser og indsamling af data, der samlet skal belyse analysens emne, herunder:

- Dialogmøder med Ældrerådet, Handicaprådet, Ungerådet og Københavns lokaludvalg.
- En brugerinddragelse med ca. 40 deltagere med forskellige funktionsnedsættelser - bl.a. rekrutteret i dialog med Københavns Lokaludvalg.
- Interviews og møder med en række

nøglepersoner i bl.a. Teknik- og Miljøforvaltningen, DSB, MOVIA og Wonderful Copenhagen.

- En GIS-analyse af brugernes mål, serviceniveau og afstand til kollektiv trafik mm.
- Besigtigelse af specifikke gadestrækninger
- Gennemgang af Københavns Kommunes tidligere analyser og planer vedrørende tilgængelighed.

I afsnittet **5. Eksisterende tilgængelighedsforhold** præsenteres resultaterne af analysens dataindsamling, der bl.a. omfatter de adspurgte borgeres opfattelse af tilgængelighedsforholdene i byen, samt analyseteamets tolkning af de interviews, der er gennemført med nøglepersoner, råd m.m. I dette afsnit beskrives også den kollektive trafik og dens udfordringer og muligheder.

I afsnit **6. Udfordringer** - beskrevet på bydelsniveau beskrives de detaljerede resultater af borgerinddragelsen fordelt på kommunens 10 bydele.

I afsnit **7 og 8** præsenteres analyseteamets forslag til løsning af de tilgængelighedsudfordringer, borgere og besøgende med gangbesvær møder i København. Afsnittene består af to typer forslag:

▪ Afsnit **7. Anbefalinger til proces og kommunikation** omfatter en række anbefalinger til forbedring af konkrete processer, både internt i Teknik- og Miljøforvaltningen og i forvaltningens kommunikation med borgere og eksterne interessenter.

▪ Afsnit **8. Anlægsprojekter** beskriver et forslag til en række anlægsprojekter fordelt på Københavns 10 bydele.

Når borgerne citeres direkte, anvendes de ord, de har brugt. Det er ikke nødvendigvis den korrekte tekniske betegnelse. f.eks. lydfyr i stedet for lydsignal eller kørelinjer i stedet for bordurstensbånd.

3.2 BAGGRUND FOR OPGAVEN

Borgerrepræsentationen behandlede den 3. juni 2021 et medlemsforslag om en **bydækkende analyse af fremkommelighed for borgere og besøgende med gangbesvær i København**.

Medlemsforslaget indeholder blandt andet, at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen, i samarbejde med andre relevante forvaltninger, at udarbejde et forslag til politisk behandling om at foretage en undersøgelse af, hvordan borgere og besøgende med gangbesvær kan komme rundt i byen på alle tidspunkter af døgnet.

Forligskredsen bag Budget 2022 besluttede i september 2021 at vedtage budgetnotat *ØK57 Hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige gravearbejder og omlægning af busruter*. Budgetnotatet indeholder tre initiativer, hvoraf det ene (initiativ 3) er en bydækkende analyse af fremkommelighed for borgere og besøgende med gangbesvær. De øvrige initiativer varetages af Vejtilsyn, Teknik- og Miljøforvaltningen (initiativ 1, *Fremkommelighed for gangbesværede ved midlertidige gravearbejder*) og af Økonomiforvaltningen (initiativ 2, *undersøgelse vedrørende mulighed for at tilbyde særkørsel for gangbesværede under langvarige gravearbejder*). Den bydækkende analyse skal ses i forlængelse af den kortlægning af tilgængelighedsbarrierer, som Teknik- og Miljøforvaltningen udførte i 2017, og som Teknik- og Miljøudvalget godkendte 19. juni 2017.

3.3 DEFINITIONER OG TERMINOLOGI

I dette projekt anvendes følgende begreber:

Fremkommelighed er almindeligvis et mål for, om en vej eller rute er fremkommelig og farbar. I nyere tid anvendes begrebet især i forhold til trafik, hvor f.eks. trængsel medfører nedsat fremkommelighed.

Tilgængelighed betyder tekniske løsninger, der gør, at en bygning eller et færdselsareal er udformet, så mennesker med funktionsnedsættelse kan få adgang og bruge bygningen/arealet. "Tilgængelighed" er historisk set den mest anvendte term og indgår også som led i fagbetegnelsen tilgængelighedsrevision og -revisor.

Begrebet "tilgængelighed" anvendes i

resten af rapporten, der dog omtales som "Fremkommelighedsanalysen" i henhold til bestillingen.

Universelt design angiver, at bygningen eller færdselsarealet ikke alene er tilgængeligt udformet, men at løsningen også er ligeværdig for brugerne. Universelt design angiver også den faglige praksis knyttet til udformningen af universelt designede løsninger. "Universelt design" anvendes i nyere faglig praksis bl.a. for at signalere, at tilgangen ikke udelukkende handler om teknik men om at skabe løsninger, der inkluderer så mange som muligt af brugerne. Termen anvendes således i FN's handicapkonvention og omtales også i Københavns Kommunes handicappolitik.

Gangbesværede defineres i dette projekt som borgere og besøgende med gangbesvær, herunder blinde, svagsynede, kørestolsbrugere og rollatorbrugere. Definitionen afviger fra den almindelige, snævre opfattelse af begrebet gangbesværet, som f.eks. ikke omfatter blinde og svagsynede. I enkelte tilfælde er det i rapporten nødvendigt at præcisere, hvilken gruppe gangbesværede et specifikt problem påvirker.

Mennesker med funktionsnedsættelser
anvendes i et vist omfang synonymt med begrebet personer med handicap, men omfatter også mennesker med midlertidige udfordringer som f.eks. forældre, der kører en barnevogn, som dermed også får glæde af øget tilgængelighed.

Det anslås, at ca. 10 % af Danmarks befolkning har en vedvarende funktionsnedsættelse. Derudover har ca. 40 % af befolkningen til hver en tid en funktionsnedsættelse, som i en vis udstrækning giver dem fysiske begrænsninger. Det kan dreje sig om forældre, der kører en barnevogn, mennesker, der f.eks. er i kørestol eller bruger krykker pga. en midlertidig skade. Samlet set vil næsten alle mennesker



Mennesker er forskellige. Tegning af Trond Bredesen

i Danmark på et eller andet tidspunkt i deres liv have en funktionsnedsættelse i en sådan grad, at det vil have en indflydelse på deres dagligdag.

Borgere og gæster. Analysen omfatter i henhold til bestillingen både borgere og gæster med gangbesvær, da København hver dag modtager "gæster" både fra resten af Danmark og fra udlandet, herunder turister, som kan være gangbesværede. Borgerinddragelsen omfatter udelukkende borgere i Københavns Kommune. Det forudsættes dermed, at gangbesværede borgere fra Københavns Kommune repræsenterer gæster med gangbesvær og deres udfordringer. Turistvinkelen er dog søgt afdækket gennem et interview med Wonderful Copenhagen.

3.4 REGEL- OG VEJLEDNINGSGRUNDLAG

I dette afsnit introduceres kortfattet det gældende regelværk på området, som Københavns Kommune og andre aktører i kommunen skal overholde.

I forhold til detaljer om indretning af vejarealer, herunder anvisninger om f.eks. parkeringspladser, ledelinjer og opmærksomhedsfelter, anvendes *Færdselsarealer for Alle* som grundlag. Den har status som vejledning.

Bygningsreglementet omfatter også udearealer, blandt andet med regler om adgangsveje (§48 – 62) og parkeringspladser (§ 399- 402). Detaljeret vejledning til bygningsreglementet findes i *SBI-anvisning 272 om Bygningsreglement 2018*

I forhold til indretning af rekreative områder kan der findes inspiration i DS 105:2012 *Rekreative arealer for Alle* (findes ikke online).

BUILD (det tidligere SBI) har opbygget en hjemmeside med en række artikler til inspiration inden for universelt design.

3.5 PLANER, STRATEGIER OG TIDLIGERE ARBEJDER

Københavns Kommune har tidligere udarbejdet flere analyser, der berører tilgængelighedsudfordringer i kommunen. Disse indgår som baggrundsmateriale for Fremkommelighedsanalysen og beskrives kortfattet i følgende afsnit.

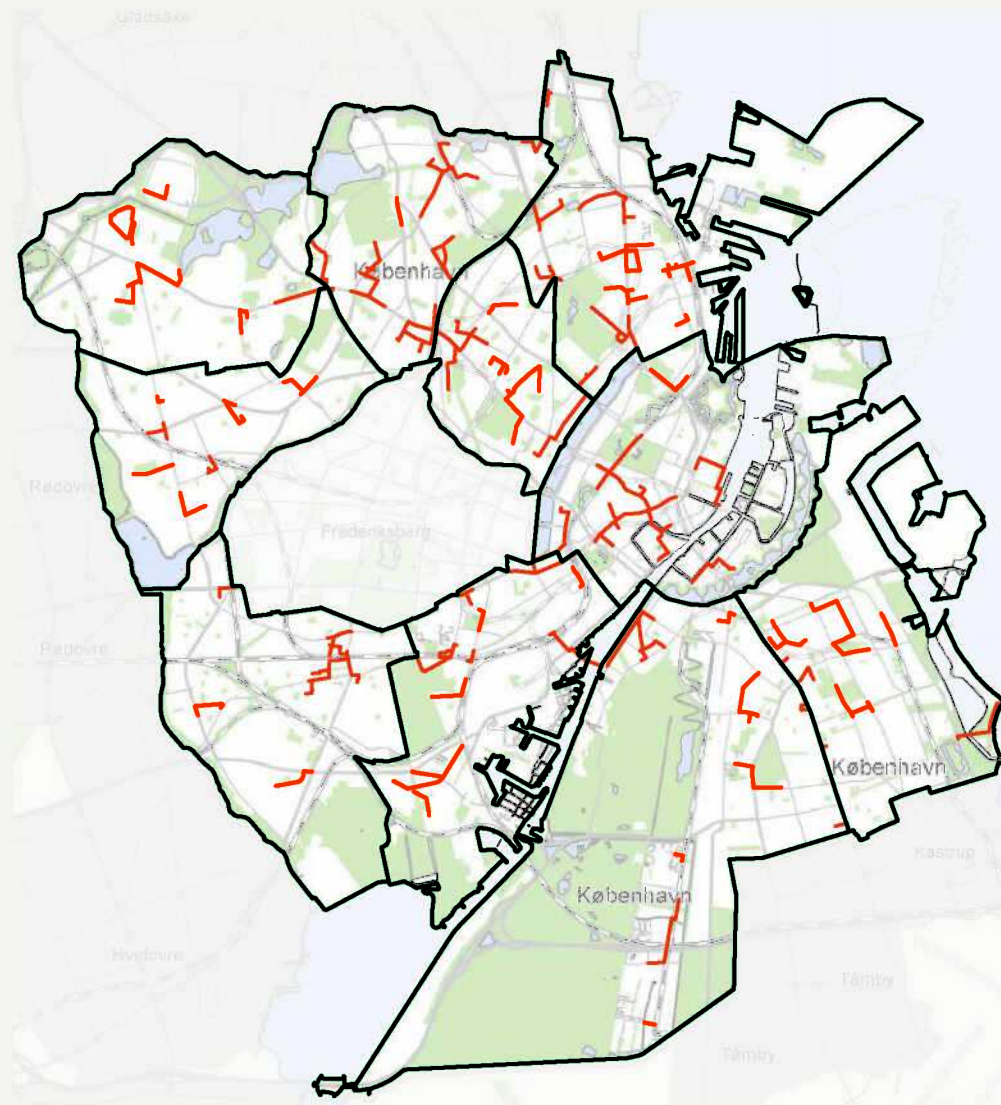
3.5.1 TIDLIGERE TILGÆNGELIGHEDSPROJEKTER OG -ANALYSER

I 2005 udarbejdede Københavns Kommune, TMF, analysen "Den tilgængelige by - Tre scenarier for en Københavnermodel". Analysen udpegede fire pilotprojekter (tilgængelighedsrute 1, 2, 3 og 4) i hhv. Indre By, Christianshavn og Valby. Disse ruter blev etableret i de efterfølgende år.

Disse udpegede tilgængelighedsruter er etableret

Valby Stationsruten, Valby
Lergravsparkenruten, Amager Øst
Ørestadsruten, Amager Vest
Sjællandsgaderuten, Nørrebro

I 2017 udarbejdede Teknik-og Miljøforvaltningen "Kortlægning af tilgængelighedsbarrierer", der på basis af en omfattende registrering af destinationer for handicappede borgere (kollektiv trafik, idræts- og fritidsaktiviteter, kultur mv.) udpegede 66 tilgængelighedsruter på i alt 62 km. Fra 2018 til 2022 er fem af tilgængelighedstiltagene anlagt. Derudover er enkelte tiltag



Udpegede tilgængelighedsruter fra Kortlægning af tilgængelighedsbarrierer, 2017.

etableret på de øvrige ruter i forbindelse med, at Københavns Kommune har udført andre anlægsprojekter på strækningerne. Ruterne indgår som baggrundsmateriale for Fremkommelighedsanalysen, og nogle af de ruter, der ikke er etableret, indgår i de konkrete forslag til anlægsprojekter, som er en del af analysens anbefalinger. Ruterne indgår som baggrundsmateriale for fremkommelighedsanalysen, og nogle af de ruter, der ikke er etableret, indgår i de konkrete forslag til anlægsprojekter, som er en del af analysens anbefalinger.

3.5.2 EN BY FOR ALLE 2019 - 2020

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen i Københavns Kommune igangsatte i efteråret 2019 projektet "En By for Alle" med det formål at undersøge og kortlægge ældre borgeres behov og ønsker for et mere ældrevenligt København. I 2019 - 2020 kortlagde CoUrban ældrevenligheden i alle bydele i København. Projektet bygger på et kvalitativt studie, der udforsker, hvordan København, med udgangspunkt i udvalgte tematikker, kan fremme fysisk, mental og social sundhed hos ældre. Samlet blev over 200 borgere over 60

år inddraget i studiet. I 2019 gennemførtes den kvalitative dataindsamling gennem byvandring i grupper, men grundet covid-19-pandemien i 2020, blev metoder tilpasset, og telefoninterviews, situationelle interviews og online fokusgruppe blev brugt i stedet.

Målet for projektet "En By for Alle" var at inddrage en bred gruppe af ældre - på tværs af både alder, køn, mobilitet, orienteringsevne og ressourcer - og kortlægge, hvordan ældre borgere bruger byen, hvad de sætter pris på, og hvad de oplever som udfordrende. Fokus for analysen var at give borgerne ordet og fortælle deres historier, meninger og forslag til, hvordan København kan blive mere ældrevenlig. Nogle af de tematikker, der udforskes i projektet, er: bymiljø og tilgængelighed; rekreation og fritid; tilbud og aktiviteter; fællesskaber, stedsidentitet, covid-19 og seniorers livsstil samt sundhed og ældrevenlighed. I forlængelse af projektet har Teknik og Miljøforvaltningen i 2020 - 2021 arbejdet på at etablere 500 ældrevenlige københavnerbænke.

3.5.3 UDKAST TIL FODGÆNGERNET

Siden kortlægningen af tilgængelighedsbarrierer blev udarbejdet i 2017, har væsentlige udviklinger i København ændret forudsætningerne for udpegning af strækninger, hvor gode fodgængerforhold bør prioriteres. Disse ændringer tæller bl.a. åbning af nye metrostationer på M3 Cityringen i 2019 og M4 i 2020, tilpasning af busnettet i forbindelse med etablering af M3 Cityringen, planer og strategier vedtaget siden 2017 og byens generelle udvikling.

Som opdateret baggrundsmateriale til analysen af fremkommelighed for borgere og besøgende med gangbesvær, har Teknik- og Miljøforvaltningen udpeget et bydækkende netværk af strækninger, hvor gode fodgængerforhold bør prioriteres, et fodgængernet.

3.5.4 KØBENHAVNS KOMMUNES HANDICAPPOLITIK

Formålet med Københavns Kommunes handicappolitik for 2023 - 2026 er at være retningsgivende for politiske prioriteringer på handicapområdet i de kommende år, og på den måde også være et redskab til dialog mellem borgere, politikere, kommunens medarbejdere, civilsamfundet og erhvervslivet om handicappolitik i Københavns Kommune.

Den overordnede ramme om handicappolitikken er FN's handicapkonvention og de fire handicappolitiske grundprincipper om kompensation, sektoransvarlighed, ligebehandling og solidaritet. Sektoransvarlighed betyder, at offentlige myndigheder har et ansvar for, at deres tilbud er tilgængelige for mennesker med handicap og for at indtænke handicappolitiske aspekter i politikudviklingen på de respektive områder. Derfor går handicappolitikken på tværs af alle kommunens forvaltninger.

Visionen i Københavns Kommunes handicappolitik 2023 - 2026 er, at københavnere med handicap har mulighed for at leve et selvstændigt liv med høj livskvalitet.

Den opgave er kommunen, pårørende, civilsamfundet, virksomheder og ikke mindst borgerne sammen om.

Politikken har seks overordnede målsætninger, hvoraf nedenstående tre målsætninger har størst betydning for de områder, fremkommelighedsanalysen behandler.

Københavns Kommune vil arbejde med universelt design, så byen bliver mere tilgængelig for flere.

Universelt design og tilgængelighed skal tænkes ind i de løsninger, vi laver i byen, både når det kommer til det fysiske rum, kommunens hjemmesider og i servicedesign.

Flere skal have adgang til beskæftigelse og uddannelse – Københavns Kommune vil føre an som det gode eksempel.

Mange mennesker med handicap både kan og vil gerne have et arbejde og uddannelse, men oplever en række barrierer, som gør det svært. Det er vigtigt, at de barrierer løbende nedbrydes, så flere har mulighed for at deltage, bidrage og udvide handlerummet for at træffe beslutninger i deres egne liv.

Hverdagsliv med livskvalitet.

Borgere med handicap skal ligesom de øvrige københavnere have mulighed for et godt hverdagsliv, og borgerne skal have den nødvendige støtte til at opnå dette. Det handler både om botilbud med kvalitet, tilbud om fritidsaktiviteter samt om sundhed og forebyggelse af sygdom.

4 METODE FOR DEN SAMLEDE ANALYSE

4.1 INDLEDNING

I dette afsnit præsenteres metoden for den samlede analyse. Analysen er baseret på en kombination af kvantitative og kvalitative metoder, der bedst muligt afdækker de udfordringer, borgere med gangbesvær oplever. Det kvalitative data sikrer indblik i borgere med gangbesværs oplevelser, adfærd og udfordringer med tilgængeligheden i Københavns Kommune og beskriver eksisterende praksis hos Københavns Kommune og relevante aktører. Det kvantitative data skaber overblik over eksisterende og planlagte tilgængelighedsprojekter.

Følgende metoder er anvendt til at afdække udfordringerne:

- Dialogmøder med Ældrerådet, Handicaprådet og Ungerådet.
- Fællesmøde med Lokaludvalg.
- Borgerinddragelse med ca. 40 deltagere med forskellige typer gangbesvær, hvor deltagerne bl.a. er rekrutteret via lokaludvalgene.
- Interviews og møder med en række nøglepersoner i bl.a. Teknik- og Miljøforvaltningen, DSB, Movia og Wonderful Copenhagen.
- Registrering af kendt viden og eksisterende analyser.
- En GIS-analyse af brugernes mål, serviceniveau og afstand til kollektiv trafik mm.
- Besigtigelse af udvalgte gadestrækninger.

En stor del af de indsamlede data, er samlet i et såkaldt "Tilgængelighedskort", se nærmere forklaring i afsnit 4.7.1.



4.2 INDDRAGELSE AF ÆLDRE RÅDET, HANDICAPRÅDET, UNGERÅDET OG LOKALUDVAGENE

For at sikre en passende repræsentation af borgere i projektet er der afholdt dialogmøder med Ældrerådet (16. januar 2023), tre medlemmer af Ungerådet (17. januar 2023) og Handicaprådet (21. februar 2023). Rådene har på møderne delt deres syn på tilgængelighedsudfordringer i kommunen, diskuteret metode samt formålet med projektet. Herudover har rådernes medlemmer hjulpet med rekruttering af borgere med gangbesvær til den efterfølgende borgerinddragelse.

Analysens foreløbige resultater er blevet præsenteret for Rådene og Lokaludvalgene 14. april 2023 og deres feedback er indarbejdet i nærværende rapport. Lokaludvalgene har herudover hjulpet med rekruttering af borgere i deres bydele.

Centrale kommentarer fra de indledende møder med rådene

- Ældrerådet: Udeservering, parkerede cykler og vejarbejde er meget store problemer.
- Ungerådet: Tilgængelighed angår ikke kun ældre - også unge med f.eks. psykiatriske diagnoser kan have udfordringer med at færdes i byrummene.
- Handicaprådet: Der er megen god vilje, men der sker for lidt på området.

Centrale kommentarer fra dialogmøde med Lokaludvalg, Ældreråd samt Handicapråd

- Det opleves, at cykelparkering i det offentlige rum er en stor udfordring.
- Anbefalingen om at lave én indgang for borgerhenvendelser vedrørende tilgængelighed vurderes positivt.
- Anbefalingen vedrørende samarbejde om adgang til cafeer og restauranters toiletter vurderes positivt, hvis der samtidig sikres adgang til døgnåbne handicaptolletter.
- Det ønskes, at fodgængeres fremkommelighed prioriteres i højere grad end bilisters fremkommelighed.
- Det opleves, at henvendelser om tilgængelighed bliver sendt rundt imellem forvaltninger og at det til tider er svært at få svar på henvendelser.
- Det opleves, at busomlægningen i 2019 har haft negativ indflydelse på borgerens mulighed for at komme med kollektiv trafik til læge og sygehuse.
- Handicapparkering opleves som en udfordring.

4.3 BORGERINDDRAGELSE

4.3.1 TILGANG TIL INDSAMLING AF KVALITATIVE DATA FRA BORGERNE

Den kvalitative undersøgelse inddrager 40 borgere med forskellige typer af gangbesvær fordelt på Københavns bydele. Det er gjort for at sikre et dybdegående indblik i de udfordringer, de adspurgte borgere møder, i København.

Borgerne er inddraget gennem kontekstbaserede interviews. Det vil sige, at borgerne er interviewet i en bestemt kontekst f.eks. på Ørestad Boulevard. Denne metode giver mulighed for, at respondenterne genkalder sig vaner, behov og udfordringer, de steder de opstår i København. Dermed giver analysen et nuanceret billede af de tilgængelighedsudfordringer, borgere med gangbesvær, møder i København.

Udover kontekstbaserede interviews, er der udført semistrukturerede interviews med borgere med gangbesvær på udvalgte aktivitetscentre. Formålet hermed er at supplere de kontekstbaserede interviews og sikre en bred repræsentation.

I forbindelse med indsamling af kvalitative data, er det naturligt, at respondenterne beskriver og refererer deres personlige oplevelser og erfaringer, oftest med indlevelse og konkrete fortællinger. Analysen af de kvalitative data indeholder mønstre på tværs af borgernes svar. Det sikrer objektivitet og tværgående pointer, så personlige oplevelser eller særlige agendaer ikke påvirker analysen af generelle udfordringer borgerne med gangbesvær møder. De tværgående mønstre fra den kvalitative data indgår samtidig som del af prioriteringen af konkrete steder i byen, hvor der er stort behov for en indsats.

4.3.2 REKRUTTERING OG INDDRAGELSE AF BORGERNE

For at sikre en god repræsentation af borgere til den kvalitative undersøgelse - både fordelt på bydele og type gangbesvær, blev Lokaludvalg, Ældrerådet, Handicaprådet, Ungerådet, Dansk Blindesamfund og Dansk Handicapforbund kontaktet for at videreformidle borgerinddragelsen og derigennem sikre den bedst mulige diversitet og repræsentation af borgere med gangbesvær i undersøgelsen.

Lokaludvalgene er kontaktet pr. telefon og mail med ønsket om at rekruttere borgere fra bydelene igennem hvert lokaludvalg. Flere lokaludvalg har videredelt rekrutteringsopslag gennem sociale medier, hvorefter rådgiver har interageret med borgerne via sociale medier, telefon og mail.

Alle lokaludvalg har været informeret om projektet og ønsket om deres bidrag i forbindelse med rekrutteringen, men ikke alle er vendt tilbage.



Eksempel på rekruttering gennem Amager Vests lokaludvalg.

Formålet med at rekruttere borgere til den kvalitative undersøgelse via Lokaludvalg, Ældreråd, Handicapråd og Ungeråd er at sikre en bred repræsentation og diversitet i forhold til alder og type af gangbesvær. I undersøgelsen deltager borgere mellem 28-95 år, 22 kvinder og 18 mænd og borgere med en bred vifte af gangbesvær: Blinde og svagsynede borgere, kørestolsbrugere, elscoterbrugere, rollatorbrugere, borgere med KOL, borgere med gigt samt borgere med udviklingshandicap.

Fordelingen af respondenter per bydel er som følger:

2 Amager Vest
9 Amager Øst
2 Bispebjerg
4 Brønshøj-Husum
5 Indre by
4 Nørrebro
2 Valby
4 Vanløse
3 Vesterbro-Kongens Enghave
5 Østerbro



Oversigt over respondentfordeling i Københavns Kommunes bydele.

Fordelingen af respondenter er som følger:

8 Rollatorbrugere
3 Kørestolsbrugere
3 Elscooterbrugere
5 Borgere med udviklingshandicap
6 Blinde
3 Svagsynede
3 Borgere med KOL
10 Borgere med uspecificeret gangbesvær

Formålet med at involvere forskellige typer af respondenter er at forstå og beskrive de forskelligartede udfordringer, borgere med gangbesvær oplever i København og herefter udpege hvor i kommunen, disse udfordringer optræder. Udfordringerne kan, ifølge vores vurdering, opdeles i tre følgende kategorier:

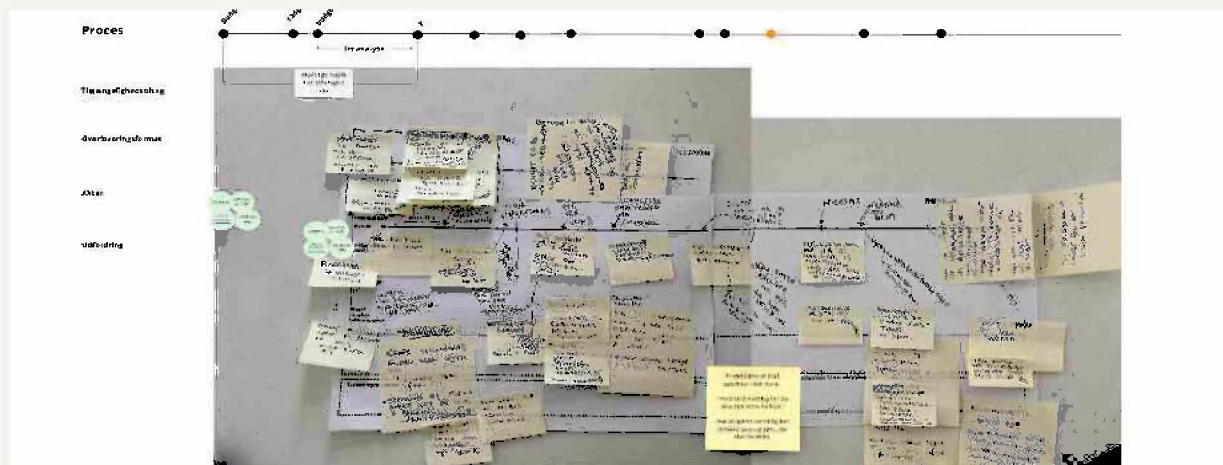
- Adfærd (trængsel, cykelparkering, interaktion etc.).
- Midlertidige fysiske udfordringer (byggearbejde etc.).
- Permanente fysiske udfordringer (fortov, vej, belægning etc.).

Indenfor de tre kategorier er de konkrete udfordringer, som borgerne har nævnt i dataindsamling grupperet og prioriteret. Det er gjort efter hvordan og hvor ofte, de er blevet fremhævet af de adspurgte borgere. Der er

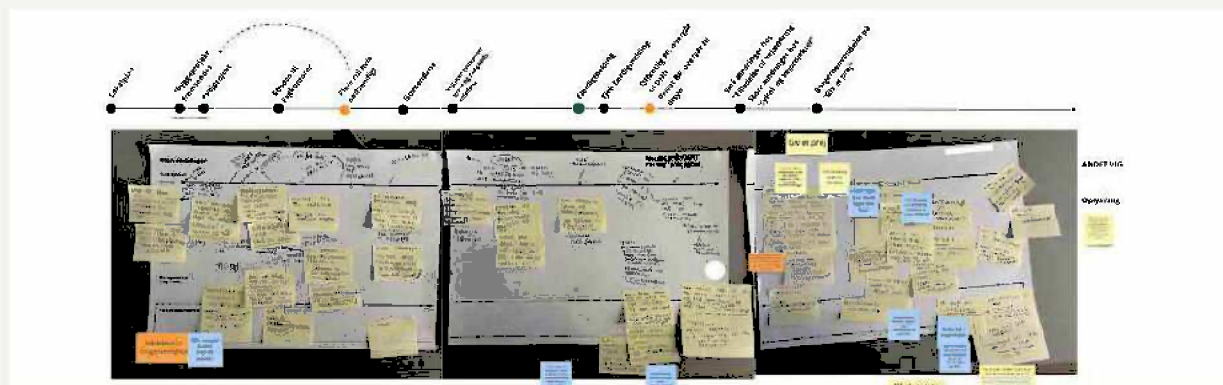
enkelte udfordringer, der kan kategoriseres som både adfærd og midlertidige fysiske udfordringer. I disse tilfælde, er de skrevet ind i den kategori, hvor hovedårsagen til udfordringen ligger. F.eks. er cykelparkering kategoriseret som adfærd, da det er borgernes adfærd i forbindelse med cykelparkering, der er hovedudfordringen, selvom cyklen er en midlertidig udfordring, mens den er forkert parkeret.



4.4 INTERVIEWS MED NØGLEPERSONER I TMF



For at forstå hvordan det fremtidige arbejde med tilgængelighed kan forbedres, har analyseteamet afdækket interne processer i TMF gennem interviews med nøglepersoner fra 'Cykel- og vejprojekter' samt 'Tilladelse til Vejændring' fra afdelingen 'Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold'.



Kortlægning af interne processer og mulighedsrum med TMF.

Sammen med nøglepersonerne er der lavet en tidslinje over de væsentlige skridt personerne går igennem i forbindelse med vejprojekter. På tidslinjen er der skrevet ind, hvem der deltager i hvilke skridt, hvordan projektet drives samt hvor og hvordan tilgængelighed kommer i spil.

4.4.1 Hovedpointer fra interview med nøglepersoner i TMF mm.

I gennem interviews er der skabt tydelighed om hvordan projektkæden ser ud for vejprojekter i TMF. Projektkæden er væsentlig at have fokus på, da den er med til at indikere hvor eller hvornår, tiltag til at sikre tilgængeligheden kan styrkes, ændres eller etableres. Projektkæden dækker over, hvem der deltager hvornår i projektet og i hvilket omfang. Hovedpointerne i forbindelse med projektkæden er som følger: 1. Hvert projekt har en gennemgående projektleder i TMF med ansvar for projektet, hvilket sikrer ensartethed og sammenhæng i projektet. 2. I vejprojekter er byggeleder og specialister med til granskning af vejprojekter. 3. Specialister er med i projektet fra budgetnotatet laves til slut, og er med til at sikre at der er forankring igennem projektet.

Udover at belyse projektkæden, har nøglepersonerne i TMF understreget, at politisk fokus, lovgivning og regulering vil give dem de bedste forudsætninger for at forbedre tilgængeligheden. Derudover nævner de, at lokalplaner, i det omfang der er hjemmel hertil i planloven, bør inkludere krav om tilgængelighed, for at undgå at tilgængelighed bliver tænkt ind som en eftertanke. Nøglepersonerne påpeger ligeledes de mange hensyn, der skal tages i byplanlægning som en udfordring for, at de kan overholde tilgængelighedsrevisionen. Det kan være svært at sikre tilgængelighed, når der er modstridende hensyn. Endelig er samarbejdet mellem offentlige og private parter en udfordring, her hjælper det at have kravsspecifikationer til tilgængelighed i vejprojekter for at sikre en højere grad af tilgængelighed.

4.5 INTERVIEW MED RELEVANTE EKSTERNE INTERESSETER

Slutteligt, så har projektteamet været i dialog med repræsentanter fra Wonderful Copenhagen (WoCo), samt relevante interessenter i hhv. DSB, Movia og Metroselskabet.

Centrale pointer fra WoCo:

- Tilgængelighed er en faktor for turismen og København vil gerne brande sig som værende en tilgængelig by.
- Cyklisters adfærd er, jf. afsnit 5.2.2, en kendt udfordring, herunder sikker færdsel på cykel for besøgende.
- Trængsel af fodgængere (borgere og turister) er et fokusområde for WoCo, hvorfor de arbejder på at sprede turisterne ud i mere ydre liggende områder af København.

Såfremt København Kommune søger at adressere cyklisters adfærd, herunder cykelparkering, anbefaler arbejdsteamet at koordinere med WoCo om en mulig fælles indsat.

Centrale pointer fra DSB, Movia, Banedanmark og Metroselskabet er afrapporteret i afsnittet om kollektiv trafik, afsnit 5.6.

4.6 REGISTRERING AF KENDT VIDEN OG EKSISTERENDE ANALYSER

Kendt viden og eksisterende analyser, der omhandler tilgængelighed i Københavns Kommune er taget med i analysen. Det gælder bl.a. En By for Alle samt Kortlægningen af tilgængelighedsbarrierer fra 2017. Formålet er at skabe et overblik over allerede kendte udfordringer og relevante projekter, der har en effekt på tilgængeligheden i Københavns Kommune.

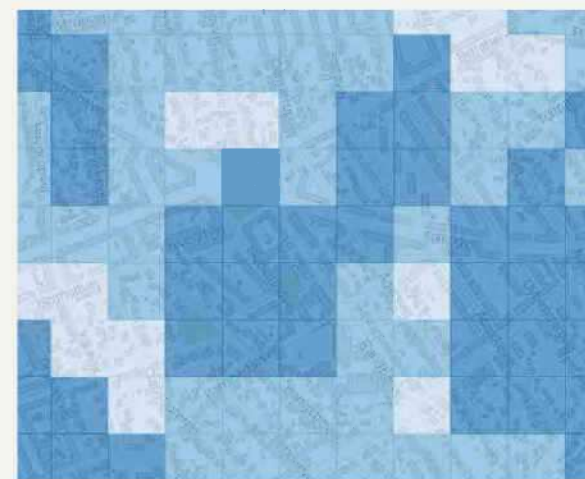
Registreringen af den kendte viden er vigtig, da det minimerer risikoen for at gentage udfordringer fra tidligere analyser. Eksempelvis er de udpegede tilgængelighedsruter fra Kortlægningen af tilgængelighedsbarrierer fra 2017 ikke digitaliseret i Københavns Kommunes digitale informationskort "Københavnerkortet", som er tilgængeligt på kommunens hjemmeside. Hermed er der risiko for at udpegede forbedringer af tilgængeligheden ikke er blevet realiseret i forbindelse med ikke-tilgængelighedsrelaterede anlægsprojekter som f.eks. genopretningsprojekter eller ledningsarbejder.

Overblikket over den kendte viden og de eksisterende analyser er derfor samlet i et såkaldt "Tilgængelighedskort" (afsnit 4.7.1), så den geografiske forankring sikres og er inkorporeret i rapportens konkrete anbefalinger til at fremme tilgængeligheden i Københavns Kommune.

4.7 GIS-ANALYSE



— Udpeget tilgængelighedsrutenet 2017
— Fodgængernet 2023



Tæthed af mobildatabrugere (farveskalaen angiver tætheden).
65+ årige brugere.

Til underbygning af den kvalitative undersøgelse, som er beskrevet i de forrige afsnit, har vi gennemført analyser i et GIS-redskab (Geografiske InformationsSystemer).

Grundlaget er Københavns Kommunes digitale informationskort "Københavnerkortet", hvor der findes en lang række relevante oplysninger, for eksempel:

- Placering af en række destinationer (eksempelvis områder med ældreboliger og sundhedstilbud), som danner grundlag for udpegning af anlægsprojekter (afsnit 4.10).
- Placering af busstoppesteder og togstationer.

Hertil har analyseteamet tilført data, som enten er genereret specifikt til projektet eller af andre grunde ikke har været digitaliseret før.

Det gælder:

- De udpegede tilgængelighedsruter fra Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer 2017, som ikke tidligere har været indarbejdet i Københavnerkortet.
- Kommunens udkast til fodgængernetværk fra 2023.
- Teledata, der viser tæthed af mennesker med mobiltelefon, og som bl.a. kan opdeles i aldersgrupper.
- Oplysninger om en række anlægsprojekter, der er etableret eller planlagt siden 2017.
- Oplysninger om tilgængelighedsudfordringer på konkrete lokaliteter, der er indsamlet i forbindelse med borgerinddragelsen.

På basis af dette datagrundlag er der udført følgende analyser:

- Undersøgelse af afstand til kollektiv trafik, både fra byområder og fra bestemte funktioner (afsnit 5.6.8).
- Baggrund for udpegning af anlægsprojekter (den detaljerede metode beskrives i afsnit 4.10).

I forbindelse med aflevering af analysen afleveres data og analyser i GIS-format til Københavns Kommune med henblik på indarbejdelse i Københavnerkortet.



Multihal

 Multihal

Aktivitetstilbud til ældre

 Aktivitetscentre

Skoler

 Distriktskole

Plejehjem

 Plejehjem

Plejeboliger

 Plejehjem



Gangafstand

 < 300 m

 300 - 600 m

 600 - 1000 m

 1000-1500 m

Kollektiv trafik (her busstoppesteder) og gangafstande.

4.7.1 Afledt produkt: Tilgængelighedskortet

For at nyttiggøre det data, der er genereret og indsamlet til Fremkommelighedsanalysen, foreslår vi at oprette det, vi kalder "Tilgængelighedskortet".

"Tilgængelighedskortet" er ikke et separat kort, men en kombination af en række eksisterende og nye lag i Københavnerkortet. Hermed kan kommunen på en enkelt måde og på ét sted få adgang til en lang række oplysninger, der er relevante for kommunens videre arbejde med tilgængelighed.

Det er analyseteamets anbefaling, kommunen ved aktiv brug af "Tilgængelighedskortet" bl.a. lettere kan identificere muligheder for at skabe øget tilgængelighed i forbindelse med f.eks. andre anlægsprojekter, der ikke har et tilgængelighedsfokus, som f.eks. lednings- eller gravearbejder eller kommunens genopretningsprojekter.

4.8 BESIGTIGELSE AF GADESTRÆKNINGER

Under projektforsløbet er der gennemført en række besigtigelser af udvalgte gadestrækninger i København. Besigtigelserne er gennemført af forskellige medlemmer af analyseteamet og med forskellige formål.

I forbindelse med gennemførelse af kontekstbaserede interviews (afsnit 4.3.1) har de medarbejdere, der har gået sammen med borgerne i løbet af turen, fotograferet og noteret de tilgængelighedsproblemer, der blev observeret undervejs.

Efter udpegning af anlægsprojekter (afsnit 4.10) er de udpegede projektstrækninger besigtiget af medarbejdere med tilgængelighedsekspertise med henblik på at identificere tilgængelighedsproblemer. Problemer er noteret på kort og fotograferet med henblik på at beskrive anbefalede løsninger. Nogle af strækningerne er, i de tilfælde hvor Street View er retvisende, besigtiget ved hjælp af Google Street View.

Endelig er der gennemført besigtigelser i forbindelse med evaluering af udeserveringsforsøget (afsnit 5.5). Også her er der fotograferet for at støtte registrering af forholdene.



4.9 BRUG AF INDSAMLET DATA

Rapporten bruger både kvalitativt og kvantitativt data for at belyse tilgængelighedsudfordringerne i København.

Det kvalitative data bruges for at sikre et dybdegående indblik i borgere med gangbesværs oplevelser, adfærd og udfordringer i forbindelse med tilgængeligheden i Københavns Kommune. Det kvalitative data bruges også til at beskrive eksisterende arbejdsgange med tilgængelighed hos Københavns Kommune, trafikselskaber mm. Det kvantitative data skaber overblik over eksisterende og planlagte tilgængelighedsprojekter.

I den kvalitative analyse er fokus på at skabe indblik i de generelle temaer, der viser sig, når man sammenholder alle interviews fra borgerinddragelsen. Det giver en forståelse for de oplevelser og behov borgerne har for tilgængelighed i København.

Ved at se på gentagne mønstre i borgernes input, har vi identificeret generelle tilgængelighedsudfordringer og hvad der påvirker borgeres oplevelse af god tilgængelighed. Dialogmøder med Lokaludvalg mm. er inddraget i de generelle mønstre fra borgerinddragelsen, hvor interviews med nøglepersoner i TMF, trafikselskaber og infrastrukturejer har givet indblik i det eksisterende arbejde med tilgængelighed.

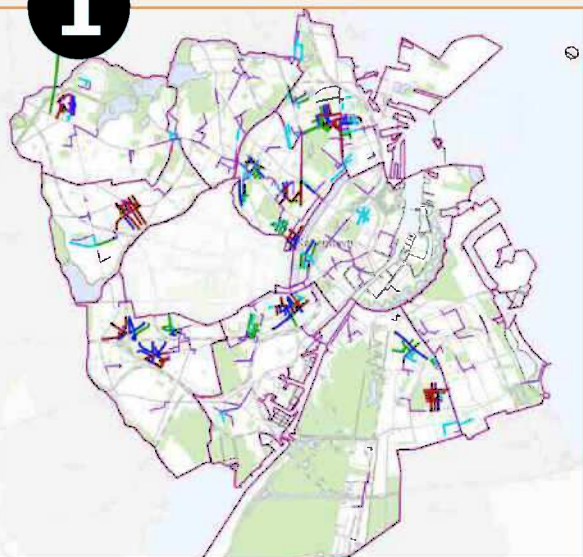
Slutteligt er der blevet indarbejdet teledata (anonymiserede mobilitetsdata fra telemasterne), der gør det muligt at indikere tætheden af borgere og besøgende. og som bl.a. kan opdeles i aldersgrupper. Disse anonymiserede teledata kan give en indikation af, hvor mange beboere i kommunen, der er berørt af disse udfordringer og igen bidrage til prioriteringen af den efterfølgende indsats.

4.10 METODE TIL UDPEGNING AF ANLÆGSProjekter

Dette afsnit beskriver den metode, der er anvendt til udpegning af de konkrete anlægsprojekter, der udgør en del af projektets anbefalinger. Selve projekterne og formålet med dem beskrives i afsnit 8.



1

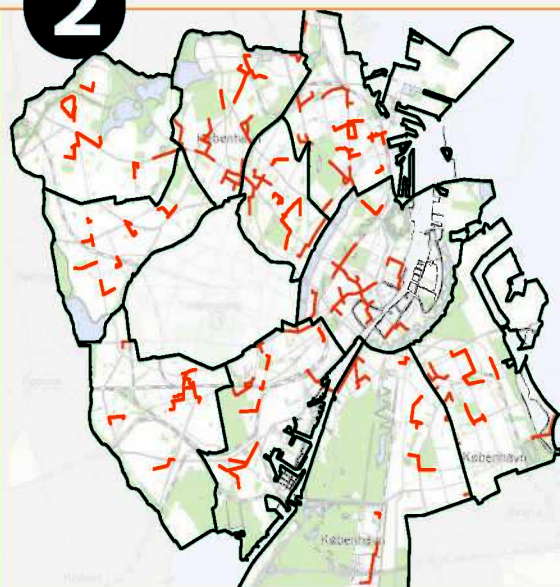


De 400 højest prioriterede vejstrækninger i hht prioritering efter målene.

Ved hjælp af et GIS-værktøj (Geografisk InformationsSystem) har analyseteamet kortlagt destinationer og områder i København, der ifølge vores vurdering har en særlig betydning for borgere med gangbesvær. Se en uddybning heraf i afsnit 4.7.

GIS-værktøjet udpeger de strækninger, hvor der er en koncentration af destinationer med særlig betydning for borgere med gangbesvær. Destinationerne er vægtet efter en pointmodel fra 5 til 1, der beskrives i afsnit 4.10.1. I den videre analyse fokuseres på de 400 vejstrækninger, der giver det højeste pointtal i beregningen.

2

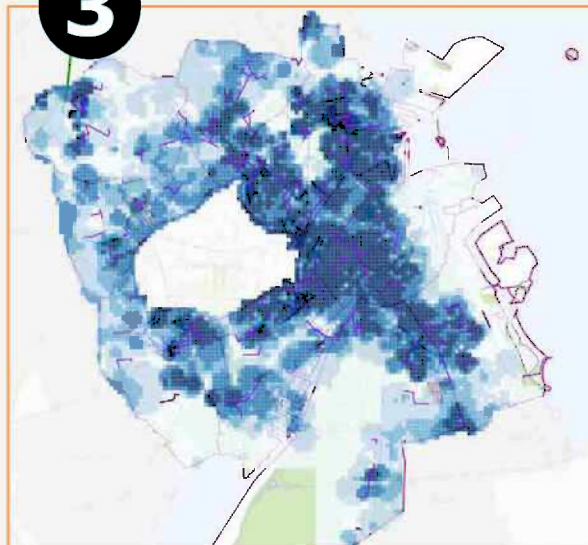


Udpeget tilgængelighedsnet 2017.

De 400 vejstrækninger er herefter sammenholdt med det udpegede "Tilgængelighedsnet" fra kortlægningen af Tilgængelighedsbarrierer 2017. Der er en del sammenfaldende strækninger, da kortlægningerne anvender lignende metoder.

GIS-redskabet medfører, at der bliver udpeget sammenhængende vejnet i områder, hvor målene ligger tæt.

3



Udtræk af teledata, der viser tæthed af 65+ årige mobiltelefonbrugere

De udpegede lokationer er kvalificeret yderligere ved at sammenligne den med teledata anskaffet fra 3insights. Data er opdelt på aldersgrupper. Kortet ovenfor viser gruppen på 65 år og derover. Denne information bruger vi til at sikre, at de udpegede strækninger ligger i områder, hvor der generelt færdes mange ældre mennesker.

4



Projektområde med udpegede strækninger, mål, busstoppesteder og lyskryds

Det enkelte projekt detaljeres herefter ved at dykke ned i det udpegede vejnet og de destinationer, der hører til det. Der fokuseres på at skabe sammenhængende ruter mellem målene og de kollektive trafiktilbud, der betjener dem.

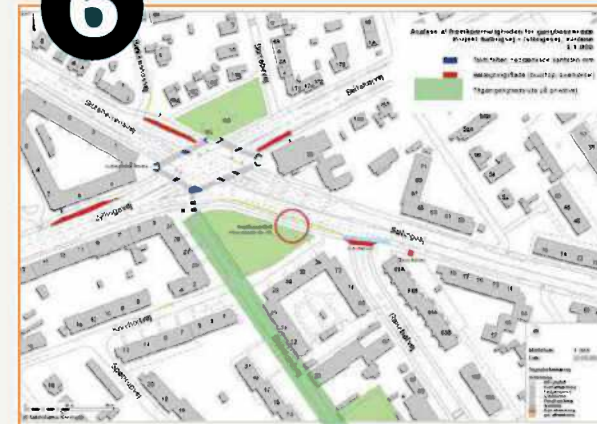
5



Udpeget tilgængelighedsnet i projektområde. Strækninger markeret med blå er privat fællesvej.

Herefter sammenholdes det udpegede tilgængelighedsnet med forholdene på stedet, og der beskrives de anlægsarbejder, som er nødvendige for at bringe de aktuelle strækninger op til tilgængelighedsstandard.

6

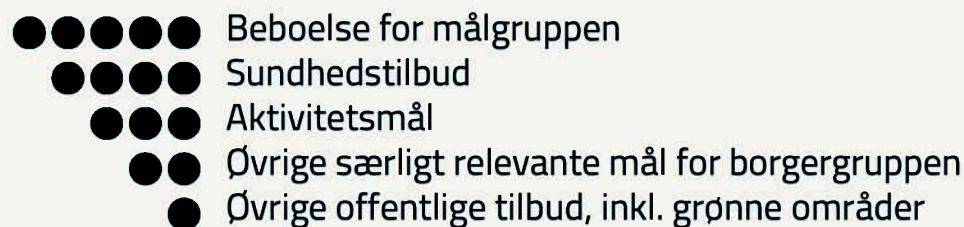


Det detaljerede anlægsprojekt, som der beregnes anlægsoverslag på.

I løbet af denne proces har der været en dialog med TMF for at sikre, at der ikke udpeges projekter, som alligevel udbedres af andre anlægsprojekter inden for en kort årrække.

De borgere, der har deltaget i borgerinddragelsen, har ikke haft direkte indflydelse på udpegningen af projekter. Men deres indsigter har medvirket til at kvalificere både registreringen af tilgængelighedsproblemer og forslag til løsninger.

4.10.1 BESKRIVELSE AF DEN ANVENDTE POINTMODEL



I udpegning af de destinationer og strækninger, der bør prioriteres, er der anvendt en pointgivning, der benyttes til at udpege de strækninger, hvor vi vurderer, at flest borgere vil få glæde af en forbedringsindsats.

Ideen i prioriteringsmodellen er at arbejde med en form for behovspyramide, hvor de tildelte point er rangeret efter hvor stor betydning, de har for borgernes livskvalitet.

Pointene er tildelt af analysetemaet dels på baggrund af input fra borgerinddragelsen, dels på baggrund af rådgivernes viden og erfaringer. Tilgangen er en videreførelse af tilgangen fra Kortlægning af tilgængelighedsbarrierer, 2017.

Beboelse: 5 point

For borgere med gangbesvær er hjemmet - i endnu højere grad end for gennemsnitsbefolkningen - omdrejningspunktet.

Borgene med gangbesvær bevæger sig primært i deres nærområder, og derfor er det også her, de største udfordringer udfolder sig. Borgerne italesætter vigtigheden af de ultranære omgivelser som det væsentlige i deres dagligdag, da det er her, de opholder sig størstedelen af tiden.

Størstedelen af de walk-alongs, der er blevet foretaget, har derfor taget udgangspunkt i korte strækninger fra borgernes hjem. Beboelsesområder dækker over: demenscentre, plejeboliger, plejehjem, bofællesskaber for fysisk og psykisk handicappede samt boligområder ejet af private organisationer målrettet borgergrupper blandt andet Dansk Blindesamfunds boliger.

Ud fra det ultranære perspektiv vægtes beboelsesområder, der er særligt målrettet borgere med gangbesvær, som den vigtigste

parameter og tildeles derfor en vægtning på 5 point.

'Jeg bevæger mig aldrig langt hjemmefra.'
- Svagsynet, Indre By

'Vi oplever, at fortov, veje etc. i lokalmiljøet gør det besværligt at komme rundt.'
- Gangbesværet, Amager Øst

Sundhed: 4 point

Hospitaler og apoteker er kritiske punkter i byen for borgergruppen at have adgang til, hvorfor disse vægtes særligt højt. Hospitalerne og vejen dertil påpeges herudover af gangbesværede borgere som særligt vigtige – og meget besværlige – at komme til og fra.

'Det er besværligt at komme til Rigshospitalet som gangbesværet.'

-70-årig borger, Vesterbro-Kgs. Enghave

'Man kan ikke komme hjem fra Hvidovre Hospital efter midnat.'

-Elscooterbruger, Amager Vest

Aktivitetsmål: 3 point

I det daglige er det særligt aktivitetscentre og sundhedshuse, borgerne benytter sig af. Flere af borgerne er dedikerede brugere af bl.a. aktivitetstilbud og har deres daglige gang i og omkring disse. Indberegnet i aktivitetstilbud er handicaptilbud, aktivitetstilbud, beskyttede værksteder samt sundhedshuse. Aktivitetstilbud vægtes derfor som en værdi 3 ud af 5, da de spiller en aktiv rolle i borgernes brug af byen og særligt deres bydel.

'På vejen [til aktivitetscentret] er der kæmpe huller, jeg har selv trådt på det mange gange – det skal repareres.'

- Blind, Valby

Særligt relevante mål for borgergruppen: 2 point

Under særligt relevante mål for borgergruppen indregnes borgerservice, hjælpemiddelcenter samt varmtvandsbassin, da det spiller en væsentlig rolle for borgerne at have adgang til disse mål, både for deres sundhed og deres muligheder for at komme omkring i byen, hvis hjælpemidler går i stykker.

Øvrige offentlige tilbud: 1 point

Alle, inklusive borgere med gangbesvær, har ret til at have adgang til natur og kultur. Kultur og natur er en væsentlig del af byrummet og er derfor relevant at have med som parameter for udvælgelsen af anlægsprojekter i kommunen. På trods af dette viser det kvalitative studie, at der opleves markant større udfordringer for borgerne med gangbesvær i deres nærområder end øvrige offentlige områder, hvorfor disse vægtes højere end øvrige offentlige tilbud.

Øvrige offentlige tilbud har derfor en vægt på 1, da det er en universel borgerret at have adgang til kultur og natur året rundt. Da der opleves markant større udfordringer for borgerne med gangbesvær i deres ultranære områder, vægtes disse områder højere end adgangen til øvrige offentlige tilbud, da det ultranære er deres udgangspunkt for at komme omkring i byen.

Øvrige offentlige tilbud dækker over kulturhuse, museer, biblioteker, multihaller, idrætsanlæg og -haller, havnebad, badezoner og grønne områder, hvor parker, kirkegårde, byhaver og andre rekreative områder indregnes.

'Operaen har for eksempel rigtig god tilgængelighed.'

- Kørestolsbruger, Vesterbro-Kgs. Enghave

'Jeg kan ikke komme på Amager Strand uden for sæson.'

- Kørestolsbruger, Amager Vest

Hvad med alle de andre mål?

Pointgivningen er ikke udtryk for, at destinationer som f.eks. butikker ikke er vigtige for brugergruppen. Men netop butiksstrøg renoveres typisk i forbindelse med andre projekter, herunder f.eks. projekter tilknyttet fodgængernettet. Et af formålene med Fremkommelighedsanalysens anbefalinger er netop at identificere strækninger, der ikke står for at blive renoveret af andre årsager, og hvor der er tilgængelighedsproblemer og mange potentielle brugere.

4.10.2 TRAFIKALE FORHOLD, DER VÆGTES I PRIORITERINGEN

Når målene og tilhørende vejstrækninger er udpeget, er det prioriteret at forbinde disse med det nærmeste kollektive trafiktilbud.

Kollektiv trafik

Kollektiv trafik er med til at binde byen sammen og skabe mulighed for at bevæge sig rundt i en større del af byen. Samtidig er tilgængeligheden af kollektiv trafik central for målgruppens ide om navigation og selvstændighed, da den skaber mulighed for at afstemme behov på turen og ikke inden. Den kollektive trafik opleves som et særligt selvstændighedsskabende parameter, netop fordi det åbner op for flere dele af byen, som mange gangbesværede ikke har mulighed for at tilgå på anden vis.

Vejkryds (infrastruktur)

Den kvalitative dataindsamling fremhæver vejryds som en særlig barriere for borgere med gangbesvær. At krydse vejen er en præmis for bevægeligheden rundt i byen,

som derfor udfordres markant af de mange udfordringer, borgerne oplever ved at skulle krydse veje. Vejkryds dækker her over lyskryds og fodgængerovergange, hvor utrygheden er særdeles høj for borgergruppen.

'Efter metroen kom til Nordhavn er vi meget mere inde i byen, for det er let.'

- Kørestolsbruger, Østerbro

'Man er ved at skide i bukserne når man skal over [et kryds]. Jeg går aldrig over uden at spørge om hjælp.'

- Blind, Østerbro

'Jeg føler mig ikke tryk i trafikken. Man kan ikke regne med, at folk stopper for lyskrydsene.'

- Kørestolsbruger, Amager Vest

4.10.3 ØVRIGE INPUT TIL PRIORITERINGEN

Teledata

Teledata bruges til at forstå, hvor og hvornår tæthed og trængsel opstår i byen, og hvordan bevægelsesmønstre ser ud generelt samt for borgergrupper med større antal borgere med gangbesvær (65+ gruppe).

Borgerinddragelsen fremhæver derudover trængsel på vejene som en særlig udfordring, som de planlægger og navigerer udenom af nød. Derfor bevæger de sig ud i byen udenfor de tidspunkter, hvor der er mest trængsel for at komme tryggere rundt i byrummet. Når borgerne bevæger sig på andre tidspunkter/områder for at undgå tæthed og trængsel, undgår de dog ikke andre udfordringer.

Input fra borgerinddragelsen

Under borgerinddragelsen er borgernes kommentarer og rådgivernes egne observationer nedskrevet og kortlagt i "Tilgængelighedskortet" (se afsnit 4.7.1).

'Jeg går ikke ud i myldretiden. Jeg har tid til at vente, så det kan jeg lige så godt gøre.'

- KOL, Amager Øst

'Det er svært at bruge [smalt fortov], for når man møder andre fodgængere eller barnevogne.'

- Svagsynet/rollatorbruger, Indre By

'Når det er morgen, er den længere grøn. Udenfor myldretid er den grøn i kort tid og så kan man ikke altid nå over.'

- Blind, Bispebjerg



Smalle fortove opleves utilgængelige. Her på Øresundsvej, Amager Øst



Lyskryds, Mågevej/Borups allé, Bispebjerg

METODEOVERBLIK

EKSISTERENDE VIDEN

3.3.1 Tidligere tilgængelighedsprojekter og -analyser



BORGERINDDRAGELSE

Borgerinddragelsen

Borgerne har deltaget gennem "walk-alongs" på søvækninger, de selv har valgt i deres bydel.

Temater

- Trafiktilgængelighed på ruter
- Køleffektivitet i ruter
- Børn og ældre
- Møder og møder
- Børn og ældre i ruter



ANALYSE

8.8 BISPEBERG

8.8.1 TOP-3 UDFORDRINGER

De tre største udfordringer i Bispebjerg er: 1. Trafiktilgængelighed i ruter, 2. Køleffektivitet i ruter, 3. Børn og ældre i ruter.

De tre største udfordringer i Bispebjerg er: 1. Trafiktilgængelighed i ruter, 2. Køleffektivitet i ruter, 3. Børn og ældre i ruter.

De tre største udfordringer i Bispebjerg er: 1. Trafiktilgængelighed i ruter, 2. Køleffektivitet i ruter, 3. Børn og ældre i ruter.

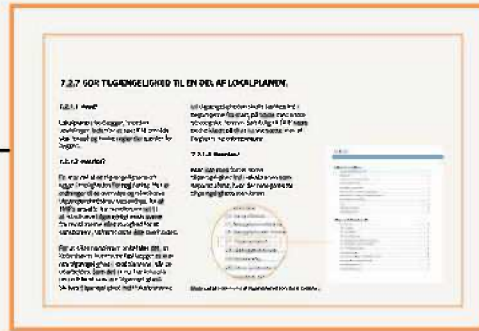
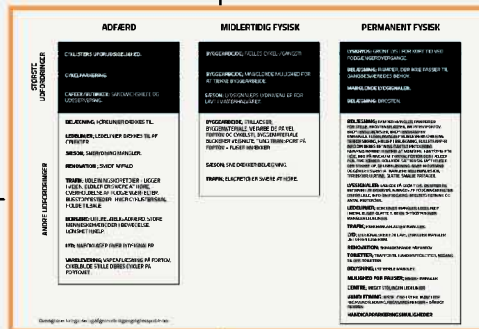
De tre største udfordringer i Bispebjerg er: 1. Trafiktilgængelighed i ruter, 2. Køleffektivitet i ruter, 3. Børn og ældre i ruter.

De tre største udfordringer i Bispebjerg er: 1. Trafiktilgængelighed i ruter, 2. Køleffektivitet i ruter, 3. Børn og ældre i ruter.

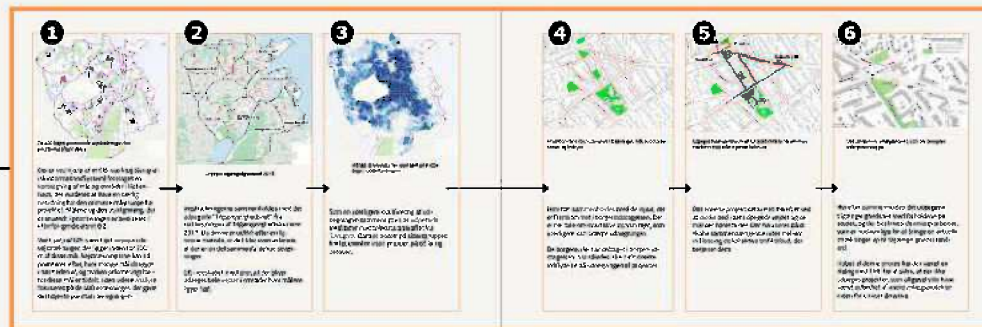


PROCESANBEFALINGER

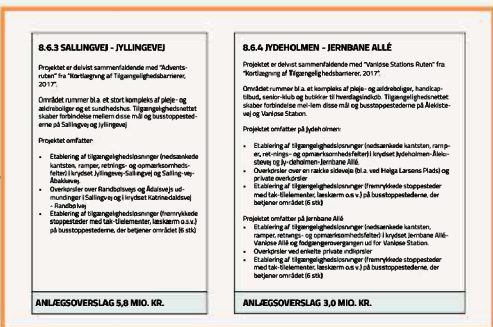
KATEGORISERING



PRIORIOTERINGSMODEL OG GIS-ANALYSE



ANLÆGSANBEFALINGER



Oversigt over anvendt metode.

5. EKSISTERENDE TILGÆNGELIGHEDSFORHOLD I KØBENHAVNS KOMMUNE

I dette afsnit beskrives den kvalitative analyse af tilgængeligheden i Københavns Kommune. Analysen er baseret på input fra 40 borgere med forskellige former for gangbesvær, som er blevet inddraget i undersøgelsen (herefter borgerne).

For at få en bedre forståelse af borgernes oplevelser, behov og forståelse af tilgængelighed, har vi analyseret de gentagne mønstre (mønstergenkendelse), som går på tværs af borgernes input. Denne tilgang gør os i stand til at forstå de sammenhænge tilgængelighed har med andre forhold i byen, og giver os viden om de tilgængelighedsforhold, der ikke kan måles i tal. Eksempelvis at flere ramper ikke passer til

kørestol- og rollatorbrugeres behov og brug af ramper i København.

Ved at fokusere på de gentagne mønstre har vi kunnet beskrive de overordnede temaer, som gælder for flere borgere og ikke kun én enkelt. Det har gjort det muligt for os at forstå:

1. De generelle udfordringer, borgerne oplever med tilgængelighed i København.
2. Hvad borgerne oplever som god tilgængelighed.
3. Hvad både god og dårlig tilgængelighed betyder for borgernes måde at planlægge og navigere på, når de skal rundt i København.

Det har samtidig gjort det muligt at finde løsninger, som kan imødekomme de generelle behov og forbedre tilgængeligheden for borgere med gangbesvær i København.

5.1 HOVEDPUNKTER FRA ANALYSEN AF EKSISTERENDE FORHOLD

Nedenfor opsummeres hovedpunkterne fra analysen af de eksisterende forhold i Københavns Kommune. Opsummeringen beskriver de vigtigste mønstre, som går på tværs af borgernes input for hver kategori: Generelle udfordringer, god tilgængelighed, navigation og planlægning, udeservering og kollektiv trafik, og beskriver vigtige pointer for hver af disse områder.

Generelle tilgængelighedsproblemer:

Borgernes udfordringer med tilgængelighed er mangeartede og relaterer sig ikke blot til permanente anlæg. Tilgængelighedsindsatsen bør derfor ikke begrænse sig til anlægsprojekter, men også målrettes adfærd og midlertidige udfordringer i byrummet.

God tilgængelighed:

Til trods for, at borgerne oplever en bred variation af tilgængelighedsudfordringer, er de overordnet enige om, at brede Københavnerfortov, god information, tydelig og let aflæselig indretning af byrummet, er udslagsgivende for god tilgængelighed.

Navigation og planlægning:

Borgerne planlægger ofte deres ruter ud fra vaner og gode og dårlige erfaringer. Byggearbejde og andre midlertidige ændringer udfordrer denne tilgang. I værste fald resulterer det i, at borgerne ikke kan komme fra a-b. Det er derfor nødvendigt med målrettede kommunikationsindsatser, når der er byggearbejde, for at borgere med gangbesvær kan planlægge og navigere udenom utilgængelige strækninger.

Udeservering:

Borgere med gangbesvær oplever udeservering som en stor udfordring for deres tilgængelighed. Rammen for udeservering er flere steder utydelig. Københavns Kommune har i december 2022 igangsat et projekt om markering af areal til udeservering. Som led i analysen er der foretaget en evaluering af ordningen med anbefalinger, der refereres i afsnit 5.5.2.

Kollektiv trafik:

Ansvar for den kollektive trafik er fordelt på flere aktører, og er derfor et komplekst område. Borgerne har svært ved at vide, hvem ansvaret ligger hos blandt de mange aktører. Aktørerne har dog mange eksisterende tiltag og kommende strategier, borgerne kan få glæde af. Udfordringen her er at mange af tiltagene ikke er udbredt i et omfang, hvor borgerne ved, at de har mulighed for at benytte sig af dem.

5.2 GENERELLE TILGÆNGELIGHEDSUDFORDRINGER

Analysen af borgerinddragelsen viser, at de adspurgte borgere med gangbesvær (herefter borgerne) møder mange typer af tilgængelighedsudfordringer i København. Disse udfordringer knytter sig ikke kun til byens permanente fysiske indretning (kantsten, belægninger, ramper mm.), men også til midlertidige og adfærdsmæssige udfordringer. Udfordringerne borgerne møder kan derfor opdeles i tre kategorier:

1. Udfordringer med adfærd
2. Midlertidige fysiske udfordringer
3. Permanente fysiske udfordringer

Analysen af borgernes input viser, at en stor del af udfordringerne er relateret til adfærd. Den efterfølgende oversigt over generelle tilgængelighedsudfordringer opsummerer de største udfordringer, borgerne oplever indenfor hver kategori. Oversigten viser derudover andre udfordringer, borgerne nævner indenfor de tre kategorier. I afsnittet beskrives udfordringerne med respondenternes eget sprog. Udtryk og termer stemmer derfor ikke nødvendigvis overens med fagtermer, der anvendes for tilgængelighed herunder fagtermer i Københavns Kommune.

Udfordringer med adfærd:

Udfordringer med adfærd dækker over borgeres og virksomheders handlemønstre i byrummet. Det relaterer sig til de situationer, hvor handlinger, ubevidste som bevidste, har utilsigtede konsekvenser for tilgængeligheden. Adfærd dækker over udfordringer, der er forårsaget af menneskelig adfærd f.eks. trængsel og cyklistadfærd.

Midlertidige fysiske udfordringer:

Midlertidige fysiske udfordringer dækker over udfordringer, der midlertidigt står i vejen for borgere med gangbesvær, når de skal rundt i byen. Fælles for disse udfordringer er, at de ikke er permanente. De midlertidige fysiske udfordringer dækker over udfordringer, der opstår i et afgrænset tidsrum f.eks. årstidbetonede udfordringer og byggearbejde.

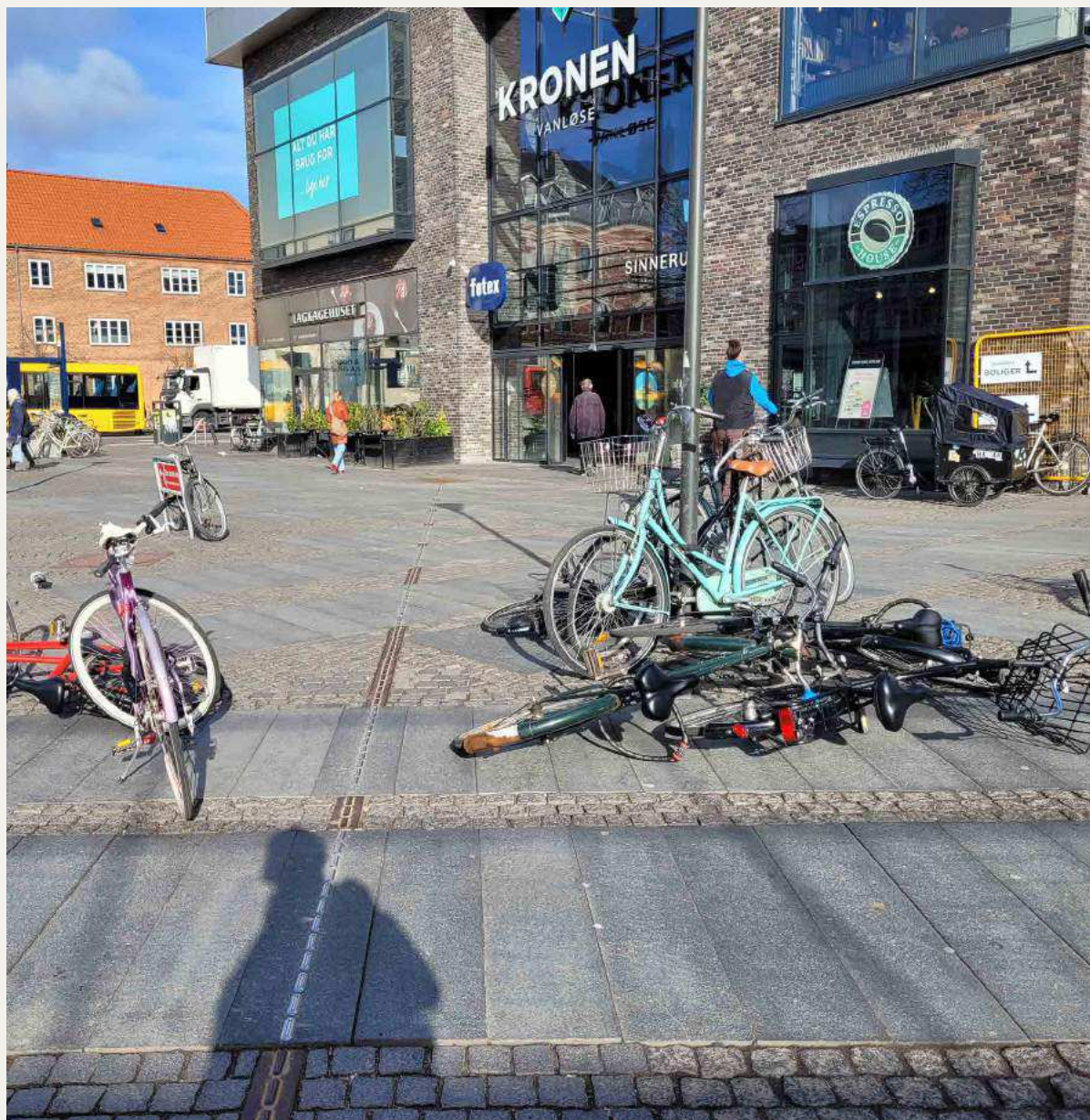
Permanente fysiske udfordringer:

Permanente fysiske udfordringer dækker over de dele af byens fysiske indretning, der udfordrer tilgængeligheden for borgere med gangbesvær f.eks. brostensbelægning. Fælles for disse udfordringer er, at de er en del af byens infrastruktur og derved en væsentlig faktor for tilgængeligheden i alle bydele.

5.2.1 OVERSIGT OVER GENERELLE TILGÆNGELIGHEDSUDFORDRINGER

I følgende oversigt ses de største generelle udfordringer og yderligere tilgængelighedsudfordringer, analysen har identificeret i forhold til de tre kategorier: *adfærd, midlertidige fysiske og permanente fysiske udfordringer.*

Enkelte udfordringer kan kategoriseres som både adfærd og midlertidige fysiske udfordringer. I disse tilfælde er de skrevet ind i den kategori, hvor hovedårsagen til udfordringen ligger. F.eks. er cykelparkering kategoriseret som udfordringer med adfærd, da det er borgernes adfærd i forbindelse med cykelparkering, der er hovedudfordringen, selvom cyklen også er en midlertidig udfordring, mens den er forkert parkeret.



Enkelte udfordringer kan kategoriseres som både adfærd og midlertidige fysiske udfordringer. I disse tilfælde er de skrevet ind i den kategori, hvor hovedårsagen til udfordringen ligger. F.eks. er cykelparkering kategoriseret som udfordringer med adfærd, da det er borgernes adfærd i forbindelse med cykelparkering, der er hovedudfordringen, selvom cyklen også er en midlertidig udfordring, mens den er forkert parkeret.

ADFÆRD

CYKLISTERS UFORUDSIGELIGHED.

CYKELPARKERING.

CAFEER/BUTIKKER; SANDWICHSKILTE OG UDESERVERING.

BELÆGNING; KØRELINJER DÆKKES TIL.

LEDELINJER; LEDELINJER DÆKKES TIL AF OBJEKTER.

SÆSON; SNERYDNING MANGLER.

RENOVATION ; SMIDT AFFALD.

TRAFIK; UDLEJNINGSKØRETØJER, LIGGER I VEJEN, ELBILER ER SVÆRE AT HØRE, OVERHOLDELSE AF FODGÆNGERFELTER, BUSSTOPPESTEDER HVOR CYKLISTER SKAL HOLDE TILBAGE.

BORGERE; UTILREGNELIG ADFÆRD, STORE MENNESKEMÆNGDER I BEVÆGELSE, UØNSKET HJÆLP.

LYD; NABOKLAGER OVER LYDSIGNALER.

VARELEVERING; VAREAFLÆSNING PÅ FORTOV, CYKELBUDE STILLE DERES CYKLER PÅ FORTOVET .

MIDLERTIDIGE FYSISKE
UDFORDRINGER

BYGGEARBEJDE; FÆLLES CYKEL-/GANGSTI

BYGGEARBEJDE; MANGLENDE MULIGHED FOR AT TJEKKE BYGGEARBEJDE.

SÆSON; LYDSIGNALERS LYDNIVEAU ER FOR LAVT I VINTERHALVÅRET.

BYGGEARBEJDE; STILLADSER, BYGGEMATERIALE, VEJARBEJDE PÅ VEJ, FORTOV OG CYKELSTI, BYGGEMATERIALE BLOKERER VEJSKILTE, TUNG TRANSPORT PÅ FORTOV = FLISER KNÆKKER.

SÆSON; SNE DÆKKER BELÆGNING.

TRAFIK; ELKØRETØJ ER SVÆRE AT HØRE.

PERMANENTE FYSISKE
UDFORDRINGER

LYSKRYDS; GRØNT LYS I FOR KORT TID VED FODGÆNGEROVERGANGE.

BELÆGNING; RAMPER, DER IKKE PASSER TIL GANGBESVÆREDES BEHOV.

MANGLENDE LYDSIGNALER.

BELÆGNING; BROSTEN.

BELÆGNING; RAMPER MANGLER, RAMPER ER FOR STEJLE, BROSTENSPADSER, BROSTENSFORTOV, BROSTENSUDKØRSLE, BROSTENS RAMPER, KNÆKKEDE FLISER, MANGLER BLINDEVÆRN OMKRING TERRORSIKRING, HULLER I BELÆGNING, RULLETRAPPER: INFO OM DERES RETNING (TAKTILT PIKTOGRAM), FARVEMARKERING I UNDERLAG MANGLER, KANTSTEN: FOR HØJE, IKKE PÅ NIVEAU M. FORTOV, FORTOV DER HÆLDER PGA. TRÆRØDDER: ROLLATOR SÆTTER SIG FAST I FLISER DER STIKKER OP, GRUSBELÆGNING: GIVER MODSTAND OG GØR DET SVÆRT AT NAVIGERE MED BLINDESTOK, TRÆBROER: UJÆVNE, GLATTE. SMALLE PASSAGER.

LYSSIGNALER; LÆNGDE PÅ GRØNT LYS, KNAPPER TIL BETJENING AF LYSKRYDS, MÆNGDE AF FODGÆNGERFELTER ER FOR LILLE, INFO OM FODGÆNGERFELTETS RETNING OG ANTAL MIDTERØER.

LEDELINJER; LEDELINJER MANGLER, LEDELINJER I METAL BLIVER GLATTE V. REGN, S-TOGSTATIONER MANGLER LEDELINJER.

TRAFIK; PARKERINGSPLADSER MANGLER.

LYD; LYDSIGNALER ER FOR LAVE, LYDKILDER MANGLER I DET OFFENTLIGE RUM.

RENOVATION; SKRALDESPANDE PÅ FORTOV.

TOILETTER; TRAPPER TIL HANDIKAPTOILETTER, ADGANG TIL OFF. TOILETTER.

BELYSNING; LYGTEPÆLE MANGLER

MULIGHED FOR PAUSER; BÆNKE MANGLER

CENTRE; MEGET STØJ, INGEN LEDELINJER

VANDELEDNING; RISTE I CYKELSTIER, MANGLEDE REGNVANDSLEDNING, REGNVANDSRENDER = DÅRLIGT TERRÆN

HANDICAPPARKERINGSMULIGHEDER

I følgende afsnit uddybes de største udfordringer fordelt på de tre kategorier. De konkretiseres gennem billeder og citater fra borgerinddragelsen.

5.2.2 UDFORDRINGER MED ADFÆRD

Analysen viser, at menneskelig adfærd opleves som en særlig udfordring, der påvirker tilgængeligheden i København og påvirker borgernes følelse af tryghed. Særligt cyklisternes adfærd i trafikken opleves

som en barriere for tilgængeligheden og tryghedsfølelsen i København, da cyklisternes adfærd beskrives som uforudsigelig og hensynsløs.

Analysen viser derudover, at cykelparkering også er en stor udfordring. Cykler parkeres uhensigtsmæssigt på f.eks. fortov og stier og ender med at blokere gangarealer, så borgerne ikke kan komme forbi. I den forbindelse viser analysen, at borgere i København generelt mangler kendskab til de behov borgere med gangbesvær oplever i byen bl.a. fri adgang til elevator, frie ramper og frie ledelinjer.

Analysen viser herudover, at de varer, skilte og siddepladser caféer og butikker stiller ud på fortov ofte går ud over de arealer, butikkerne og caféerne må bruge. Sandwichskilte og udeservering ender med at blokere fortovet, så borgerne ikke kan komme forbi.

CYKLISTERS UFORUDSIGELIGHED.



'Det kan være svært at vide, hvor cyklisterne kommer fra.'

- Svagsynet, Vanløse



'Min stok kan nemt komme ind i hjulet, så jeg falder. Det sker ofte.'

- Blind, Bispebjerg

CAFEER/BUTIKKER; SANDWICHSKILTE OG UDESERVERING.



'De må faktisk kun have ud til brosten her, men mange har udover – fordi de nok ikke ved det.'

- Gangbesværet, Østerbro

5.2.3 MIDLERTIDIGE FYSISKE UDFORDRINGER

Analysen viser, at de midlertidige fysiske udfordringer er problematiske fordi 1. De adspurgte borgere med gangbesvær i værste fald bliver forhindret i at komme fra a til b og må tage hjem igen. 2. Der opstår utrygge situationer, der kan ende i ulykker, eller at borgerne må tage en omvej eller bruge cykelstien og vejbanen i stedet for fortov. Uforudsigelighed er en stor faktor, særligt i forbindelse med byggearbejde, vejrforhold og objekter på fortov f.eks. stilladser

udfordrer tilgængeligheden. Analysen viser, at borgerne mangler en kilde, der fortæller dem om byggearbejde, defekte elevatorer og ruteomlægninger af kollektiv trafik. Resultatet af analysen viser, at flere borgere enten ikke kender til en sådan kilde eller fortæller, at de ikke kan regne med, at de oplysninger, de finder, er retvisende.

Midlertidige fællesstier ved byggearbejde, hvor fodgængere, cykler mm. deler pladsen er en stor udfordring. Det er utrygt, ubehageligt og svært at være fodgænger på fællesstierne, fordi andre trafikanter kører hurtigt og virker hensynsløse og borgerne oplever fællesstierne

som for smalle til, at cykler og fodgængere kan bruge dem trygt samtidig.

Analysen viser, at årstid og vejrskifte kan opfattes som midlertidige fysiske udfordringer. Særligt nedbør har en stor indvirkning på, hvordan borgerne kan navigere i byen. Det ses f.eks. i forbindelse med lydsignaler, hvor regn, sne og storm gør det svært for blinde og svagsynede at høre lydsignalerne. God vedligeholdelse af lydsignaler og justering af decibel efter årstid vil derfor øge disse borgeres mulighed for at komme rundt i byen, hvilket de adspurgte borgere også selv påpeger.

BYGGEARBEJDE; FÆLLES CYKEL-/GANGSTI.



'Folk kører monsterstærkt og råber ad en.'

- Gangbesværet med gigt, Østerbro

BYGGEARBEJDE; MANGLENDE MULIGHED FOR AT ORIENTERE SIG OM BYGGEARBEJDE.



'Det kan være svært at fornemme, hvor vejarbejdet ender, og om man kan gå ud på cykelstien for at passere det.'

- Svagsynet, Vanløse

ÅRSTID; LYDSIGNALERS LYDNIVEAU ER FOR LAVT I VINTERHALVÅRET.



'Man ved ikke, hvornår der kommer et lyskryds.'

- Blind, Valby

5.2.4 PERMANENTE FYSISKE UDFORDRINGER

Analysen viser, at lysreguleringer og fodgængerovergange er afgørende for, de adspurgte borgeres brug af byen. Borgerne går målrettet efter at krydse vejen ved lysreguleringer og fodgængerovergange, da det gør det lettere at krydse vejen og skaber tryghed. Flere borgere krydser kun vejen ved lysreguleringer og fodgængerovergange. Analysen viser også, at størstedelen af borgerne efterspørger længere grønt lys i lysreguleringer. De oplever, at det bliver rødt,

mens de er på vej over vejen og at de ikke har tid nok til at nå helt over vejen, og de derfor bliver utrygge.

Analysen viser, at de blinde og svagsynede borgere generelt savner at kende retningen af fodgængerovergangen og antallet af heller, der skal passeres for at nå over på den anden side af vejen.

På et korrekt udformet lydsignal er der taktile symboler, der fortæller blinde og svagsynede om fodgængerovergangens retning og antal heller, der skal passeres.

Analysen identificerer, at ramper til tider ikke er indrettet efter borgere med gangbesværs behov og brug af ramperne. Ramperne har hældninger, der er for stejle for kørestols-elscooter- og rollatorbrugere at bruge og flere ramper flugter ikke med kanten af fortovet, så hjul sidder fast i mellemrummet. Dette ses både ud fra borgernes fortællinger og via konkrete eksempler fra bydelene (jf. afsnit 6). Analysen viser, at ramper fra fortov til cykelsti og fra cykelsti til vej laves i forlængelse af hinanden, så de er placeret sammen. Er de ikke placeret sammen opstår der utrygge og farlige situationer for borgerne.

LYSKRYDS; GRØNT LYS I FOR KORT TID VED FODGÆNGEROVERGANGE.



'Folk, som går meget dårligt, har svært ved at nå over her, fordi den kører på så korte tidsintervaller.'

- Rollatorbruger, Indre By

BELÆGNING; RAMPER, DER IKKE PASSER TIL GANGBESVÆREDES BEHOV.



'Så kan vi gå på vejen, for vi skal jo komme rundt. Det er meget utrygt.'

- Kørestolsbruger, Vesterbro-Kgs. Enghave

MANGLENDE LYDSIGNALER.



'Jeg er bange for at gå over gaden, når lydfyret ikke virker.'

- Blind, Valby

Analysen viser, at lydsignalerne er essentielle for, at blinde og svagsynede tør krydse vejen. Ved de fodgængerovergange, hvor de mangler eller er defekte, undgår respondenterne at krydse vejen. Størstedelen af de blinde og svagsynede respondenter oplever at lydsignalerne mangler, er defekte eller har for lav lydstyrke til, at de kan høres.

Bro- og chausséstensbelægning italesættes som problematisk. Små hjul fra kørestole og rollatorer kan sætte sig fast imellem brostenene, og det skaber et ujævnt underlag, der kræver kræfter og god balance at passere.

BELÆGNING; BROSTEN.



'Det er ubehageligt at køre på, jeg får rystet alle mine indre organer løs.'

- Elscooterbruger, Amager Vest

Det forårsager samme problematik som manglende ramper, at de gangbesværede anvender cykelsti eller vejbane frem for fortov.

5.2.5 OPSUMMERING

Analysen viser, at tilgængelighedsudfordringer kan samles i tre kategorier; udfordringer med adfærd, midlertidige fysiske udfordringer samt permanente fysiske udfordringer. Derfor bør Københavns Kommunes indsats for at forbedre tilgængelighed rumme alle tre dele.

De største udfordringer med adfærd er, ifølge analysen, cyklisters uforudsigelighed, cykelparkering og caféer og butikker pga. skilte og udeservering. De største midlertidige fysiske udfordringer er byggearbejde ved fælles cykel-/gangsti, at borgerne ikke kan finde frem til retvisende information om byggearbejde og årstid og vejrforhold, fordi det påvirker brugen af lydsignaler og belægningen. De største permanente fysiske udfordringer er tidsintervallet på grønt lys, belægning, hvor ramperne ikke passer til de gangbesværedes brug og behov, manglende lydsignaler og brostensbelægning.

5.3 HVAD ER GOD TILGÆNGELIGHED?

I dette afsnit gives en kort introduktion til, hvad god tilgængelighed opleves som i Københavns bydele, ud fra den tværgående analyse af det kvalitative data.

God tilgængelighed er forskelligt ud fra, hvilke udfordringer, behov og erfaringer borgerne har i hverdagen. Analysen viser, at kørestols-, rollator- og elscooterbrugere oplever, at jævn belægning passer bedst til deres behov, mens blinde og svagsynede borgere sætter pris på taktile kontraster. I afsnittene herunder differentieres der derfor mellem 1. kørestolsbrugere og mennesker med nedsat gangfunktion og 2. blinde og svagsynede borgere.

5.3.1 GOD TILGÆNGELIGHED FOR KØRESTOLSBRUGERE OG MENNESKER MED NEDSAT GANGFUNKTION

Denne gruppe er særligt glade for jævn belægning, brede passager og ramper med flad hældning. På tværs af gruppen fremhæves jævne kørelinjer (bordurstensbånd) nedlagt i brostensbelægninger virkelig positivt. De er nemme at køre på med både kørestol, rollator og elscooter. De ses generelt mange

steder i byrummet, hvor bl.a. Teglhølmens Sydkaj, Borgbjergvej, Mozartsvej og Harald Jensens Gade fremhæves som steder med god tilgængelighed. og Harald Jensens Gade.

'De er begyndt at lave det her[kørelinjer] og det er fedt.'

- Kørestolsbruger, Østerbro



Gode kørelinjer i Sydhavnen, Vesterbro-Kongens Enghave.

I borgerinddragelsen fremhæves gode eksempler på fortovsramper langs Mågevej og i krydset ved Tagensvej/Rovsinggade. På Hospitalsvej ved Strandboulevarden og Apoteket ved Trianglen på Østerbro ses eksempler på gode permanente indgangsramper til bygningerne. Analysen viser, at de permanente ramper understøtter borgergruppens behov bedre og opleves som mere tilgængelig af borgerne.



Tagensvej/Rovsinggade krydset med gode ramper.

Analysen viser gode eksempler på belægning for borgergruppen er jævne overgange og flader uden stor hældning. Glattet beton, der bl.a. ses i Nordhavn fremhæves af borgere som et godt eksempel på dette. På Balders Plads er ujævnheder, som træpødderne laver blevet fladet ud, så belægningen fortsat er lige, hvilket borgerne nævner som et godt eksempel.

Analysen identificerer ligeledes brede fortove, placeret mange steder i byen som god tilgængelighed. De er behagelige, der er plads til at komme forbi forhindringer (bl.a. skilte, udeservering og forbipasserende fodgængere). Her fremhæver borgerne Ørestad Bypark, Superkilen og Grøndalsparken som eksempler på grønne områder, hvor det er nemt at færdes

som borger med gangbesvær, fordi stierne er brede, flade og nemme at følge.

'Når det er tilgængeligt, har man mere lyst til at gå en tur.'

- Kørestolsbruger, Østerbro



Grøndalsparken er et godt eksempel på gode grønne områder

Analysen viser, at kollektiv transport har stor betydning for, hvordan de adspurgte borgere kommer omkring i byen, og nævnes derfor både i forbindelse med god og dårlig tilgængelighed. Havnebussen nævnes som et fint transportmiddel, da den er nem at stige af og på. Ligeledes viser analysen, at S-togsramperne er gode, fordi de er stabile og det ikke kræver hjælp fra andre personer at bruge dem. Metroen er generelt også tilgængelig, fordi den har to elevatorer, så der altid er en af dem, der virker. Det gør, at man kan føle sig sikker på, at man kan komme fra gadeplan til perron, og dermed kræver det mindre planlægning fra borgernes side. Analysen viser samtidig at metroen er

god, fordi den har niveaufri indstigning fra perronerne til toget, samt fordi billetautomater og rejsekortstandere er i kørestolshøjde.



Niveaufri adgang i Metroen.

5.3.2 GOD TILGÆNGELIGHED FOR BLINDE OG SVAGSYNEDE BORGERE

Analysen understreger, at blinde og svagsynede borgere er afhængige af ledelinjer og lydssignaler for at komme godt rundt i København. I analysen ses gode eksempler på ledelinjer bl.a. ved Skuespilhuset, langs Vester Voldgade og ved Vanløse Station.

'Der ligger en dyb lyst i alle mennesker til at være selvstændige. Den ligger også i os blinde.'

- Blind, Østerbro



God ledelinje på Vester Voldgade.

Analysen viser desuden at Københavnerfortov (fortov med chausséstenlinjer) øger tilgængeligheden for blinde og svagsynede borgere, da de kan benytte Københavnerfortovet som ledelinje. Københavnerfortovet ses i store dele af byen bl.a. på Nansensgade. Analysen viser, at taktile og visuelle kontraster gør det lettere for blinde og svagsynede at forstå og navigere i deres omgivelser og skaber derved øget tilgængelighed.

'Det, der er vigtigt for svagsynede, er, at de har noget kontrast at gå efter. Der er både det taktile og det kontrastmæssige, som er de to sider af en god ledelinje.'

- Blind, Indre by



Københavnerfortov benyttes som ledelinje.

Analysen identificerer at god tilgængelighed i kollektiv trafik for blinde og svagsynede borgere handler om, at omgivelserne og infrastruktur skal være logisk indrettet og lydkilder skal være tydelige. Svanemøllen Station er et godt eksempel på dette.



Svanemøllen Station.

Derudover viser analysen, at udkald i busser styrker tilgængeligheden, fordi stoppestederne annonceres i højttalerne, mens bussen kører. Metroens afskærmning af spor og perron med ledelinjer, er i analysen også identificeret som god tilgængelighed.

5.3.3 OPSUMMERING

Tilgængelighedsudfordringer er forskellige for forskellige typer gangbesvær. Analysen viser dog, at der på tværs af typer af gangbesvær er forskellige tiltag, der gavner borgere med gangbesvær. Brede Københavnerfortove, god information, tydelig og let aflæselig indretning af byrummet er udslagsgivende for god tilgængelighed i København.

5.4 NAVIGATION OG PLANLÆGNING

Analysen viser, at borgere med gangbesvær (herefter borgerne) navigerer og planlægger i en højere detaljegrad end øvrige borgere. Når borgere med gangbesvær skal rundt i byen bruger de lyskryds, fodgængerovergange, kollektiv trafik, bænke, elevatorer og belysning til at vælge deres ruter ud fra. I undersøgelsen har mange borgere med gangbesvær særlige strategier, de bruger, for at sikre så tilgængelig og behagelig en tur ud i byen som muligt. De er særlig opmærksomme på den nærtliggende belægning og bruger deres lokalkendskab og vaner som udgangspunkt for ruten.

5.4.1 BELÆGNINGEN ER DET PRIMÆRE FOKUS

Analysen viser, at borgere med gangbesvær fokuserer på den belægning, de møder på deres vej. De har konstant fokus på, hvordan belægningens stand er, da den er afgørende for, om de kan bevæge sig rundt i byen. Borgerne orienterer sig efter, om der er ujævnheder eller andet, de kan falde over. Analysen viser at de typiske udfordringer borgerne møder i den forbindelse er knækkede fliser, brosten, niveauforskelle og cykelparkering.



'Jeg kører jo hele tiden og kigger ned, så der ikke er et eller andet, jeg rammer.'

- Kørestolsbruger, Østerbro

Glittet beton ved Nordhavn Metrostation på Århusgade, Østerbro.

5.4.2 LOKALKENDSKAB DRIVER RUTEVALGET

Analysen viser, at lokal viden og erfaring er essentiel for borgernes bevægelse i områderne. Respondenterne giver udtryk for, at deres færden i og brug af byen er erfaringsbaseret. For mange betyder det, at de helst bevæger sig på ruter, de har lært godt at kende. Når man kender en rute godt, nedsætter det, ifølge de adspurgte borgere, mængden af kræfter, man skal bruge på at orientere sig.

'Når jeg planlægger en tur og kan se, at der er trin, så vælger jeg ikke det sted.'

- Kørestolsbruger, Østerbro

5.4.3 PLANLÆGNING SKER PÅ BAGGRUND AF VANER

Analysen viser, at borgerne prioriterer det velkendte frem for det fremmede. Flere borgere planlægger deres rute og bevæger sig rundt i byen ud fra erfaringer. Flere rollatorbrugere oplever, at rollatoren giver dem frihed fra en del planlægning, da den giver dem mulighed for hvil, og de derfor ikke har behov at planlægge deres rute i lige så høj grad, som hvis de ikke havde rollatoren.

'Det har meget at sige, om man kender det.'

- Rollatorbruger, Indre By

Analysen drager disse konklusioner på baggrund af de vaner og tankemønstre borgerinddragelsen har belyst som også viser borgernes sårbarhed overfor pludselige ændringer i byrummet. Pludselige ændringer gør, at borgerne skal ændre deres tankemønstre og vaner, som de normalt bruger til at planlægge. Borgerne skal bruge meget mere energi på at undersøge strækningerne, særligt fordi de ikke følger de kan få overblik et samlet sted fra. Derfor betyder det meget for deres dagligdag, hvis de ikke kan bruge de ruter, de plejer at bruge. Derfor er de særligt udfordrede når de f.eks. støder på uventet vejarbejde.

'Ved at planlægge skal jeg ikke bruge tid på forsinkelser, eller der sker forandringer som vejarbejde.'

- Blind, Bispebjerg

5.4.4 BYGGEARBEJDE FORRINGER BORGERNES MULIGHED FOR AT FINDE VEJ

Analysen viser, at bygge- og anlægsarbejde er en stor udfordring for den måde, borgerne bevæger sig rundt i byen på. Byggearbejde (herunder vejarbejde mv.) gør, at gangbesværede borgere skal gentænke deres rutevalg, hvilket kræver ressourcer. Til tider sættes byggematerialet på ledelinjer og fortov, mens byggearbejdet finder sted. Det blokerer for fortovet og giver borgerne dårligt udsyn. Borgerne nævner i borgerinddragelsen, at tung transport, i forbindelse med byggearbejde, gør



Byggemateriale på hjørnet af Sigvald Olsens Gade og Louis Pios Gade, Vesterbro-Kgs. Enghave.

byen mindre tilgængelig, fordi fliser knækker, når lastbilerne kører på fortove. Derudover er efterladte materialer fra byggearbejde som betonklodser en udfordring.

'Jeg har store problemer, fordi jeg aldrig rigtig med, hvordan situationen er. Pludselig laver de noget om.'

- Blind, Valby

'Der, hvor det er beregnet at fodgængere, skal gå, er der bare metalplader med sådan en højdeforskel, så der går vi ikke.'

- Kørestolsbruger, Vesterbro-Kgs. Enghave



Ledelinjer på Kultorvet, Indre By, spærret af maskine.

5.4.5 NAVIGATION FOR KØRESTOLSBRUGERE OG MENNESKER MED NEDSAT GANGFUNKTION

Analysen viser, at borgerne, der anvender kørestol, elscooter eller rollator, planlægger deres ruter efter jævn belægning, elevatorer, kørelinjer og ramper med flad hældning. De undgår helst brosten og niveauforskelle, da de er svære at passere.

5.4.6 NAVIGATION FOR BLINDE OG SVAGSYNEDE BORGERE

Lyde og ledelinjer er afgørende for blinde og svagsynede borgers navigation i byrummet. De planlægger deres ruter efter lyd og ledelinjer og undgår steder, hvor det mangler. Ændringer af disse navigationsredskaber i borgernes vanlige strækninger påvirker derfor tilgængeligheden betragteligt. Hvis lydsignaler pludselig fjernes fra fodgængerovergange eller holder op med at virke, fordi de ikke bliver vedligeholdt, kan borgerne ikke komme over vejen, da de ikke ved, hvornår der er grønt for dem.

5.4.7 OPSUMMERING

Analysen understreger, at borgere med gangbesvær i stor grad planlægger deres ruter i København. Det sker ofte ud fra vaner, så de ved, at de har mulighed for at komme frem. Ændringer og omveje kræver mange kræfter, da forhindringer på turen i værste fald medfører, at de må opgive deres gøremål og tage hjem igen. Derfor påvirkes borgerne i undersøgelsen meget af ændringer i bybilledet heriblandt byggearbejde. Borgerne navigerer ud fra belægning og pejlemærker som lys- og lydsignaler. Hvor blinde og svagsynede hovedsageligt navigerer efter lyd og ledelinjer, navigerer kørestolsbrugere og personer med nedsat gangfunktion efter jævn belægning, kørelinjer og gode ramper.

Da analysen identificerer, at borgere med gangbesvær bruger deres vaner og erfaringer i deres planlægning, vurderer analyseteamet, at det er vigtigt at gennemføre kommunikationsindsatser, når der er planlagt midlertidige og permanente ændringer i København. Borgere med gangbesvær er særligt opmærksomme på deres omgivelser, når de bevæger sig rundt i København, og er der ændringer, de ikke på forhånd kender til, er det en stor udfordring for tilgængeligheden. Borgerne i undersøgelsen opsøger oftere information via personer i deres omgangskreds end de gør online. Derfor bør informationen kunne findes både online og formidles ud til f.eks. ansatte på aktivitetscentre og til forbund og interesseorganisationer, som borgerne er i kontakt med. På den måde, kan borgerne få viden gennem de steder og personer, de allerede opsøger viden hos.

5.5 UDESERVERING

Udeservering er et attraktivt indslag i byens liv og noget, mange af byens borgere er glade for. Men samtidig er udeservering også en kilde til tilgængelighedsproblemer, når borde og stole stilles, så de blokerer de gangbaner, som f.eks. kørestolsbrugere skal bruge for at komme frem.

Hvis man vil benytte vejareal til udeservering eller udstilling, skal der søges tilladelse hos Københavns kommune. Tilladelse søges gennem kommunens hjemmeside og gives for ét år ad gangen. Tilladelse gives i medfør af Vejlovens §80. Hvis man vil råde over et areal mere end 80 cm fra facaden, skal der indsendes en tegning af det areal, man vil bruge.

Københavns Kommune giver tilladelse under forudsætning af, at der sikres fremkommelighed for fodgængere, herunder gangbesværede. Som udgangspunkt kræves to rækker københavnerfliser. I meget smalle gader, typisk i Middelalderbyen (for eksempel Brolæggerstræde), kan der gives tilladelse til udeservering på fortovet, selvom det sker delvist på bekostning af fremkommeligheden på stedet. Denne praksis stammer fra Borgerrepræsentationens vedtagelse af 'Gang i København' i 2007, hvori det bl.a. blev tilladt,

hele året at have én række borde langs egen facade, hvis det kan lade sig gøre ift. hensynet til fremkommelighed. Kommunen er dog altid forpligtet til at lave et individuelt konkret skøn.

Københavns Kommune opkræver pt. ikke betaling for lån af offentligt areal til udeservering. Dette er politisk besluttet til og med 2024, hvorefter det bliver revurderet. Kommunen må lovligt opkræve en afgift, der modsvarer udgiften til administration og evt. fysiske tiltag, som kommunen skal etablere.

Kommunen giver som udgangspunkt ikke tilladelse til træterrasser. Der, hvor disse findes, er de etableret uden tilladelse, og kommunen vil kræve dem fjernet, efterhånden som man bliver opmærksom på dem. Ejeren får mulighed for selv at fjerne dem, ellers gør kommunen det på ejerens regning. I disse tilfælde er politiet orienteret.

TMF har et tilsynsteam, der fører tilsyn med, om tilladelserne overholdes og om det er opstillet udeservering uden tilladelse. TMF får desuden henvendelser via Giv-et-praj.

Borgerrepræsentationen har besluttet, at kommunen ikke administrativt kan nedlægge gadeparkering for at lave plads til udeservering.

Et nyt administrationsgrundlag for udeservering i Københavns Kommune er under udarbejdelse. Administrationsgrundlaget bliver sendt i offentlig høring, inden det skal endelig vedtages i Teknik- og Miljøudvalget. Det forventes endeligt vedtaget inden udgangen af 2023. Punkter i administrationsgrundlaget er bl.a. åbningstider, fremkommelighed på smalle fortove, genindførsel af gebyrer og opmærkning af arealer til udeservering.

5.5.1 UDESERVERING I DEN KVALITATIVE UNDERSØGELSE

Den kvalitative undersøgelse er udført i vinterhalvåret, hvor der ses markant mindre aktivitet i forhold til udeservering end i sommerhalvåret. Det har højst sandsynligt medvirket til, at udeservering ikke er blevet nævnt af respondenterne i særlig udpræget grad. Få har nævnt det i sammenhæng med at udfordringer på fortovene. I de tilfælde er udeservering blevet nævnt på linje med sandwichskilte, skraldespande og skilte på fortovet, som alle er objekter, der helt eller delvist er med til at blokere passager og gøre det svært at bevæge sig rundt i byen som gangbesværet. Derimod er udeservering fokusområde for Ældre- og Handicaprådene.

5.5.2 PROJEKT OM MARKERING AF AREAL TIL UDESERVERING

Københavns Kommune har i december 2022 – efter ønske fra Ældrerådet – igangsat et projekt om markering af det areal, hvor der må opstilles borde og stole til udeservering. Der foreligger ikke en formel politisk vedtagelse.

Der er i projektet valgt grønne prikker af termoplast, som ikke kan forveksles med anden vejafmærkning. Der er tale om en løsning, som tydeligvis er midlertidig. Københavns Kommune er klar over, at der er begrænset holdbarhed ved etablering på brolægning. Løsningen er etableret på fire lokaliteter i Indre By og på Nørrebro, nemlig i Brolæggerstræde, Gammel Strand, Ravnsborggade og Gartnergade.

Vi har som et led i indeværende analyse foretaget en evaluering af ordningen. Evalueringen består i besigtigelser og interviews med indehavere af restauranter og caféer, personale og gæster kombineret med rådgivernes faglige vurdering af løsningen.

Det umiddelbare resultat af evalueringen er ikke entydigt. Vores vurdering er, at dette primært skyldes, at etableringen af markeringen ikke er blevet ledsaget af en tilstrækkelig informationsindsats fra kommunens side. Eksempelvis troede nogle af de ansatte, at ordningen ikke var startet endnu, og der er uklarhed om, hvad prikkerne præcis betyder. Det har også været en udfordring for evalueringen, at udeserveringssæsonen ikke helt er startet endnu.

Vores anbefaling er derfor:

- At forsøgsordningen forlænges ind i sommermånederne, så der kan opnås flere erfaringer fra en periode med større brug af udeserveringen.
- At gastronomiens interesseorganisationer (DRC og HORESTA) inddrages for at sikre en god implementering af initiativet.
- At der udarbejdes en plan for, hvordan ordningen kommunikeres til både restauranter og gæster. Ideer her kunne f.eks. være foldere eller plakater som sættes op for at forklare ideen bag ordningen.

- At kommunen har en bredere tilgang til udeservering og tilgængelighed, og ikke kun fokuserer på etablering af afmærkning. Her bør andre mobilitetsbarrierer som f.eks. parkerede cykler medtænkes.
- At der arbejdes videre med løsninger, hvor udeservering etableres på det samlede fortovsareal i de gader, hvor fodgængerne alligevel færdes på kørebanen (hvilket forudsætter, at gaden er skiltet som gågade eller lege/opholdsområde).



Afmærkning af udeservering på Gartnergade, Nørrebro.

5.6 KOLLEKTIV TRAFIK

Formålet med dette afsnit er at præsentere de udfordringer, muligheder og erfaringer med kollektiv trafik, som de adspurgte borgere har fremhævet i vores kvalitative studie og præsentere relevante kommentarer og refleksioner fra udbyderne af kollektiv trafik. Dermed kan vi præsentere Københavns Kommune for en række anbefalinger, der er søgt koordineret med eksisterende tilgængelighedsindsatser blandt udbyderne af kollektiv trafik.

Kollektiv trafik er et komplekst område, idet ansvaret for tilgængeligheden ikke er samlet ét sted, men er spredt ud blandt flere aktører. Analysen viser, at det er en forvirrende proces for borgerne at finde ud af, hvem de skal kontakte, når de møder udfordringer på området. Selvom ansvaret for den kollektive trafik er delt mellem flere aktører og dermed ikke alene ligger hos Københavns Kommune, er udfordringerne i og omkring dette område så udtalte fra borgerne, at anbefalinger, der omhandler kollektiv trafik og Københavns Kommunes processer, er beskrevet i rapporten.

Vi har præsenteret udfordringer, muligheder og borgernes oplevelser for repræsentanter fra DSB, Movia, Metroselskabet og Banedanmark, der alle har bidraget med deres perspektiver

på både udfordringer og muligheder. Alle aktørerne arbejder aktivt med tilgængelighed, både selvstændigt og på tværs af interessenter og aktører. Kommentarer og perspektiv er sammenfattet i afsnit 5.6.9.

5.6.1 GRUNDLÆGGENDE OBSERVATIONER OM DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Fremkommelighedsanalysen viser, at kollektiv trafik har en stor betydning for målgruppen – både for deres bevægelighed rundt i byen, men også for deres opfattelse af selvstændighed og handlerum. Kollektiv trafik er et fast holdepunkt i byrummet, som de adspurgte borgere med gangbesvær navigerer efter for at tilgå byen. Da kollektiv trafik er et vigtigt navigationsredskab i byrummet, har det stor værdi, når det er placeret i nærheden af målgruppens hjem, har let indstigning og kan transportere folk på en tryk måde uden hårde stop og ryk undervejs. Særligt stationer og busruter udpeges som udgangspunkt for, at borgere med gangbesvær har handlerum – og at de kan bevæge sig ud til andre mål i byen. Velkendte ruter og stop giver stor tryghed og gør det lettere for respondenterne at bruge

den kollektive trafik og opleve byen som tilgængelig.

Størstedelen af respondenterne peger på to elementer, der har afgørende betydning for, om de kan bruge kollektiv trafik. Det ene element er niveauforskelle, der ses i form af trapper, ramper og for høje trin ind i transportmidler. Det andet element er forudsigelighed, som f.eks. kommer til udtryk, når oplysninger om ruter, byggearbejde og ændringer er utilgængelige, samt når indretningen af stationer er ulogiske.

I de følgende afsnit er indsigterne henvendt kollektiv transport fra borgerinddragelsen fordelt på transportformerne; bus, metro, S-tog, flextrafik og regionaltoget. Udfordringerne borgerne møder i forbindelse med transportmidlet er inddelt i de tre tidligere anvendte kategorier: adfærd, midlertidig fysisk og permanent fysisk. Nogle transportmidler har udfordringer i alle tre kategorier, hvor andre transportmidlers udfordringer hovedsageligt er indenfor én eller to af kategorierne.

5.6.2 BUSSER OG BUSSTOPPESTEDER

Busserne opleves som et vigtigt udgangspunkt for at kunne tilgå byen, og er for de fleste adspurgte borgere deres nærmeste transportmiddel. Til trods for dette oplever borgerne, at tilgængelighedsproblemerne særligt kommer til udtryk i og omkring bussen og de små, lokale stoppesteder. Borgerne med gangbesvær går ofte de samme strækninger som busruterne, da de gerne vil gå så meget, som de kan, men har brug for sikkerheden i, at de kan benytte bussen, hvis de får brug for det.

Borgerne oplever særligt udfordringer med tilgængeligheden ved de små, lokale busstoppesteder frem for de store trafikale knudepunkter, hvorfor der er særligt fokus på de små stoppesteder fremfor de store stoppesteder i dette afsnit.

Adfærd

'[Om at krydse cykelsti for at komme til busstop] Cyklister? Hah! Lad os snakke om noget andet.'

-Rollatorbruger, Nørrebro

Cyklistadfærd

Ved de busstoppesteder, hvor der ikke er bushelle at stige ud på, oplever borgerne udfordringer i forhold til cyklister. Det gælder mere specifikt, når borgerne med gangbesvær skal krydse cykelstier for at komme med bussen. Da opleves cyklisternes adfærd som en kilde til utryghed, fordi de kører hurtigt og ikke altid holder tilbage ved fodgængerovergange og busstoppesteder.

Chaufføradfærd

Da indstigningshøjden i busserne er en forhindring for at benytte bussen, spiller buschaufføren en særlig rolle for at gøre bussen lettere tilgængelig for borgere med gangbesvær. Borgerne peger på, at det er problematisk, når chaufførerne ikke kører

bussen tæt ind til kantstenene eller undlader at sænke bussen for at lette adgangen for dem. Samtidig påpeger borgerne, at chaufførerne har en for stram køreplan, da der ikke er tid til en tryk af-/påstigning i bussen. Desuden må chaufførerne ikke hjælpe med indstigning, når borgere med gangbesvær skal med bussen. Dette gør, at det føles utrygt og afvisende for respondenterne at bruge bussen, hvorfor flere ser sig nødsaget til at fravælge den mulighed helt.

Permanent fysisk:

'Det er umuligt, jeg fik ikke lov at komme med. Det fik jeg besked på af Arriva. Man kommer ikke med, fordi køreplanen er så stram, at de ikke kan vente'

- Kørestolsbruger, Vesterbro-Kgs. Enghave

'Man er nødt til at have ledsager med, for chaufføren må ikke hjælpe.'

- Rollatorbruger, Brønshøj-Husum

'Der mangler ramper fra fortovet ned til cykelstien, så vi kan komme med bussen.'

- Kørestolsbruger, Vesterbro-Kgs. Enghave

Ramper ved busstoppesteder

Borgerne påpeger særligt manglende ramper mellem fortov og cykelsti samt rampernes placering ved busstoppestederne som problematiske. Disse faktorer er afgørende for borgernes mulighed for at bruge busserne på lige fod med andre borgergrupper. Dette forårsager, at borgerne oplever at blive fanget på cykelstien eller opholder sig der så længe, at der opstår farlige og utrygge situationer i forhold til cyklister.

Information om hvilken bus, der betjener hvilke busstop og ændringer af stop

Generelt oplever borgere med gangbesvær problemer med at finde information. Her er ruteændringer grundet byggearbejde og vejspærring særligt udfordrende for borgernes brug af stoppesteder. Borgere med gangbesvær er vant til at kunne stole på deres lokalviden for at navigere rundt i byen, hvilket omlægninger af stoppesteder udfordrer.

Som blind eller svagsynet borger er der ikke mange muligheder for at vide hvilken bus, der kommer til et stop eller hvilke stoppesteder, en bestemt linje betjener. Derved bliver andre borgeres hjælp og viden vigtig for at kunne komme til det rette busstop og med bussen. Det skaber en følelse af manglende selvstændighed. Blinde og svagsynede er desuden udsatte i de situationer, hvor ændringer i ruteplaner, og derved stoppesteder, kun kommunikeres via et skilt på stoppestederne.

'Det kan ofte være svært at se hvilken bus, der kommer, men de er gode til at stoppe alligevel og fortælle, at det er bus 10.'

- Svagsynet, Vanløse

'Vi kan ikke tage bus. Det er der ikke tid til. Jeg tror, København er den eneste by i Europa hvor kørestolsbrugere ikke kan tage bus.'

- Kørestolsbruger, Vesterbro-Kgs. Enghave

'Jeg kommer ikke andre steder mere. Det er for besværligt at få rollator med i bussen.'

- Rollatorbruger, Brønshøj-Husum

Indstigningshøjde

Indstigningshøjden til busserne er en udfordring for borgere med gangbesvær, hver gang de skal benytte sig af en bus. Det kræver mange kræfter for dem at løfte en rollator, kørestol eller elscooter op i bussen, når der ikke er elektriske ramper i busserne. Borgere med gangbesvær uden hjælpemidler udfordres ligeledes på dette. De oplever udfordringer med at løfte sig selv op og holde fast, så de ikke vælter. Her er særligt den korte tid til at stige ind og de hurtige temposkift en utryghedsskabende faktor.

Det skal dog nævnes, at Movias busser kan "knæle" så de bliver lavere og dermed lettere at stige ind i. Og at stadig flere buslinjer har lavgulvsbusser.

5.6.3 AFTALE OM ELEKTRISKE RAMPER I BUSSENE

Københavns Kommune har besluttet inden for den næste årrække at indføre elektriske ramper i byens buslinjer. Ramperne indføres i takt med, at buslinjerne kommer i udbud gennem Movia, hvor elektriske ramper skrives ind som kravsspecifikation for alle busser. Da kontraktlængden typisk er 12 år, vil der gå 12 år inden alle buslinjer har fået elektriske ramper.

Ultimo 2023 indføres ramperne på de første linjer, nemlig linjerne 22, 26, 27, 31, 34, 35, 68, 77 og 132. Københavns Kommune har i første omgang screenet disse linjers stoppesteder for at identificere stoppesteder, hvor kantsten evt. skal tilrettes for at fungere med de nye elektriske ramper.

5.6.4 METRO OG METROSTATIONER

Metroen nævnes blandt respondenterne som den tryggeste kollektive transportform og den, de helst benytter for at komme rundt i byen. Metroen føles sikker på grund af glasvæggene på stationerne, som gør, at man ikke risikerer at falde ned på skinnerne. Trygheden forstærkes ligeledes, idet dens kørsel ikke ryster, bumler eller ændrer retning/stopper pludseligt.

Størstedelen af borgerne med gangbesvær orienterer sig efter metroen og dens stationer for at komme videre rundt i byen. Dog er det ikke alle, der bor tæt på en metro, hvorfor borgerne kan være afhængige af et integreret transportsystem. Selvom metroen har færrest problemer, er dens brug ikke uden udfordringer. Det gælder både på og omkring stationerne, hvor både midlertidige fysiske og permanente fysiske udfordringer samt adfærd udfordrer tilgængeligheden.

Borgerne med gangbesvær oplever desuden udfordringer med at finde ud af, hvordan de skal skifte fra bus til metro og omvendt, hvis man ikke kan tjekke rejseplanen.dk online.

Adfærd

Cyklistadfærd og cykelparkering

Adgangen til stationerne er ofte blokeret af parkerede cykler, som står på ledelinjerne, hvilket betyder, at blinde eller svagsynede ikke kan anvende dem og finde ned i metroen. De mange cykler, der bliver parkeret rundt om på stationerne, er også en forhindring for kørestolsbrugere. Udfordringen opstår til dels pga. Udformningen af cykelparkeringskældre, der resulterer i, at borgerne ikke benytter kælderen. Cyklisterne skal hurtigt af med cyklen, hvorfor udfordringen løses på gadeplan, der utilsigtet gør tilgængelighedsudfordringerne større. Denne adfærdsmæssige udfordring bunder derfor ikke blot i adfærd, men også i udformningen og placeringen af cykelparkeringen.

'Folk har det med at stille cyklerne på ledelinjerne her, selvom der er en cykelkælder.'

-Blind, Indre By

Metroselskabet arbejder tæt sammen med Københavns Kommunes mobilitetsenhed om at forbedre cykelparkering ved Metroens stationer, både de eksisterende og de fremtidige. Samarbejdet betyder, at der pt. udføres test om forbedret synlighed og adgang til cykelkælderens på Amagerbro. Derudover er der udarbejdet løsningskoncepter til bedre cykelparkering ved fremtidige stationer, hvor der er opmærksomhed om udfordringen om cykler parkeret udenfor stativ, der påvirker brug af elevator. Særligt på Skjolds Plads har dette været en udfordring for bl.a. kørestolsbrugere, hvor Københavns Kommune har afsluttet et forsøg med, at fjerne cykler for at sikre adgang til elevator. Dette forsøg er endnu ikke evalueret, men tegner lovende.

'Stationerne er ekstremt forskellige i forhold til indretning, og hvordan man kommer ned. Man skal følge væggen, før en ledelinje kan lede dig på tværs af stationen.'

-Blind, Indre By

Permanent fysisk

Rulletrapper

Som blind og svagsynet er det svært at regne ud, hvilken vej rulletrapperne kører. Deres retning er ikke konsekvent den samme, men ændrer sig løbende. Det betyder, at man risikerer at komme til skade eller blive til grin foran andre mennesker, hvilket kan være svært, når man i forvejen er udsat på grund af et handicap eller en udfordring.

Metroselskabet er opmærksomme på, at det kan være svært at afkode retningen på rulletrapper, også for seende passagerer, samt de gener det måtte give. Retningsændringer sker sjældent men kan forekomme af forskellige årsager. Da ændringer i rulletrappernes køreretning kan ske, finder Metroselskabet det hensigtsmæssigt, at en ekstra tilgængelighedsindsats via f.eks. lyd/udkald, er koblet til rulletrappens teknik, så retning og udkald følges ad og der ikke sker fejl.

Indretning af M3's stationer

Blinde og svagsynede er meget afhængige af forudsigelighed og ens indretning for at opleve steder som godt tilgængelige. Hvor de opfatter M1- og M2-stationerne på metroen som gode stationer med ens indretning, oplever de det modsatte på M3.

Svagsynede borgerne savner desuden en tydelig farvemarkering af metroens øverste og nederste trappetrin, så de ved, hvornår trapperne starter og slutter.

Metroselskabet understreger, at stationer er integreret i den eksisterende tæt by, hvorfor der er variation i stationernes indretning og har noteret behovet for ledelinjer, hvor der er variation. Metroselskabet er tidligere gjort opmærksom på og har noteret sig behovet for ekstra synlige trinforkantsmarkeringer på første og sidste trin. Derudover har Metroselskabet konstateret, at principper for trinforkantsmarkeringer varierer for de forskellige generationer af deres stationer.

Indstigningstiden

Som gangbesværet kan det være svært at nå ind i metroen, før dørene lukker. Det er ubehageligt at blive fanget i døren, hvor man føler, man sinker toget og de andre passagerer.

På alle stationer og tog er der opkaldspunkter, hvor borgere kan kontakte kontrolrummet og bede om ekstra holdetid. Metroselskabet vil kommunikere dette tydeligere ud via deres tilgængelighedspanel og på den kommende sektion om tilgængelighed på deres hjemmeside.

Elevator betjener ikke alle etager

Størstedelen af de adspurgte borgere med gangbesvær nævner, at de er afhængige af elevatorer i forbindelse med kollektiv trafik. En problematik, der bliver påpeget, er, at elevatorer på nogle stationer ikke stopper på den etage, hvor billetautomaterne er. I de tilfælde har borgerne ikke mulighed for at købe billet til den kollektive trafik, hvorfor de ikke kan benytte den. Herudover påpeger blinde og svagsynede borgere, at etagerne ikke nævnes i højtaleren i elevatoren, hvorfor det er svært for dem at vide, hvornår de skal ud af elevatoren.

Metroselskabet er meget opmærksom på, at der er tre stationer på M3, hvor elevatoren ikke stopper ved billetautomaterne, samt på Nørreport og Kongens Nytorv, hvor der er tilføjet en ekstra elevator efter åbningen af M1/ M2. På Kongens Nytorv er der opstillet en billetautomat på perronen og på de tre stationer på M3 er der placeret rejsekortautomater på perronen. Derudover har borgere mulighed for at købe en mobilbillet samt købe billet via DOT-app'en. Metroselskabet er i gang med at informere om denne mulighed ved at opsætte information om dette på de tre nævnte stationers rejsekortautomater på perron. Der er derudover lavet en strategi for fremtidig mulighed for at købe enkeltbilletter i de nævnte rejsekortautomater.

5.6.5 S-TOG OG STATIONER

S-togene bliver primært benyttet, når de adspurgte borgere skal fra bydel til bydel og på ture udover deres daglige gøremål. Det inkluderer ofte besøg hos venner og familie i andre kommuner omkring København eller udflugter til attraktioner i og udenfor kommunen f.eks. Tivoli eller Bakken. S-toget italesættes hovedsageligt af blinde og svagsynede borgere, da de oplever særlige udfordringer med tilgængeligheden ved denne transportform.

Adfærd

'Det kan være lidt hit and miss, det er ikke altid, stationen bliver sagt højt.'

-Svagsynet, Vanløse

Udkald af linjer og stationer

Som blind og svagsynet er det svært at navigere efter hvilken linje eller tog, der kører og regne ud, hvilket man sætter sig ind i. Derfor kan man ende et helt andet sted, end man

regner med og have svært ved at finde hjem igen, når man først er ude i et område, man ikke kender godt.

Midlertidig fysisk

'Når jeg skal med S-tog fra Fuglebakken, tjekker jeg lige Rejseplanen, om elevatoren stadig er ude af drift. Det er ikke sjovt at komme derned og opdage, den ikke virker.'

-Rollatorbruger, Bispebjerg

Elevatore

Elevatorene er afgørende for, om respondenterne kan benytte S-toget. Perroner og stationer er ofte i et andet niveau ned gaden. For at borgere med gangbesvær kan benytte S-toget, kræver det derfor, at elevatorerne virker. En ofte oplevet udfordring er, dels at elevatorerne er ude af drift, dels at det er svært at søge information om, hvorvidt en elevator er ude af drift, og om der findes et alternativ hertil.

DSB påpeger, at der allerede i dag foregår en koordinering mellem Banedanmark og DSB for at sikre, at information omkring rulletrapper og elevatorer fremgår af Rejseplanen, når borgerne søger information om det.

Banedanmark bliver oftest gjort opmærksom på elevatorer, der er ude af drift, gennem passagerer, der ringer til driftens telefon fra det oplyste nummer på elevatoren eller gennem indmeldinger fra DSBs stationspersonale. Når en elevator registreres som ude af drift meldes dette direkte ind til Rejseplanen, så borgerne kan se om elevatoren er ude af drift eller ej. Ved driftsproblemer har Banedanmark en serviceaftale med et eksternt selskab, der står for vedligehold af elevatoren. Serviceaftalen forpligter selskabet til at rykke hurtigt ud med hjælp, hvis en passager f.eks. sidder fast i elevatoren. Her kan borgeren kontakte selskabet gennem en nødknap i elevatoren til alarmservice.

Permanent fysisk

*'S-togene er en klassisk
nærdødsoplevelse som blind'*

-Blind, Indre By

Ledelinjer og opmærksomhedsfelter på perronerne

S-togsperronerne beskrives som ekstremt utrygge for de blinde og svagsynede respondenter. De har svært ved at navigere og finde rundt på S-togsstationerne. De har en oplevelse af, at stationerne er indrettet på en sådan måde, at de nemt kan falde ned på skinnerne eller falde ned for enden af perronen, når den holder op, fordi dens afslutning ikke er markeret.

Dette skyldes blandt andet manglende ledelinjer, som kan hjælpe blinde og svagsynede borgere med at færdes på perronerne. Samtidig gør manglende opmærksomhedsfelter og markeringer det svært for svagtseende og blinde at finde S-togenes døre, når togene standser. Flere sammenligner det med metroen, hvor det er nemt at finde dørene, og hvor glasvæggene afskærmer skinnerne og skaber tryghed.

DSB fremhæver, at Banedanmark og DSB har udviklet en standardløsning for ledelinjer og opmærksomhedsfelter på stationerne, og er i gang med at implementere dem i forbindelse med andre renoveringsarbejder. Inden for de seneste år er der eksempelvis etableret ledelinjer på Østerport Station.

DSB fremhæver deres Handicapservice, der udbydes over hele landet og som tilbydes borgere, der har brug for hjælp til ind- og udstigning. DSB sikrer også, at denne handicapservice tilbydes borgere, der skifter transportform. Det er er således en service der ikke udelukkende er begrænset til rejsende med DSB. På DSB's hjemmeside er det endvidere muligt at finde en beskrivelse af adgangsforhold på stationerne.

DSB deltager endvidere i et Handicappanel med deltagere fra Banedanmark, Trafikstyrelsen, Transportministeriet, repræsentanter fra trafikudbydere samt repræsentanter fra bl.a. Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen. Kommunerne er på nuværende tidspunkt ikke repræsenteret i panelet og de 3 årlige møder, hvor der koordineres bl.a. digitalisering, tilgængelighed generelt samt ovenstående problematikker.

5.6.6 ØVRIGE TOG

Øvrige tog dækker over alle andre typer tog, heriblandt Intercity- og regionaltog, som anvendes til transport fra København til resten af landet. Disse tog er ikke det primære transportmiddel for borgere med gangbesvær, når de bevæger sig rundt i byen. Dette italesættes primært blandt de blinde og svagsynede borgere, da risikoen for at komme langt på afveje er større her, da toget dækker over markant længere strækninger end bus, metro og S-tog, med undtagelse af Ørestad. Udfordringerne borgerne støder på i forbindelse med togrejser dækker over temaer, borgerne også oplever i deres primære transportmidler. Det gælder bl.a. vigtigheden af elevatorernes funktion, muligheden for nemt at få kendskab til ruter både på perron, og når man er med toget, mulighed for information om rulletrappers retning og en efterspørgsel på minimal niveauforskel ved indstigning fra perron til tog.

5.6.7 FLEXTRAFIK

Flextrafik er en vigtig transportmulighed for borgere med gangbesvær, der er afhængige af hjælpemidler som blandt andet elscooter og kørestol, da andre kollektive transportmidler opleves som utilgængelige. Flextrafik nævnes som et middel, der snarere bruges af nød end af lyst, da det bruges, når andre kollektive transportmuligheder er utilgængelige, og man derfor ikke kan komme mere selvstændigt rundt i byen.

Flere borgere med gangbesvær nævner, at de er nødt til at anvende Flextrafik, når de skal på hospitalet. Der mangler nemlig direkte forbindelser med den øvrige kollektive trafik fra de bydele, der er knyttet til specifikke hospitaler.

Adfærd

'Jeg synes, det er irriterende, hvis vi planlægger et eller andet. Tit kommer de en halv time for tidligt'

-Kørestolsbruger, Vesterbro-Kgs. Enghave

Usikkerhed om afhentningstidspunkt

Selvstændighed og følelsen af at have magt over eget liv betyder særligt meget, når man er udfordret på, hvordan man kan bevæge sig rundt. Når flextrafikken kan komme både halve timer før eller efter de bookede tidspunkter, er det svært at indrette sine planer efter.

Blinde kan ikke guide chaufføren

Nogle blinde og svagsynede borgere blandt de adspurgte oplever, at Flextrafik er udfordrende at benytte, da det kan være svært at guide chaufføren over telefon, hvis chaufføren har svært ved at finde det korrekte opsamlingssted, idet den blinde eller svagsynede borger har svært ved at formidle omgivelserne til chaufføren, da de navigerer på forskellige måder.

En blind borger fortæller, at de ikke kan se og genkende bilen, og chaufføren ikke kan genkende den blinde, som står og venter.

-Blind, Bispebjerg

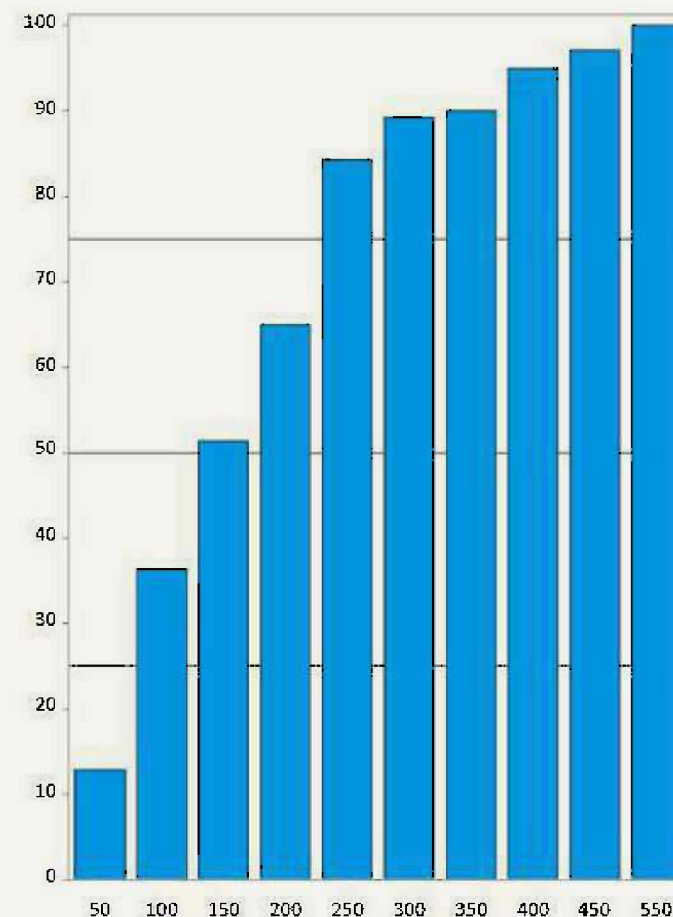
Movia påpeger, at flertallet af Flextrafikkørsler sker indenfor rammerne af servicekriterierne for Flextrafik. Der kan dog ske undtagelser, hvor borgerne vil blive kontaktet af chaufføren om ændringen. Flextrafik råder over en sms-servicen Flexupdate, hvor borgere kan få direkte information om deres rejse og afhentningstidspunkt. Ved bestilling af Flextrafik har borgeren mulighed for at tilføje bemærkninger, heriblandt kendetegn etc. Kan chaufføren ikke lokalisere borgeren, ringes borgeren op. Oplever borgerne tvivl eller uklarheder, kan driftsvagten kontaktes.

5.6.8 AFSTAND TIL KOLLEKTIV TRAFIK

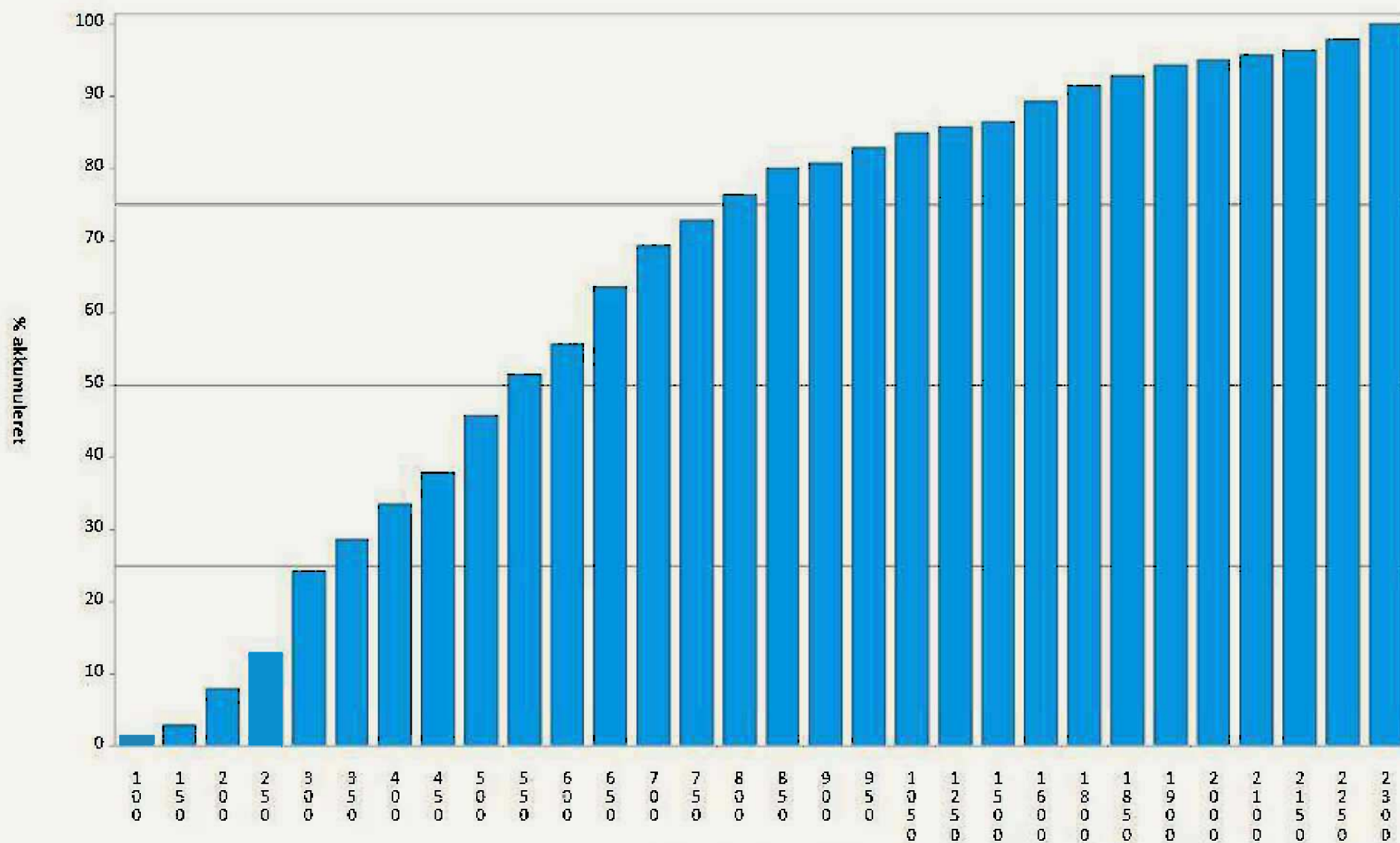
Som et led i fremkommelighedsanalysen er der foretaget en undersøgelse af både hvilke områder og hvilke funktioner, der ligger langt fra nærmeste kollektive trafiktilbud. Undersøgelsen er foretaget med et GIS-redskab, der beregner gangafstande mellem stationer, busstoppesteder og de områder, som de betjener, herunder specifikke udvalgte destinationer, der er vurderet særligt relevante for brugergruppen.

Som eksempel vises afstand fra lægeklinikker til hhv. nærmeste busstoppested og nærmeste station. Vi har kun undersøgt læger, der på Sundhed.dk har anført, at de har handicapvenlig adgang. Undersøgelsen viser, at 50% af alle læger ligger indenfor 150 m fra et busstoppested, og 90% ligger indenfor 300 m fra et busstoppested. Det vurderer vi er tilfredsstillende. Afstandene til metro og andre tog er større, fordi der er længere mellem banelinjerne end mellem de gader, der er busbetjent.

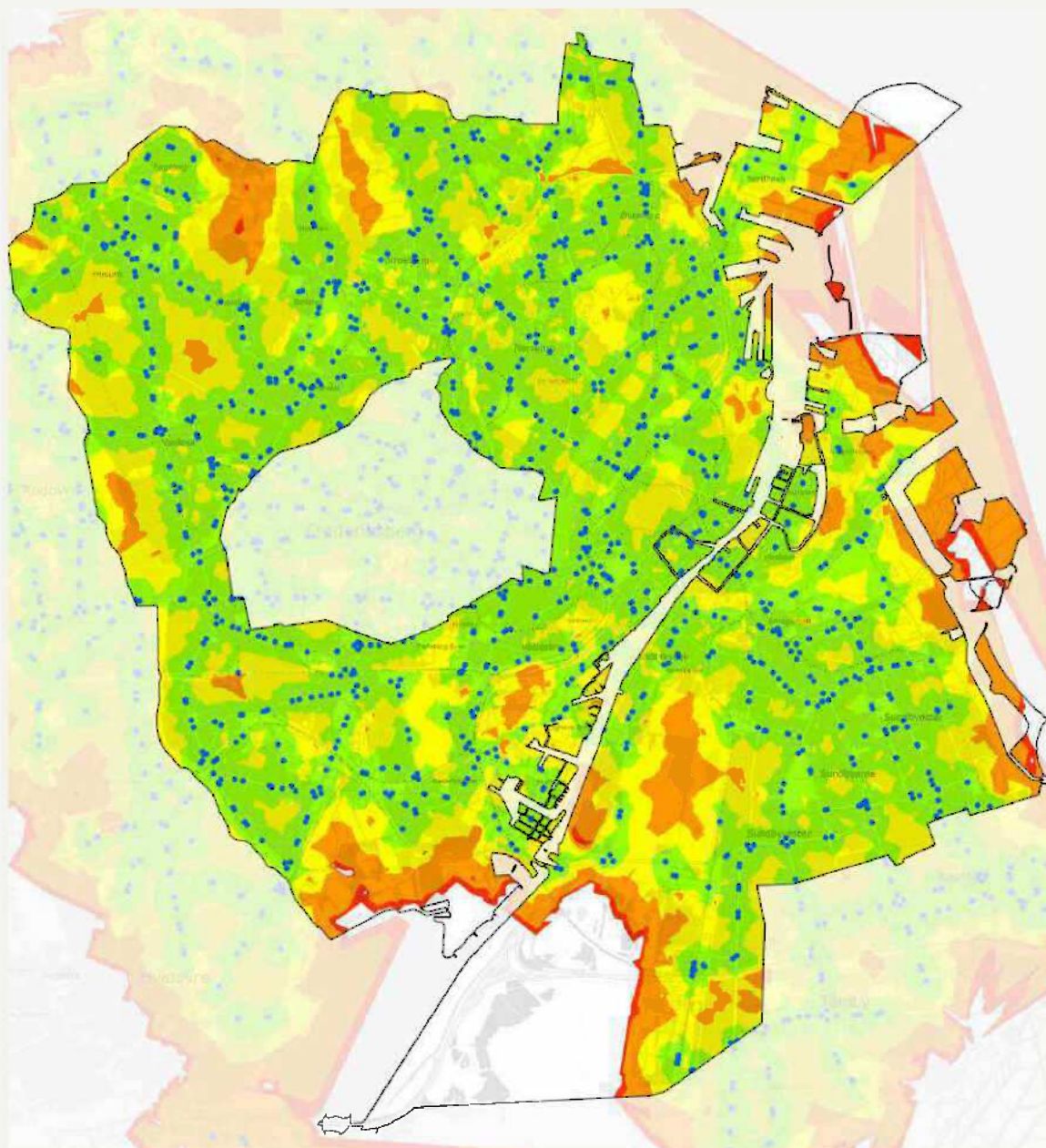
I det følgende vises gangafstande ad stier og veje til nærmeste busstoppested hhv. station.



Afstand fra læge (som på Sundhed.dk har anført handicapvenlig adgang) til nærmeste busstoppested. Graferne er akkumulerede, det vil sige at de skal læses sådan at f.eks. 99% af ALLE læger ligger inden for 550 m fra et busstoppested, mens 95% ligger inden for 450 m, dvs at 4% ligger mellem 450 og 550 m fra busstoppestedet.



Afstand fra læge (som på Sundhed.dk har anført handicapvenlig adgang) til nærmeste station. Graferne er akkumulerede, det vil sige at de skal læses sådan at f.eks. 85% af ALLE læger ligger inden for 950 m fra en station.



Gangafstand ad stier og veje til nærmeste busstoppested.

Når der ses på de samlede afstande fra bydelene til den kollektive trafik, er de bebyggede dele af kommunen ganske godt dækket med især busser og også i et vist omfang med tog. Der ses kun enkelte mindre områder med større afstand til nærmeste busstoppested. Det er primært i grønne områder (f.eks. Utterslev Mose og Amager Fælled) og erhvervsområder (f.eks. Prøvestenen og Ydre Nordhavn). For tog er der større områder bl.a. omkring det midterste Amager og i Brønshøj-Husum, der ikke har togbetjening. Det bemærkes, at de to kort ændrer sig, i takt med at udbuddet af den kollektive trafik ændres. Fx når Sydhavns Metroen åbner i 2024.

I forbindelse med etableringen af Metrocityringen er en række buslinjer blevet omlagt eller nedlagt, sådan at der i nogle områder i nærheden af en metrostation nu er mindre busbetjening eller længere til stoppestederne. Det gælder f.eks. Frederiksstaden i Indre By. Denne tilgang giver helt sikkert mening for flertallet af passagerer, fordi deres samlede rejsetid er kortere med metroen end med bussen trods længere gangafstand til stationen.

Gangafstand

- < 300 m
- 300 - 600 m
- 600 - 1000 m
- 1000-1500 m

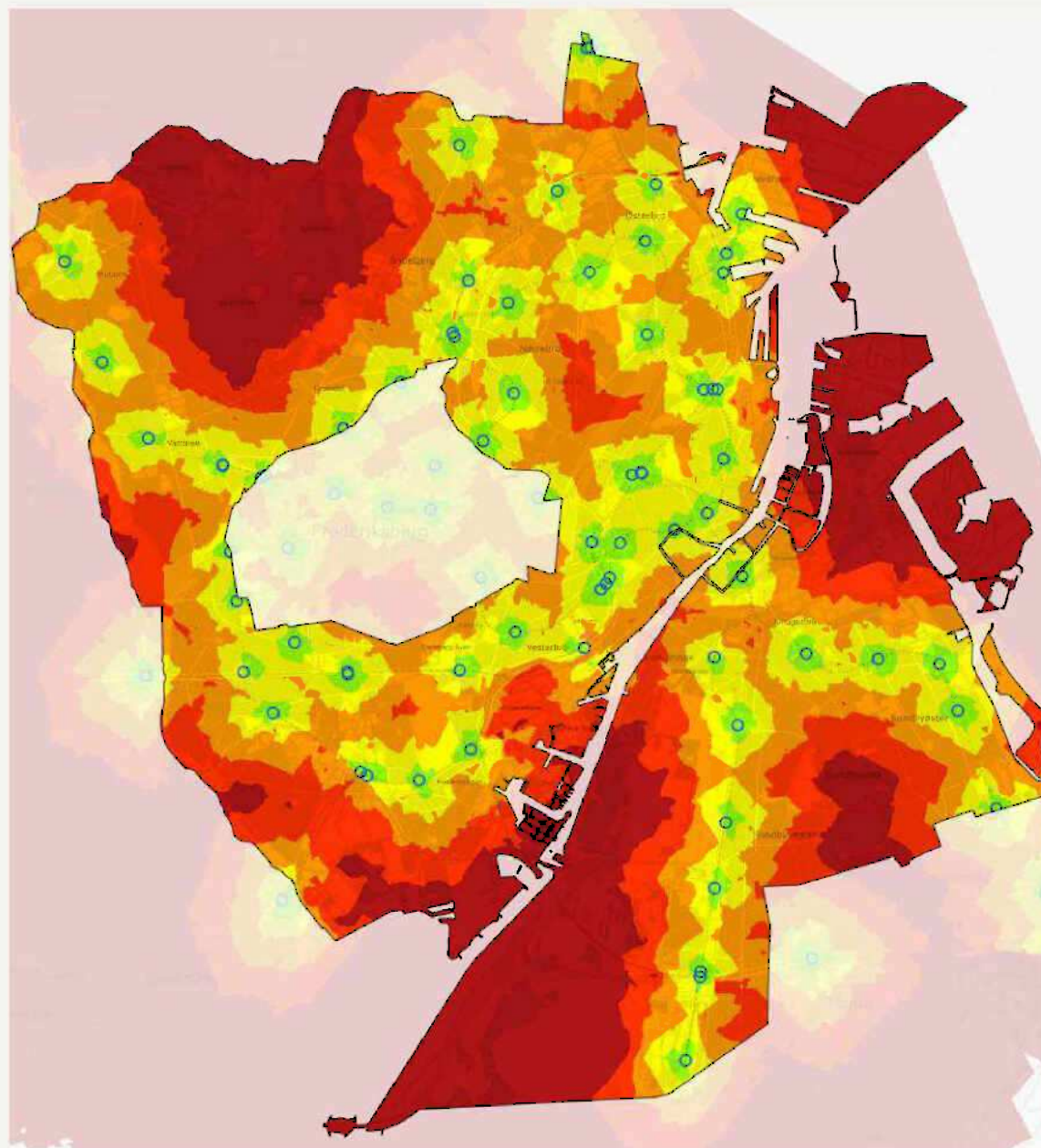
Men for ældre og gangbesværede kan en øget afstand på bare nogle få hundrede meter betyde, at rejsen til f.eks. lægen er meget mere anstrengende end før, eller måske helt umulig.

En anden udfordring er, at det godt kan være, der er kort afstand til busstoppestedet, men hvis man f.eks. er kørestolsbruger, kan man alligevel ikke tage bussen, fordi den ikke har ramper. Københavns Kommune og MOVIA har som beskrevet andetsteds i rapporten igangsat et projekt om at indføre motoriserede ramper i kommunens buslinjer. Men bl.a. på grund af kontraktforhold tager dette projekt 12 år at implementere.

For kørestolsbrugere er de mere tilgængelige tog, især metroen, derfor i en årrække frem essentielle for færdsel rundt i byen, medmindre man er visiteret til Flextrafik.

Gangafstand

- < 300 m
- 300 - 600 m
- 600 - 1000 m
- 1000-1500 m
- > 1500 m



Gangafstand ad stier og veje til nærmeste station.

5.6.9 INTERESSENTERNES PERSPEKTIVER

I dette afsnit afrapporteres de synspunkter, som interessenterne (DSB, Movia, Banedanmark og Metroselskabet) er fremkommet med under analyseteamets interviews med dem. Parternes svar til konkrete udfordringer i forbindelse med kollektiv trafik beskrives tidligere i dette afsnit, hvor de er angivet i faktabokse.

Centrale pointer fra DSB:

- DSB indgår i Handicappanelet, hvor en række indsatser inden for tilgængelighed koordineres. Der er pt. ikke deltagelse fra kommunerne, herunder Københavns Kommune
- DSB koordinerer information om nedbrud på elevatorer og rulletrapper med bl.a. Banedanmark, hvorefter informationen bliver tilgængelig for borgere/rejsende via rejseplanen.
- DSB tilbyder Handicapservice overalt i landet, herunder også i Københavns Kommune. DSB leverer ikke udelukkende denne service til rejsende med DSB, men også til rejsende med andre rejseudbydere.

DSB fremhæver endvidere, at der i aftale om Infrastrukturplan 2035 er afsat 650 mio. kr. til at øge tilgængeligheden på stationer i hele landet.

Centrale pointer fra Movia:

- Movias tilgængelighedsforum har fokus på de omtalte problemstillinger nævnt i afsnittet om kollektiv transport, hvor opdelingen i adfærd, midlertidig og permanente udfordringer genkendes.
- Adfærdsdesign målrettet bl.a. cyklisterne adfærd taler ind i Movia kommende kommunikationsindsats om elektriske ramper, hvor brug af omgivelserne er væsentlig.
- Movia råder over en sms-service, hvor brugere af flextrafik kan få besked om, hvornår de bliver hentet pr. SMS gennem Flexupdate.
- Movia samarbejder med Københavns Kommune om, hvordan den kollektive trafik generelt fungerer.

Hvis Københavns Kommune ønsker at etablere et samarbejde og et fast udvalg til dialog om tilgængelighedsindsatser og vidensdeling, er Movia åbne for dette. Et sådant samarbejde eksisterer allerede i forbindelse med knudepunkter, wayfinding og navigation på større områder, hvorfor et lignende tiltag omkring tilgængelighed er en mulighed, hvis målsætning og koordineringsindsatsen afstemmes.

Centrale pointer fra Banedanmark:

Banedanmark fremhæver ligesom DSB den politisk aftalte tilgængelighedspulje på 650 mio. kr. fra Infrastrukturplan 2035 som en mulighed for at øge tilgængeligheden. Puljen er afsat til at øge tilgængeligheden på stationer i hele landet. I 2024 afholdes idefasehøring i forbindelse med puljen. Her kan man melde ind til Banedanmark, hvis man har ideer til prioritering af midler. Københavns Kommune har tidligere været inviteret til høringssvar og har ligeledes mulighed for at bidrage med ideer og løsningsforslag til den kommende høring i 2024. Høringssvarene supplerer den store viden om jernbaneinfrastrukturen, som Banedanmark allerede har. Indstillingen af tilgængelighedsforbedrende projekter er derfor primært baseret på eksisterende kendskab suppleret med viden fra høringssvar fra idéfasehøringen. Efter en forundersøgelse beslutter forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035, hvorvidt projektet skal anlægges eller ej.

Centrale pointer fra Metroselskabet:

- Metroselskabet bestræber sig generelt på ensartethed på stationer, såfremt det er muligt. Metroselskabet er opmærksom på de udfordringer, der kan forekomme, når ensartethed ikke er muligt.
- Metroselskabet har et tilgængelighedspanel, der søger at orientere om tilgængelighedstiltag i metroen, også når der sker ændringer og opdateringer, der kan påvirke rejsen.
- Metroselskabet planlægger at beskrive tilgængeligheden i Metroen som selvstændig sektion på deres hjemmeside, og tager nogle pointer fra den nærværende analyse til efterretning ift. ekstra indsatsområder for kommunikation.
- Metroselskabet arbejder, jf. afsnit 7.3.2, tæt sammen med Københavns Kommune om forbedring af cykelparkering ved Metrostationer.
- Metroselskabet tager mulighed for udkald i elevatorerne med i deres videre arbejde med at forbedre tilgængeligheden i Metroen.

5.6.10 KONKLUSION

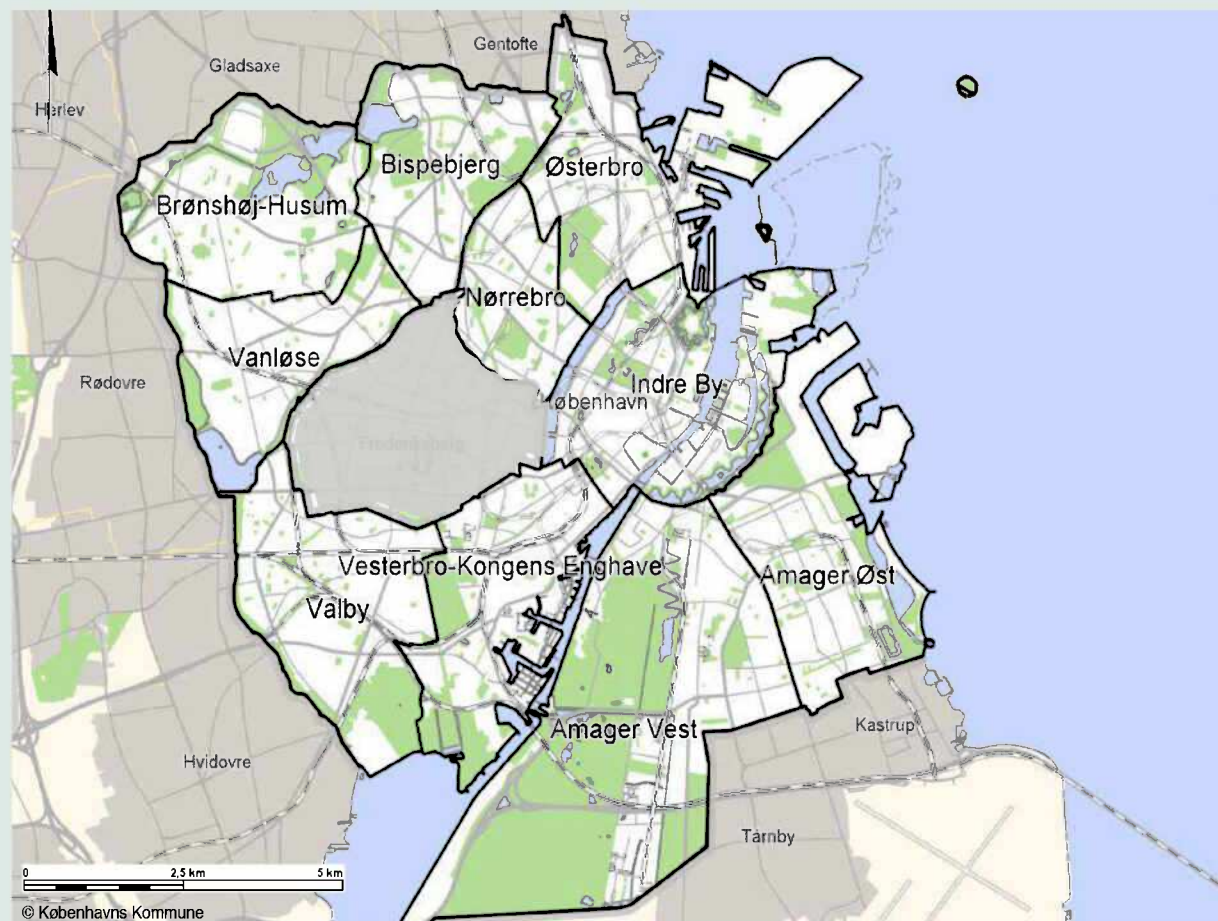
De adspurgte borgere oplever, at det er svært at vide, hvem de skal rette henvendelse til, når det kommer til kollektiv trafik. Det skyldes, at ansvaret for den kollektive trafik er fordelt på flere forskellige aktører, og det derfor kan det være vanskeligt at navigere i området.

For at sikre en detaljeret dækning af den kollektive trafik har trafikselskaberne bidraget med input. Disse viser, at trafikselskaberne er opmærksomme på hoveddelen af de nævnte udfordringer. Trafikselskaberne er i gang med at implementere strategier, der sigter mod at løse flere af udfordringerne, som den kollektive trafik står overfor. For eksempel er der krav om elektriske ramper i alle nye udbud af busser.

Inddragelsen af trafikselskaberne viser ligeledes, at trafikselskaberne råder over eksisterende løsninger, der kan hjælpe borgerne heriblandt Flexupdate og Metroselskabets opkaldsknapper, hvor borgerne har mulighed for at bede om forlænget af- og påstigningstid. Borgerne mangler dog viden om, at tiltagene eksisterer.

6. UDFORDRINGER – BESKREVVET PÅ BYDELSNIVEAU

I afsnit 5.2 beskrives tilgængelighedsudfordringerne i Københavns Kommune på et generelt niveau. I dette afsnit beskrives borgernes oplevelser af tilgængeligheden i hver bydel i Københavns Kommune. Vi har identificeret de tre største udfordringer, som borgerne har nævnt for hver bydel. Afsnittet samler op på borgernes perspektiver og beskriver fortællinger og udfordringer fra mindst to borgere for hver bydel. Derudover har vi også inddraget data fra Lokaludvalg, Handicaprådet, Ungerådet og Ældreråd.



Kort over bydelene i Københavns Kommune

6.1 INDRE BY

TOP-3 UDFORDRINGER

Indre By er præget af ældre bygninger, ældre vejføring og tæt færdsel. Der er mange store stationer til kollektiv trafik, mange store, åbne pladser og smalle gader, kanaler og ikke mindst brostensbelægning mange steder.

Borgere med gangbesvær i Indre By oplever, at bydelens største udfordringer omhandler brostensbelægning, varighed på lyssignaler og ledelinjer på åbne pladser.

Top 3 udfordringer

- Brostensbelægning
- Varighed på lyssignaler
- Ledelinjer på åbne pladser



'Når cyklerne står der, kommer rollatoren i karambolage med dem.'

- Rollatorbruger, Christianshavn



'Kørestolsbrugere har ikke den samme muskelkapacitet som folk normalt har og er altså meget sårbare, når de møder de forhindringer, jeg her har nævnt[brosten, kantsten].'

- Kørestolsbruger, Indre By

'Fodgængerfelter i Torvegade er alt for korte til at man som bevægelseshæmmet kan føle sig tryk ved at komme over gaden.'

- Kørestolsbruger, Christianshavn



Uddrag af borgerperspektiver fra bydelen.



Brostensbelægning på Christianshavns Torv, Indre By.

Brostensbelægning

Indre Bys belægning er præget af brosten, som også er den væsentligste udfordring i bydelen. Det kræver mange kræfter i arme og ryg med rollator at forcere brosten. Desuden kan hjul på kørestole og rollatorer sidde fast i revnerne mellem stenene. Derudover bliver brosten meget glatte i regnvejr.

Borgerne med gangbesvær i Indre By oplever, at de har svært ved at benytte og færdes på mange af Indre Bys større pladser og mødesteder, da de har brosten som belægning. Det gælder blandt andet omkring Torvehallerne og Israels Plads, Christianshavns Torv og langs kanalerne på Christianshavn.



Fodgængerovergang ved Christianshavns Torv, Indre By.

Varighed på lyssignaler

Indre By har mange færdselsårer, som borgere med gangbesvær skal krydse for at kunne færdes i byen. De adspurgte borgere påpeger, at varigheden af grønt lyssignal, er en stor udfordring for en tryk færd for dem i bydelen.

Borgere med gangbesvær oplever, at lyssignalerne skifter meget hurtigt og gør det svært for dem at kunne krydse vejen, før der igen bliver rødt. Det resulterer i utrygge og farlige situationer for borgerne, når de bliver fanget på vejbanen under krydsning.

Samtidig mangler mange af fodgængerovergangene lydsignaler, hvilket betyder, at de svagsynede eller blinde har svært ved at regne ud, hvornår man skal gå over.



Ledelinjer i kanten af Kultortorvet.

Ledelinjer på åbne pladser

Indre By har mange åbne pladser og torve, som indbyder til alle mulige former for færdsel. Fra almindelig fodgængerfærdsel og restauration (Gammeltorv) til mere blandet færdsel, hvor cyklister og biler også indgår i en plads' trafik. (Torvehallerne/Israels Plads og Nørreport). Disse pladser har for det første ikke altid tydeligt markerede ledelinjer. Og for det andet, er ledelinjerne ofte placeret i kanten af pladserne, og det sender ofte de svagtseende på afveje.

Desuden udfordrer det blinde og svagsynede, at ledelinjer på pladserne lejlighedsvis dækkes til af udeservering og cykelparkering. Det forårsager, at borgerne ikke kan benytte ledelinjerne og derfor nemt kommer på afveje.

Som blind og svagsynet holder man sig til ledelinjen, da den åbne plads opfattes som uforudsigelig og farlig. Den samme opfattelse gør sig gældende, når man har et gangbesvær.

6.2 AMAGER ØST

TOP-3 UDFORDRINGER

Amager Øst har både metro og bus, som gør det nemt at komme rundt på tværs af bydelen. De udfordringer, som borgere med gangbesvær oplever på Amager Øst, findes derfor primært på bydelens gader. Amager Østs største udfordringer for borgere med gangbesvær ligger i belægning, placering af ramper og muligheden for at krydse vejene på tryk vis.

Top 3 udfordringer

- Belægning
- Rampe
- Kryds og lyskryds



'Jeg tror der er mange af dem der kommer med busserne der har det temmelig slemt, fordi det er for lang tid mellem. [...] Det er nogle der siger at hvis bussen har grønt lys kører de nogle gange forbi stoppestedet så tager det 20 minutter til næste bus.'

- Gangbesværet, Amager Øst



'Om sommeren så myldrer folk. Det synes jeg er smadergodt.'

Strandpromenaden på Amager strand opleves poulær og tilgængelig. Gangbesværet, Amager Øst

'Nogle steder [ved vejarbejde] har de gjort så man kan færdes, men andre steder er det temmelig håbløst. Så er det langt at gå.'

- Gangbesværet, Amager Øst



Uddrag af borgerperspektiver fra bydelen.



En gangbesværet borger fortæller, at regnvejsrenderne kan gøre at man falder. (Amager Øst)

Vandreder på Amager Øst.

Belægning

Belægning på Amager Øst er kendetegnet af mange Københavnerfortov, som egentlig er gode, men det har udfordringer i form af vandreder, som man kan falde over eller dæksler, som ikke flugter med fliserne i fortovet. Derudover er flere fliser knækkede eller ligger skævt. Disse udfordringer gør, at man risikerer at falde og komme til skade.

Borgerne med gangbesvær på Amager Øst foretrækker fliserækken på fortovet længst fra vejkannten. De holder god afstand til vejbanen og trafikken, da den opleves som utryg. Derfor opleves snævre fortov, som særligt utryghedsskabende, da borgerne tvinges tættere på trafikken og får dem til at føle sig ekstra udsatte.



'Det er ikke mere end det der, men det er nok til at jeg vælter på sådan en cykel som jeg har.'

- Trehjulet-cykelbruger, Amager Øst

Rampe ved krydset mellem Øresundsvej og Spaniensgade, Amager Øst.

Ramper

Amager Øst deler Amagerbrogade med Amager Vest, og derfor deler de to bydele samme udfordringer her. På gaden er flere ramper placeret uden at være gennemgående - der er f.eks. rampe fra vej til cykelsti, men ikke videre fra cykelsti op til fortovet. Derfor oplever borgere med gangbesvær at blive fanget på cykelstien og finde sig selv i farlige situationer.

Det nævnes også som udfordringer andre steder i bydelen, at ramperne står skævt eller er for stejle til, at man kan komme op over dem med rollatorer eller andre støttemidler.



'Hvis jeg går med min søster, der går meget dårligt, kommer vi ikke over, mens der er grønt.'

- Gangbesværet, Amager Øst

Krydset Wittenberggade og Moselgade.

Kryds og lyskryds

Borgere med gangbesvær oplever, at lyskrydsene i bydelen skifter hurtigt, og at tiden med grønt lys er for kort til at komme helt over gaden. Flere nævner også, at de ikke tør krydse gaderne uden lyskryds eller afmærket fodgængerovergang.

En anden udfordring er indretningen af kryds som f.eks. ved Øresundsvej/Spaniensgade, hvor belægningen og rampen opleves som farlig, som cyklist på trehjulet cykel. Indretningen af krydset gør det utrygt og forvirrende at færdes i, selvom det kun er cyklister og fodgængere, der krydser hinanden her.

6.3 AMAGER VEST

TOP-3 UDFORDRINGER

Amager Vest dækker over flere forskellige typer af kvarterer - blandt andet klassiske brokvarterer som Islands Brygge og nyere kvarterer som Ørestad.

Ørestad opleves som særligt problematisk på grund af kvarterets specielle design. Det opleves som en forhindring i forhold til at indrette kvarteret på en måde, så det er tilgængeligt og farbart for målgruppen.

Som kvarter har det indre Amager Vest lignende udfordringer som de øvrige brokvarterer i form af belægning og ramper.

Top 3 udfordringer

- Kryds og lyskryds
- Belægning
- Ramper



'Rigtig mange bryder sig ikke om at bruge tunellen. Hvis man er dårligt gående er det alle der går ned af den bakke og op igen.'

- Gangbesværet, Amager vest



'Der er ikke en rampe ved knappen til krydset, så jeg skal køre en, trykke på knappen, bakke tilbage og køre hen til rampen. Hvorfor er der ikke knapper på hver side?'

- Elscooterbruger, Ørestad



'Der er ikke en eneste ledelinje herude.'

- Kørestolsbruger, Ørestad

Uddrag af borgerperspektiver fra bydelen.

'Mellem metroen og Fields ville et lydfyr være rigtig, rigtig lækkert.'

-Blind fra Vanløse om Ørestad



Fodgængerovergang ved Fields.

Kryds og lyskryds

I Ørestad er mange lyskryds ikke indrettet efter, at man kan betjene lyskrydsene fra en kørestol eller elscooter. Der er bl.a. ikke en rampe foran den knap, man betjener krydset med, så man ikke kan krydse vejen sikkert i kørestol.

På den indre del af Amager Vest opleves Peder Lykkes Vej som svær at krydse pga. manglende fodgængerovergange, og at gangtunnellen til Tingvej er ubehagelig, og utilgængelig pga. brosten ved gangtunnellens indgang.

Derudover mangler krydsene lydsignaler. Det gør dem svære at bruge, særligt for blinde eller svagsynede. Flere besøgende i kvarteret fremhæver, at det er utrygt at krydse Ørestad Boulevard særligt omkring Fields, da der er mange biler, og borgerne oplever, at bilerne kører stærkt.

Der kan ikke etableres lydsignal her, da der ikke er signalregulering. I de anbefalede projekter foreslås signalregulering på stedet.

'Jeg får rystet alle mine organer løs af at køre her.'

-Elscooterbruger, Ørestad



Eksempler på ujævn belægning ved Ørestad Blvd., Amager Vest.

Belægning

Kvarteret Ørestad er kendetegnet ved sit eget design og har eksempelvis ikke københavnerfortov. De mange fliser opleves som ujævn belægning. Fliserne ligger ikke tæt nok, så små hjul fanges nemt i deres mellemrum. Det gør, at borgere med gangbesvær søger ud på cykelstien i stedet for fortovet. Her risikerer de farlige situationer.

Belægning ses samtidig som en udfordring i brokvarteret på Amager Vest. Her oplever ældre cyklister, at vej bump, som ikke slutter tæt ved fortovet f.eks. på Tingvej, udgør risiko for fald. Borgerne trækker derfor ud på vejen foran bilerne i stedet. Udfordringen forekommer ligeledes på cykelstierne på Amagerbrogade, hvor nedsænkede rister udgør en risiko.

Herudover opleves vandrender i fortovet f.eks. på Amagerbrogade som en udfordring for de gangbesværede.

'Så sidder jeg fast. Og så skal jeg jo hen og finde et sted, hvor der er en rampe, jeg kan komme op ad.'

- Elscooterbruger, Amager Vest



Manglende ramper fra fortov til cykelsti og vejbane ved busstoppested "Ørestad St. (Ørestads Boulevard)", Amager Vest.

Ramper

I Ørestad er mange ramper på vejene placeret efter indkørsler til biler, men ikke efter gående. Der er derfor langt mellem ramperne som fodgænger. Det gør at gangbesværede borgere risikerer at gå flere omveje for at finde en rampe og komme op på fortovet fra vejen.

Ramperne på Ørestads gadehjørner slutter heller ikke tæt til fortovskant og vejbane. Det gør det svært at bruge dem som kørestolsbruger. Ved busstoppestederne i Ørestad mangler der ramper. Derfor risikerer borgerne med gangbesvær at blive fanget på cykelstien, når de skal af eller på bussen.

På Amagerbrogade mangler der ramper, der er placeret efter fodgængernes behov. Vi vurderer, at der ved ramper fra vej til cykelsti, også bør være rampe fra cykelsti til fortov, så borgerne kan komme helt over vejen.

Løsningen med en 3 cm høj kantsten var standardløsning frem til 2013, da man mente den var et godt kompromis mellem kørestolsbruges og blindes behov.

6.4 VESTERBRO-KONGENS ENGHAVE

TOP-3 UDFORDRINGER

Vesterbro-Kongens Enghave er en bydel, der rummer forskellige typer kvarterer og forskellige udfordringer afhængigt af kvarteret.

Tilgængeligheden i bydelen opleves særligt begrænset i de to kvarterer Holmene og Gl. Sydhavn, hvor specifikt busser og adgangen til kollektiv trafik opleves som en meget stor udfordring. Samtidig er begge kvarterer påvirket af langvarigt og omfattende vejarbejde, byggeri og metrobyggeri, som præger en stor del af den aktuelle opfattelse af kvarterernes tilgængelighed.

Top 3 udfordringer

- Bus/kollektiv trafik
- Ramper
- Vejarbejde



Fodgængerfelt mangler



'Det er umuligt. Jeg fik ikke lov at komme med. Det fik jeg besked på af Arriva. Man kommer ikke med fordi køreplanen er så stram, at de ikke kan vente.'

- Kørestolsbruger, Vesterbro-Kgs. Enghave

Delt cykel- og gangsti opleves ubehagelig for gangbesværede.



Uddrag af borgerperspektiver fra bydelen.



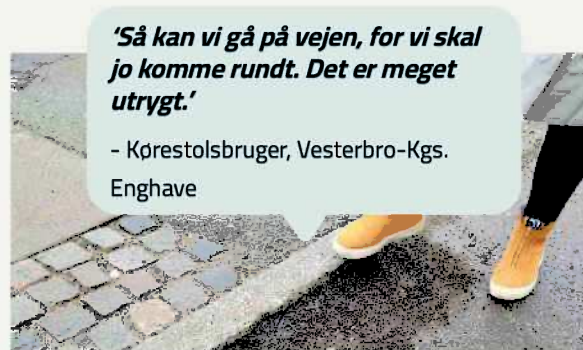
Vejkryds ved Borgmester Christiansens Gade og Louis Pios Gade, Vesterbro-Kgs. Enghave.

Bus/kollektiv trafik

Der er fra Holmene og Gl. Sydhavn langt til S-tog og metro. Borgerne oplever udfordringer med at benytte busserne. Flere kørestolsbrugere føler sig afvist, da de ikke oplever, at busserne har tid til at hjælpe dem med at stige ind. Nogle har direkte fået at vide af chaufførerne, at de ikke kan tage dem med.

Det betyder, at man som gangbesværet beboer på Holmene ofte skal bevæge sig meget langt, f.eks. til Sydhavn St., for at kunne benytte anden kollektiv trafik end havnebussen. Fra centralt på Holmene er det en gåtur på 1,5 km som gangbesværet, hvor man møder mange forhindringer f.eks. vejarbejde og krydsning af større veje såsom Scandiagade og Vasbygade.

I Gl. Sydhavn er mange buslinjer omlagt grundet metrobyggeriet for Sydhavnsmetroen og vejarbejde. Det betyder, at busserne ikke kører, hvor de plejer, ikke kører til de steder, de gjorde før, og ikke kører så ofte, som før



Rampe på Støberigade, Vesterbro-Kgs. Enghave.

metrobyggeriet startede. Derfor oplever mange, at de bliver isoleret og afskåret fra det øvrige København og mister mulighed for at komme til bl.a. praktiserende læge.

I forbindelse med at Sydhavnsmetroen åbner i 2024, vil der ske en tilpasning af busserne til den nye metro.

Ramper

På både Holmene og i Gl. Sydhavn opleves der udfordringer med ramper. På Holmene er de fleste ramper nyanlagte, men fremstår som midlertidige eller ubrugbare løsninger. Flere af dem går ikke helt op til kantstenen eller der mangler ramper fra enten fra vej til fortov, eller fra fortov til cykelsti for at man kan tage bussen.

De dårlige eller manglende ramper gør det meget svært som gangbesværet, rollator- eller kørestolsbruger at bevæge sig rundt i bydelen. Målgruppen frygter, at ramperne ikke etableres



Vejarbejde på Mozartsvej, Vesterbro-Kgs. Enghave.

ordentligt, når vejarbejdet er færdigt, og at de halvfærdige ramper får lov til at blive stående.

Vejarbejde

Vejarbejdet har gjort, at borgere med gangbesvær oplever bydelen farligere og sværere at færdes i. Mange er utrygge, og vejarbejdet har skabt mange midlertidige "shared spaces", som fordrer farlige og utrygge situationer. Det gælder langs veje som Mozartsvej og Støberigade, men også omkring metrobyggeriet på Mozarts Plads. Her er tilgængeligheden eller måden at færdes på, ikke tænkt godt ind i måden fodgængere, cyklister og andre trafikanter er blevet omfordelt pga. Vejarbejdet.

Vejarbejdet blokerer udsyn – eksempelvis var en respondent ved at blive kørt ned ved vejarbejde under interviewet. Det gør også, at man kommer meget tæt på andre trafikanter, som cykler, og det er utrygt, når man er usikker selv.

6.5 VALBY

TOP-3 UDFORDRINGER

Valby har en blanding af mange private og offentlige veje, mange S-togsstationer, men ingen metro. Derfor søger borgere med gangbesvær mod de offentlige veje, hvor busserne kører, for at komme videre til andre bydele og oplever tydelig forskel på offentlige og private veje.

Samtidig er der flere stærkt trafikerede veje, der opfattes som meget farlige og svære at krydse.

Udfordringerne i Valby fremhæves blandt andet på baggrund af, at Dansk Blindesamfund har boliger og aktivitetscentre i bydelen. Denne del af målgruppen oplever særlige udfordringer omkring bydelens center og boligerne, f.eks. Solgaven, tæt på Ny Ellebjerg St.

Top 3 udfordringer

- Belægning
- Ramper
- Kryds og lyskryds



'På vejen er der kæmpe huller, jeg har selv trådt på det mange gange – det skal repareres.'

- Blind, Valby



'Her i Valby findes der ikke noget 'bib' ved lysreguleringerne.'

- Svagsynet, Valby

'Jeg er mange gange usikker, når jeg skal op til busstoppestedet.'

- Blind, Valby



Uddrag af borgerperspektiver fra bydelen.

'Når der bare er en grusflade, hvad skal du så gå efter?'

- Blind, Valby



Ledelinje, der ender brat i grus, Valby.

Belægning

Borgere med gangbesvær oplever forskel på de private og offentlige veje f.eks. ved, at asfalt på sideveje i bydelen er slidt og har mange huller. Det øger risikoen for at falde for blinde og svagsynede og gør vejene svære at benytte for rollatorbrugere

Overgangene mellem private og offentlige veje er et problem – eksempelvis på Følager, hvor en ledelinje afbrydes pludseligt ved overgangen til privatvej, hvor der så er grus. Dermed strander man som blind når man forlader offentlig vej, og ledelinjen virker på den måde formålsløs.

En anden udfordring omkring ledelinjer, som gør bydelen svært tilgængelig er, at mange cyklister placerer deres cykler på ledelinjerne og dermed blokerer dem.

Om manglende ramper.

'Det værste ved at gå med rollator er at skulle op og ned fra kantsten.'

- Rollatorbruger, Valby



Ramper lever ikke altid op til standarder, Valby.

Ramper

Ramperne mellem fortov og vej samt fortov og cykelsti er ikke gennemgående. Det vil sige, at man som borger med gangbesvær kan blive fanget på cykelstien, f.eks. når man skal tage bussen.

I andre steder i bydelen f.eks. Horsekildevej og Folehaven mangler der ramper til fortovene. På Valby Laggade er ramperne lavet i brosten, som også er svære at forcere, særligt med rollator.

'Jeg er bange for at gå over gaden, når lydsignalet ikke er der.'

- Blind, Valby



Lydsignal ved kryds over Gammel Køge Landevej er lavt og svagsynede tør ikke krydse uden ledsager.

Kryds og lyskryds

Lyskrydsene er en stor udfordring for de gangbesværede borgers færdsel i Valby. Når flere af krydsene ikke har lydsignaler, bliver det særligt begrænsende for de blinde og svagsynede. De tør ikke krydse Gammel Køge Landevej. En borger fortæller, at vedkommende foretrækker at tage S-toget til Solrød for at købe ind fremfor at vove pelsen med at krydse Gammel Køge Landevej.

Udfordringen med at krydse vejene drejer sig specifikt om lydsignaler. Dels at de mangler, dels at de har for lav decibel til at borgerne kan anvende dem. Disse forhold gør det mere eller mindre umuligt for blinde eller svagsynede at krydse gaderne.

6.6 VANLØSE

TOP-3 UDFORDRINGER

Vanløse som bydel præges af mange private fællesveje og flere, store offentlige veje. Borgere med gangbesvær søger ofte mod de offentlige veje. Det gør de af tre årsager. Den ene er på grund af busruter, den anden er, at de offentlige veje har bedre belægning, og den tredje er, at de private fællesveje flere steder ikke har fortov, eller har fortov i ringe stand. Dansk Blindesamfund har en række boliger i Vanløse. Derfor har bydelen en større vægt af respondenter med denne type gangbesvær.

Top 3 udfordringer

- Kryds og lyskryds
- Belægning
- Ramper



'Man kan komme ned ved at skulle gå lidt længere.'

- Blind rollatorbruger, Vanløse



'Jeg er lidt bange for at snuble, men man bliver også træt i armerne og skuldrene.'

- Rollatorbruger, Vanløse



'Jeg kan mærke efter kanten, men så kan jeg ikke mærke efter ting foran mig.'

- Blind, Vanløse

Uddrag af borgerperspektiver fra bydelen.

Man kan godt være fastlåst, hvis man ikke kan komme over vejen forsvarligt. Enten ser jeg om der er lydfyr længere nede af vejen, spørger om hjælp eller giver op.'

- Blind, Vanløse



Lydsignal ved krydset mellem Vanløse Allé og Jernbane Allé, Vanløse.

Kryds og lyskryds

Vanløse har flere store kryds omkring Jyllingevej (x. Slotsherrensvej, x Jernbane Allé og x Ålekistevej). Her opleves det som om, at lyskrydsene ikke er grønne særlig længe, og at det er svært at nå over. Samtidig er der meget trafikstøj, og lydsignalernes decibel er lave og svære at høre. Derfor er Jyllingevej svær at passere.

Derudover er der flere kryds omkring Vanløse Station, som har lave lydsignaler, hvilket er særligt udfordrende for bydelens mange blinde og svagsynede beboere, som benytter sig af Vanløse Station. Og indkøbscentret Kronen.

'Jeg er en gang faldet over fliser der ikke lå ordentligt.'

- Rollatorbruger, Vanløse



Brostensbelægning uden kørelinjer, Vanløse.

Belægning

Vanløses største udfordringer med belægning består af to lige vigtige elementer:

For det første drejer det sig om brostensoverkørsler uden kørelinjer, som får dem, der har gangbesvær, rollator eller kørestol til at trække ud på cykelstier eller vejbaner. Samtidig opleves store dele af Vanløse som utilgængelig eller farlig, fordi mange mindre veje ikke har reelle fortove. Det medfører, at flere borgere med gangbesvær benytter vejbanen eller slet ikke færdes på de mindre veje.

For det andet drejer det sig om ledelinjer, som der er for få af, og dem der er, dækkes til af cykelparkering. Denne situation opstår, fordi ledelinjerne enten er smalle, eller fordi borgere uden gangbesvær ikke kender ledelinjernes

'Jeg er bange for at gå på Katrinedalsvej for der er dybe kantsten og så falder jeg.'

- Rollatorbruger og svagsynet, Vanløse



Løse kantsten på hjørnet af Bangsbovej og Knivholtvej, Vanløse.

formål.

Ramper

I Vanløse udgør ramper en udfordring. Mange af udfordringerne er på private fællesveje, men borgerne fortæller også om stejle, dårlige og manglende ramper på de større, offentlige veje.

Ramperne skaber udfordringer for borgere med gangbesvær, fordi de har svært ved at krydse veje eller forlade fortovet uden funktionelle ramper. Det er svært at krydse de store veje og kryds, hvor ramperne er dårlige, særligt fordi målgruppen går langsomt og har brug for at kunne komme sikkert op på fortovet.

Flere kantsten i bydelen er høje, og selvom kanter nogle gange er at foretrække for de blinde og svagsynede borgere, fordi de er gode at navigere efter, er det en stor udfordring for den gangbesværede del af målgruppen.

6.7 BRØNSHØJ-HUSUM

TOP-3 UDFORDRINGER

Som bydel er Brønshøj-Husum præget af mange private fællesveje, og enkelte, store, offentlige veje. En af disse er Frederikssundsvej, som er stærkt trafikeret og som har været i medierne på grund af ulykker.

Bydelen har få S-togsstationer, som ligger i udkanten af bydelen, men ingen metro. Derfor er busserne bydelens primære kollektive transportmiddel.

I forhold til Københavns generelle udfordringer, så forekommer de også som de største udfordringer i Brønshøj-Husum. Her drejer det sig om kryds og lyskryds, ramper, og belægningen i bydelen.

Top 3 udfordringer

- Belægning
- Ramper
- Kryds og lyskryds



'Det er meget svært at krydse vejen fra bussen [til Pilegården kulturhus].'

- Rollatorbruger, Brønshøj-Husum



'Det er svært eller uroligt at krydse over til Føtex - trafikken er for intens.'

- Gangbesværet, Brønshøj-Husum

'Der burde være bedre muligheder for at komme fra busstop til bænke og videre over torvet med prikker eller striber.'

- Svagtsynet, Brønshøj-Husum



Uddrag af borgerperspektiver fra bydelen.

Husum Bypark beskrives som et sted med god belægning.



Belægning ved Husum Bypark.

Belægning

På bydelens torve oplever målgruppen, at der er mange brosten, og at det er svært at bevæge sig som gangbesværet. Husum Torv har en særlig udfordring i, at der er brosten hen til bænken, så hvis man har brug for et hvil, skal man over den værste belægning. Borgerne påpeger Husum bypark som et bedre eksempel, hvor belægningen er i fliser og opleves jævn og nem at benytte.

På Brønshøj Torv er manglende ledelinjerne en udfordring for at bruge bænken. Det gør det særligt svært for de svagsynede at komme fra busstoppested til bænken eller omvendt. En blind respondent siger, at han ikke kan benytte bænken, hvis han ikke har en ledsager med sig. Brønshøj Torv er omgivet af cykelstier og delvis af cykelparkering, hvilket gør, at det opleves svært at komme til og fra torvet udenom fodgængerovergangene, som der er langt imellem.

Rollatorbruger på Frederikssundsvej fortæller om behovet for flere ramper i bydelen.



Frederikssundsvej / Husum Bypark, Brønshøj-Husum.

Ramper

Flere adspurgte borgere nævner, at manglende ramper i bydelen er en særlig udfordring, hvis man benytter kørestol, rollator og elscooter. Udfordringerne med ramper ligner dem, der er redegjort for i andre bydele.

På Brønshøj Torv opleves dårlig tilgængelighed grundet cykelparkering og lyskryds ved Frederikssundsvej.



Lyskryds ved Frederikssundsvej / Brønshøj Torv, Brønshøj-Husum.

Kryds og lyskryds

Borgere med gangbesvær oplever særlige udfordringer med at krydse Frederikssundsvej pga. trafiksikkerheden, hvilket opslag på Brønshøj-Husum Lokaludvalgs facebookside d. 18. marts 2023 understøtter. Udfordringerne med kryds og lyskryds gælder specifikt ved Brønshøj Torv, Husumvej, Husum Bypark og Husum Torv, hvor lyskrydset ikke er grønt længe nok til, at man kan komme over gaden. Endvidere bliver man ofte stående i lang tid i midten af krydset, da biler har grønt i lang tid, når de kører langs Frederikssundsvej.

Flere af krydsene mangler også lydsignaler, som rammer den blinde og svagsynede del af borgerne med gangbesvær.

6.8 BISPEBJERG

TOP-3 UDFORDRINGER

For Bispebjergs borgere med gangbesvær er de omkringliggende bydele væsentlige, da knudepunkterne for kollektiv trafik hovedsageligt befinder sig i bydelens udkant, eller på den anden side af bydelsgrænsen.

Derfor er de store, kommunalt-ejede gader, der fører til den kollektive trafik særligt vigtige, selvom mange problemer også findes på de privatejede veje. Borgere med gangbesvær søger mod kollektiv trafik, og i Bispebjerg er adgangen til busser særligt vigtig.

Bydelens udfordringer kommer særligt til udtryk i lyskryds, på ramper og i forhold til belægning.

Top 3 udfordringer

- Kryds og lyskryds
- Belægning
- Ramper



'Min stok kan nemt komme ind i hjulet, så jeg falder. Det sker ofte.'

- Blind, Bispebjerg



'Jeg føler mig generelt ikke tryk i store kryds, fordi jeg har været tæt på at blive kørt ned, så jeg bliver bare stående på fortovet til der kommer en jeg kan spørge om jeg kan gå over.'

- Blind, Bispebjerg

'Her kører de tit lige over, da bliver du simpelthen klippet her. [...] De kører meget stærkt på Mågevej.'

- Rollatorbruger, Bispebjerg



Uddrag af borgerperspektiver fra bydelen.

'Den største udfordring er de store kryds, fordi nogle af dem mangler lydfyr, og lyset skifter for hurtigt til grøn.'

- Blind, Bispebjerg



Lyskryds ved Borups Alle, Bispebjerg.

Kryds og lyssignaler

For at komme til stationerne for S-tog og metro, skal mange af borgerne i passerer store veje og kryds, hvorfor kryds er centrale i bydelen. Flere borgere med gangbesvær peger på krydset ved Hillerødgade/Borups Allé som særligt kritisk. Det opfattes som farligt, uforudsigeligt og utilgængeligt pga. manglende lydsignaler, ledelinjer samt at cykelstierne ikke er vinkelrette.

Langs Borups Allé er det svært for blinde og svagsynede at vide, hvordan de kan krydse vejen sikkert grundet trafikstøj. Det er i kombination med delvist manglende lydsignaler samt lavt lydniveauet på lydsignalerne udfordrende. De blinde og svagsynede borgere oplever, at det lave lydniveau skyldes naboklager.

Bydelen er præget af brede, meget trafikerede veje, der gør vejkrydsning svært. Specielt længden af grønt lys i kryds gør det svært som borger med gangbesvær at nå over vejen.

Rollatorbrugere i Bispebjerg foretrækker når der er køreskinner over brostenoverkørsler.



Brostensbelægning, Bispebjerg.

Belægning

Færdslen for borgere med gangbesvær i bydelen påvirkes også af belægningen. Generelt gælder det, at der er vekslende belægning og udformning af fortove. Flere af de offentlige fortove har desuden overkørsler uden kørelinjer. Når man skal passere en overkørsel af brosten, fører det konsekvent til, at en rollator- eller kørestolsbruger ender i farlige situationer. Borgerne vælger nemlig at trække ud på en cykelsti eller vejbane i stedet for at forsøge at forcere selve overkørslen.

Samtidig er belægningen på fortovene en udfordring, da borgerne møder en del områder med knækkede fliser eller fortov, hvor der kun er en enkelt fliserække. Det er udfordrende for borgerne, når der kommer gående imod dem.

Derudover mangler bydelen ledelinjer til blinde og svagsynede, som har svært ved at navigere rundt i bydelen uden. Når der er ledelinjer, kan de være blokeret af cykler, hvilket blinde og svagsynede borgere oplever som udfordrende.

'Det er altid svært når der ikke er en rampe.'

- Rollatorbruger, Bispebjerg



Manglende rampe. Bispebjerg.

Ramper

At komme fra vej til fortov eller fra cykelsti til fortov er en ofte nævnt og observeret udfordring i bydelen. I Bispebjerg er bussen central for at kunne færdes, og det er især i forbindelse med busstoppestederne, at ramperne er afgørende. Ramper, der går fra vej til cykelsti og derefter til fortov oplever borgeren som gode og tryghedsskabende.

På nogle stoppesteder der har en busperron imellem vej og cykelsti kan ramperne være placeret ved selve stoppestedet. For at skabe en mere sikker og tryk overgang til busperronen, kan det være nødvendigt at installere yderligere rampe ved det nærmeste lyskryds. Manglende eller skævt placerede ramper gør, at målgruppen fanges på cykelstierne, og har sværere adgang til netop busstoppesteder. Som gangbesværet risikerer man at falde og komme til skade, der hvor der er manglende eller skæve ramper. Det gælder også generelt ved overgange, hvor der ikke er busstoppested.

6.9 NØRREBRO

TOP-3 UDFORDRINGER

Som bydel er Nørrebro kendetegnet af mange mennesker og tæt færdsel. Alligevel er det ikke menneskemængderne, som fremhæves som den største udfordring for borgere med gangbesvær. Derimod fremhæver borgerne belægningen, overgangene fra fortov til vej, og indretningen af forskellige lyskryds over store veje. Også bydelens større pladser udfordrer borgerne med gangbesvær, idet de opleves som ulogisk indrettede og farlige at færdes på.

Top 3 udfordringer

- Ramper
- Belægning
- Kryds



'Jeg tør godt gå over, men det er der andre der ikke gør'

- Rollatorbruger, Skjolds plads



Dagmarsgade opleves at have dårlig plads for gangbesværede borgere der er på vej til Baldersgade Aktivitetscenter.



'Går du ned den sti der. Da kommer du til nogle trapper. Det står der ikke noget om.'

- Rollatorbruger, Nørrebro

Uddrag af borgerperspektiver fra bydelen.

'Jeg kender en, som bruger elektrisk kørestol, og han kan ikke benytte stationen (Skjolds Plads red.).'

- Rollatorbruger, Nørrebro



Rampe fra fortov til cykelsti ved Skjolds Plads, Nørrebro.

Ramper

Ramper fra fortov til vej, fra cykelsti til fortov, fra cykelsti til vej eller fra vej til overgang gør det svært at færdes i bydelen for borgere med gangbesvær.

Det er særligt Skjolds Plads, der opleves som problematisk. På Skjolds Plads oplever borgerne med gangbesvær at den logiske i indretningen af pladsen mangler. De risikerer derfor at blive fanget på vej eller cykelsti. Derudover er det ikke sikkert, at ramperne er placeret til fordel for fodgængere.

Visse ramper bliver set som genveje for cykler, særligt hvis rampen ikke er placeret ved en fodgængerovergang

'Ja, der er mange gader jeg vælger fra.'

- Rollatorbruger, Nørrebro



Trærødder, der forårsager ujævn belægning, Baldersgade, Nørrebro.

Belægning

Borgere med gangbesvær på Nørrebro oplever, at udfordringerne med bydelens belægning ofte drejer sig om ujævne fortove, og hvad der forårsager dem heriblandt vandrender, træerødder og lignende. Det opleves bl.a. på pladserne i bydelen, særligt på Den Sorte Plads. På Den Sorte Plads er det f.eks. træer, der står på gangstier, der skaber forvirring blandt borgerne med gangbesvær over hvor de skal gå. Derudover har pladsen også særligt dybe vandrender af brosten, som er svære at passere med rollator og kørestol.

På gader som Baldersgade, hvor der er aktivitetscentre, er det træer, der optager plads fra de gående samtidig med, at træerødderne presser fortovsfliserne op og gør gaden mindre tilgængelig. Herudover har Nørrebro flere fortove, der for borgerne ville være godt tilgængelige, var det ikke for vandrenderne.

'Jeg venter altid en omgang til der bliver grønt igen.'

- Rollatorbruger, Nørrebro



Kryds ved Nørrebro station.

Kryds

Nørrebro har flere stærkt trafikerede veje og et par store ind- og udfaldsveje for biltrafikken. Indretningen af krydsene er afgørende for, om det er trygt og nemt at færdes i dem. Enkelte er virkelig gode, og andre er virkelig dårlige og farlige.

I nogle kryds oplever borgere med gangbesvær, at krydsene er indrettet meget udfordrende - eksempelvis krydset ved Tagensvej/Hamletsgade, hvor fodgængerovergangene ikke er placeret ud for ramperne, og derfor er ulogiske at passere. Omvendt er krydset Tagensvej/Rovsingsgade velfungerende. Derudover har få lyskryds på Nørrebro velfungerende lydsignaler.

6.10 ØSTERBRO

TOP-3 UDFORDRINGER

Udfordringerne på Østerbro drejer sig særligt om området omkring Århusgade, Randersgade og Østerbrogade. Her færdes mange typer af mennesker ofte, og der er meget trafik, ligesom mange benytter sig af cafeer og butikker i området.

Det kan være svært at krydse vejen på Østerbro for borgere med gangbesvær, især ved lyskryds, som er en særlig udfordring for blinde og svagsynede borgere. Dansk Blindesamfund ejer et boligområde på Østerbro, hvor disse udfordringer opleves.

Belægningen på fortovene er en stor udfordring i bydelen, da den er ujævn og besværlig at gå på. Derudover oplever de adspurgte borgere problemer med udeservering og sandwichskilte på fortovene, hvilket gør det vanskeligt at færdes rundt i området.

Top 3 udfordringer

- Kryds
- Belægning
- Udeservering og sandwichskilte



Uddrag af borgerperspektiver fra bydelen.



'Fodgængerovergange er jeg virkelig glad for. Jeg går aldrig over uden.'

- Gangbesværet, Østerbro

Lyskryds ved Stranboulevarden, Østerbro.

Kryds

Kryds og fodgængerovergange på Østerbro er vigtige for at kunne bevæge sig sikkert rundt, og nogle steder mangler de. For eksempel nævner borgerne, at der mangler en fodgængerovergang på Randersgade ved Heibergskolen, hvilket skaber problemer med at krydse vejen.

Der er ikke lydsignaler på flere af krydsene på Østerbro, og det er en stor udfordring for målgruppen. De føler sig fanget og uselvstændiggjort, da de ofte behøver ekstern hjælp til at krydse eksempelvis Østerbrogade, eller de opfatter det som farligt at færdes omkring de karreer de bor i.

Det drejer sig ikke kun om krydsene omkring Østerbrogade, men også om de øvrige store kryds i bydelen (Jagtvej/Lyngbyvej). Konsekvensen bliver at mange borgere føler sig



'Jeg kører aldrig over det, jeg kører altid ved siden af.'

- Kørestolsbruger, Østerbro

Brostensbelægning på Nordre Frihavsgade, Østerbro.

spærret inde på Østerbro, derfor fremhæves de vigtigste kryds også som Østerbrogade x Strandboulevarden og ved Trianglen, da det er her man kan komme til metroen.

Belægning

For bydelens gangbesværede borgere er belægningen udfordring. Det drejer sig bl.a. om brostensoverkørsler og overgange uden kørelinjer. Har man en rollator eller en kørestol, vælger man at køre ud på cykelstien eller vejbanen for at undgå at krydse den, og det skaber farlige situationer.



'De må kun have borde ud til brostenene her, men mange har udover. Fordi de nok ikke ved det.'

- Gangbesværet, Østerbro

Udeservering, Østerbro.

Udeservering og sandwichskilte

På Østerbrogade, Århusgade, Randersgade og Nordre Frihavsgade er det ofte adfærden fra butikker og caféer der er udfordringen i form af skilte og udeservering der fylder op på fortovet.

Udeserveringen går ofte langt ud på fortovet, og gør det svært at passere borde og stole, og andre fodgængere på fortovet. Samtidig er sandwichskilte på den yderste fliserække af fortovet med til at snævre fortovet ind. Derfor er det særligt svært at passere hinanden i "klapvognstid" mellem 15.30 - 17.

Flere oplever manglende viden om reglerne for udeservering og placering af sandwichskilte og skilte på fortovet, som en del af problemet.

7. ANBEFALINGER TIL PROCES OG KOMMUNIKATION

Arbejdet med tilgængelighed er tværfagligt og tværorganisatorisk. Et centralt fund i dette projekt er, at et samlet løft af tilgængeligheden er nødvendig, for at imødekomme de nuværende tilgængelighedsudfordringer. Et sådan løft af tilgængeligheden i Københavns Kommunes byrum og grønne områder kan kun ske i et samarbejde mellem en række af kommunens forvaltninger og en række eksterne parter, både offentlige og private.

Her gives nogle eksempler på denne problemstilling:

Kollektiv trafik

En række aktører er i fællesskab ansvarlige for forskellige dele af den kollektive trafik, og i enkelte tilfælde er flere aktører ansvarlige for det samme kollektive trafiktilbud.

Dette gælder for eksempel for bustrafikken, hvor Movia (efter bestilling fra Københavns Kommune ved ØKF) bestiller kørslen, en entreprenør/vognmand sørger for at bussen kører, mens TMF er ansvarlig for den fysiske indretning af stoppestederne. Alle disse parter skal arbejde sammen og koordinere for at sikre at det samlede tilbud af kollektiv trafik er tilgængeligt.

Udeservering

Opstilling af caféborde og -stole på gadeareal foretages af caféejerne efter tilladelse fra Københavns Kommune. Selve opstillingen foretages af caféernes personale. Men også caféernes gæster har en rolle i at sikre, at borde og stole ikke spærrer vejen for f.eks. kørestolsbrugere.

Anlægsarbejder på vejareal

Anlægsarbejder på vejareal kan igangsættes af en række aktører. Det kan dreje sig om TMF ved vejombygninger eller ledningsejere, der skal udskifte ledninger. I andre tilfælde får private eller offentlige bygherrer tilladelse til at råde over vejareal til f.eks. opstilling af stilladser eller afspærringer. Disse arbejder kan give tilgængelighedsproblemer, mens de står på, men kan også åbne mulighed for at løse lokale problemer (f.eks. brostensoverkørsler), når fortove skal reetableres.

For at sikre et løft af tilgængeligheden for borgerne i Københavns Kommune er der udarbejdet anbefalinger, der adresserer adfærdsmæssige, midlertidige fysiske og permanente fysiske udfordringer. Anbefalinger dækker over processer og kommunikationsanbefalinger henvendt til kommunens interne processer, kommunikation målrettet Københavns borgere samt kommunikationsindsatser rettet mod borgere med gangbesvær.

Anbefalingerne kræver en yderligere afklaring af Københavns Kommune, herunder en mere ekstensiv behovs- og procesafklaring blandt interne interessenter og samarbejdspartnere i Københavns Kommune, samt en vurdering af ressourceforbrug og evt. finansiering af nye it-systemer mv. i forbindelse med udvikling og implementering.

7.1 PROCESANBEFALINGER MÅLRETTET KØBENHAVNS KOMMUNE

I følgende afsnit udpeges anbefalinger til procesoptimeringer i Københavns Kommune. Anbefalingerne tager højde for de nuværende udfordringer, der er kortlagt i borgerinddragelsen, interne arbejdsprocesser i Københavns Kommune og interviews med eksterne parter som Movia, DSB og Metroselskabet. Derudover tager anbefalingerne højde for, at der en solid faglig viden om tilgængelighed i enheder og afdelinger i TMF samt de komplekse ejer- og aktørforhold, der er indenfor tilgængelighedsområdet. Enkelte procesanbefalinger vedrører forhold, som er Økonomiforvaltningens ressortområde. Det gælder kollektiv trafik, kommuneplanstrategi og kommuneplan.

Procesanbefalingerne målrettet Københavns Kommune har til formål at styrke arbejdsgangene og vidensgrundlaget for ansatte i Københavns Kommune for dermed at forbedre tilgængeligheden i Københavns Kommune.

Procesanbefalingerne er udarbejdet med henblik på at sikre, at viden på tilgængelighedsområdet ikke går tabt, at interne processer understøtter medarbejderne i deres tilgængelighedsarbejde, samt at foreslå muligheder for at løfte eksisterende tiltag inden for tilgængelighed i Kommunen.

7.1.1 ANVEND "TILGÆNGELIGHEDSKORTET" SOM STRATEGISK PLANLÆGNINGSVÆRKTØJ TIL UDVÆLGELSE AF FREMTIDIGE PROJEKTER.

Hvad er "Tilgængelighedskortet"?

Som tidligere beskrevet i afsnit 4.7.1 – Afledt produkt: "Tilgængelighedskortet", har vi i analyseteamet søgt at samle alle relevante stedfæstede datakilder, der berører tilgængeligheden i ét samlet geografisk overblik; Tilgængelighedskortet.

Første version af Tilgængelighedskortet er etableret af analyseteamet for at kunne samle tilgængelige data, indsamlede data fra det kvalitative studie, samt indsigter fra tidligere projekter og analyser. Det giver tilsammen et overblik over centrale placeringer og strækninger for tilgængeligheden i Københavns Kommune.

Hvorfor?

Den geografiske forankring kan være en udfordring for udvælgelsen og implementeringen af anlægsprojekter, herunder deres sammenhæng med

eksisterende projekter, planlagte projekter og relevante strategier. De indledende interviews med bl.a. Handicaprådet indikerede, at der mangler en rød tråd i tilgængelighedsprojekter i Københavns Kommune, hvorfor vi har søgt at danne os det bedst mulige overblik, med udgangspunkt i en geografisk forankring.

Ved at anvende Tilgængelighedskortet (eller et lignende overblik) aktivt i København Kommunes interne beslutningsprocesser, kan Københavns Kommune støtte både beslutnings- og implementeringsprocesser, ved at tilvejebringe et overblik over eksisterende og planlagte indsatser, og dermed gøre det lettere at udpege mulige placeringer for nye tilgængelighedsprojekter ved fremtidige budgetforhandlinger o.lign.

Ved at implementere Tilgængelighedskortet (eller tilsvarende værktøj) har TMF samtidig mulighed for at danne sig et hurtigt overblik

over nuværende og fremtidige anlægsprojekter (herunder genopretning) internt i forvaltningen og med eksterne ledningsejere og sammenholde disse med gældende tilgængelighedsstandarder. I kraft af dette, har TMF mulighed for at oplyse entreprenørerne om, at genopretningsstandarderne også skal indeholde forbedringer af tilgængeligheden. TMF vil derefter kunne sende standarderne ud til de enheder, der står for projektet, som vil have mulighed for at kunne implementere forbedringerne i forbindelse med et genopretnings- eller ledningsprojekt.

Hvordan?

For at sikre implementeringen af Tilgængelighedskortet som et strategisk værktøj til udvælgelsen af projekter i kommunen, vil det bl.a. kræve:

- Afklaring af, hvilke afdelinger i Københavns Kommune, der skal i berøring med kortet for at få det implementeret.
- Afklaring af, hvilken afdeling i Københavns Kommune der er ansvarlig for opdateringen af kortet og står for driften? Herunder sammenhængen med det nuværende 'Københavnerkort'.
- Løbende opdatering af lag i kort, samt én eller flere medarbejdere, der er ansvarlige for opdateringer, når der er vedtaget nye projekter eller der sker revidering af aktive projekter.
- Afklaring af ressourcer og tid, det vil tage at implementere og vedligeholde kortet, så det er up to date.
- Dialog omkring relevant teknisk setup, herunder sammenhængen med nuværende 'Københavnerkort'.

7.1.2 SAML BORGERHENVENDELSER I ÉN SAMLET DIGITAL KANAL – OGSÅ DEM DER OMHANDLER TILGÆNGELIGHED.

Hvad?

Indførelse af en kommunikationskanal, hvor alle borgerhenvendelser, der omhandler adfærdsmæssige, midlertidige og permanente udfordringer, fejl og mangler i relation til tilgængelighed, samles i form af et SPOC (single point of contact).

Hvorfor?

Borgerhenvendelser omkring ønsker, fejl og mangler i byrummet er mangeartede og henvender sig til forskellige afdelinger og enheder indenfor Københavns Kommune. Selvom forskellige borgerhenvendelser kræver indsats fra forskellige kommunale afdelinger, er borgerne ikke nødvendigvis opmærksomme på dette.

Som borger foretrækkes det at have én digital kommunikationsindgang at henvende sig til med de udfordringer, man møder i byrummet. Borgerne har svært ved at gennemskue, om de skal henvende sig via

”Giv et praj”, der er til fejl og mangler, eller via mail om ”Ønsker om øget tilgængelighed” da flere tilgængelighedsudfordringer også omhandler kategorier benævnt i ”Giv et praj”.

En automatisk opsamling af ”Ønsker om øget tilgængelighed” vil kunne hjælpe TMF med at skabe overblik over ønsker og udfordringer ved automatisk at kategorisere henvendelserne.

Hvordan?

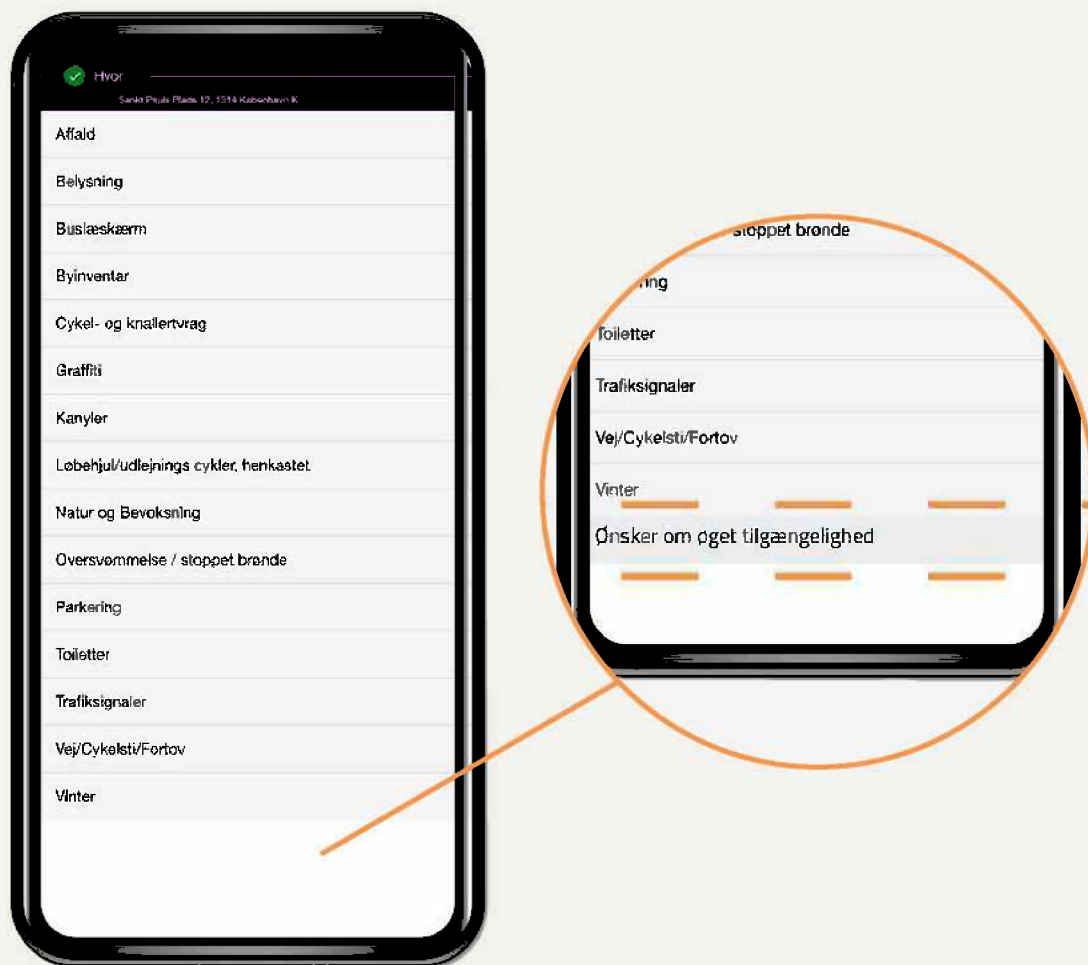
Flere kategorier i ”Giv et praj” har overlap med tilgængelighedsudfordringer, der ligger udover anlægsprojekter i kommunen f.eks. toiletter og udlejningscykler. Det vil derfor være naturligt som borger at kunne indberette sine praj og ønsker om øget tilgængelighed gennem samme kanal.

En sådan samling kunne f.eks. ske ved at tilføje ”Ønsker om øget tilgængelighed” som separat kategori i ”Giv et praj”- særligt

da borgere med gangbesvær savner direkte mulighed for at indberette deres tilgængelighedsudfordringer igennem ”Giv et praj” (eller lignende) og ønsker en app-baseret løsning. Dette nævnes bl.a. af borgere i undersøgelsen samt på mødet afholdt med Lokaludvalg og Dansk Handicap Forbund. Se illustrationseksempel herunder.

Såfremt blinde og svagsynede borgere skal have mulighed for at benytte løsningen, er der behov for, at de kan indberette ved at ringe, skrive eller indtale praj og ønsker om øget tilgængelighed. Er dette ikke en mulighed bør den nuværende e-mail løsning benyttes for blinde og svagsynede borgere.

Der bør også indrettes en løsning, for borgere, der ikke kan bruge internet eller mobiltelefon. Her kan en mulighed for telefonisk henvendelse være relevant.



Tilføj 'Ønsker om øget tilgængelighed' som kategori.

7.1.3 KOMPETENCEOPBYGNING INTERNT I TMF OG HOS ANDRE AKTØRER I VEJPROJEKTER.

Hvad?

Kurser, temadage etc. der kan opbygge og videreformidle viden.

Hvorfor?

Københavns Kommune råder i TMF over et meget kompetent tilgængelighedsteam. Men teamet kan i sagens natur ikke overskue alle de mange anlægsprojekter af vidt forskellig karakter, der hele tiden udføres i kommunen. Derfor går kommunen glip af alle de punktvis løst af tilgængeligheden, der ville kunne opnås, hvis alle i "projektkæden" vidste lidt mere om tilgængelighed, eller vidste, hvor de skulle spørge om hjælp. Projektkæden dækker over byggherre, entreprenør, alle afdelinger i TMF herunder drift samt øvrige afdelinger i Københavns Kommune, såfremt de er inde over projektet i et tidligere stadie.

Hvordan?

I gennem kursusdage, temadage og udarbejdelse af checklister, der henvender sig til alle led i projektkæden, vil Københavns Kommune kunne opbygge kompetence om tilgængelighed i flere led af projektkæden.

I aktiviteterne bør der være fokus på, at anlægs- og driftsmedarbejdere inddrages og på at invitere bygherrer og entreprenører med, så disse led i projektkæden inddrages. Ved at henvende sig til de indledende og afsluttende led i projektkæden sikrer Københavns Kommune, at det faglige grundlag for at tage valg på baggrund af tilgængelighedsprincipper styrkes.

Et internt kursus eller temadag om tilgængelighed kunne inkludere en gennemgang af de forskellige regler

og standarder for tilgængelighed i byggeri og anlægsprojekter, herunder lovgivningen og de mest almindelige tilgængelighedsstandarder. Deltagerne kunne også lære om forskellige typer af funktionsnedsættelser, og hvordan man bedst imødekommer deres behov i byggeri- og anlægsprojekter. Her kan det være en øjenåbner for medarbejderne, byggherre og entreprenører at lade dem prøve at være "funktionsnedsat for en dag".

Der kunne samtidig arrangeres praktiske øvelser og demonstrationer, der viser deltagerne, hvordan man kan teste og evaluere tilgængeligheden i forskellige omgivelser og situationer. Derved kan der skabes forståelse og bevidsthed omkring tilgængelighed og tænke det ind proaktivt.

7.1.4 OPBYG ET UDVALG MED TMF, ANDRE FORVALTNINGER, BANEDANMARK, METROSELSKABET O.S.V.

Hvad?

Et fast etableret samarbejde mellem aktører indenfor kollektiv trafik med TMF og ØKF som tovholder.

Hvorfor?

Som afsnittet om *kollektiv trafik* (afsnit 5.6) afdækker, er der mange aktører, når det drejer sig om den kollektive trafik. Ansvaret for tilgængeligheden kan let lande mellem flere stole, da ejerforholdene omkring stationer, busstop og inventar varierer.

Borgerne i undersøgelsen oplever den kollektive trafik som ét samlet tilbud. De forventer derfor ensartede forhold, når de skal med den kollektive trafik og ser hovedsageligt Københavns Kommune som den ansvarshavende aktør.

Ved at opbygge et udvalg i samspil med trafikselskaberne og andre relevante afdelinger i Københavns Kommune, herunder Økonomiforvaltningen, som står for finansiering af bustrafikken i kommunen, har TMF mulighed for at samle den viden, der ligger om tilgængelighed i forbindelse med kollektiv trafik og koordinere med de mange parter, der arbejder indenfor samme område.

Hvordan?

Et udvalg til vidensdeling og koordinering af tilgængelighedstiltag kræver en udpeget tovholder, der koordinerer og opsamler løbende, og et formelt forum, hvor målsætninger og indsats afstemmes med trafikselskaberne.

Her er vores oplæg til sammensætning og opgaver for udvalget:

- Et udvalg på tværs af trafikselskaber (herunder Banedanmark, som ikke formelt er et trafikselskab) og TMF med én fast koordinator fra TMF samt repræsentation fra Økonomiforvaltningen.
- Enighed om målsætninger og koordineringsindsatser for udvalget aftales og afstemmes blandt alle udvalgets parter.
- Vidensdeling om igangværende og fremtidige tilgængelighedsindsatser hos alle aktører.
- Mulighed for at koordinere overlappende indsatser.
- Samlet overblik over eksisterende og fremtidige indsatser.

7.1.5 OPRET EN BEDRE PROCEDURE FOR BEGRUNDELSER FOR FRAVALG I TILGÆNGELIGHEDSREVISIONER, SÅ DET BLIVER SVÆRERE IKKE AT FØLGE DEM.

Hvad?

Københavns Kommune får udført tilgængelighedsrevision på næsten alle større vejprojekter. Men det sker også, at tilgængelighedsrevisorens anbefalinger ikke følges.

Hvorfor?

Det er derfor ikke antallet af tilgængelighedsrevisioner, der er hovedudfordringen her, men forbeholdet for andre dagsordner, samt den manglende mulighed for at stille krav, der udfordrer tilgængelighedstiltag i at blive udført. F.eks. er tilgængelighedsrevisionen ikke fulgt på Vester Voldgade, hvor tilgængelighedsrevisoren havde påpeget risikoen for, at trafikanterne ikke ville kunne se forskel på cykelsti og fortov. Der kan være en række valide årsager til, at tilgængelighedsrevisorens anbefalinger ikke følges, f.eks. pladsforhold eller kulturarvshensyn.

Hvordan?

TMF-medarbejderne giver i afdækningen af de interne processer udtryk for, at tilgængelighedsrevisionerne er en stor hjælp for at synliggøre, hvad der til- og fravælges fra revisionen. Det foreslås imidlertid, at der skal foreligge en skriftlig begrundelse for, at tilgængelighedsrevisorens anbefalinger ikke er blevet fulgt, så belægget følger med i fravalgene. I de tilfælde, hvor revisionen besvares af en rådgiver, skal Københavns Kommune aktivt tage stilling til, at man er klar over, at der ikke vælges den mest tilgængelige løsning på det pågældende sted.

7.1.6 INDSKRIV KONSEKVENT TILGÆNGELIGHED OG UNIVERSELT DESIGN I KOMMUNENS SAMLEDE STRATEGI-, PLAN- OG VEJLEDNINGSSYSTEM.

Hvad?

Københavns Kommune råder over et omfattende system af strategier, planer og vejledninger på mange niveauer lige fra kommuneplanen og kommuneplanstrategien over lokalplaner, til en lang række vejledninger og standarder, som bl.a. anvendes af TMF og som f.eks. udsendes til rådgivere ved opstart af projektering. Tilgængelighed er skrevet ind som emne nogle steder, men ikke konsekvent. I et centralt dokument som "*Retningslinjer for indretning af byens rum*" er tilgængelighed eksempelvis ikke nævnt i teksten, men kun i en grafisk "ordsky", mens forsideillustrationen viser en løsning, der ikke lever op til best-practice tilgængelighedsmæssigt.

Hvorfor?

Et vigtigt skridt mod at forbedre tilgængeligheden er at udbrede viden om tilgængelighed i alle led, der arbejder med byrum og byplanlægning, heriblandt hos bygherrer, rådgivere (arkitekter,

landskabsarkitekter og ingeniører), eksterne entreprenører og driftsenhederne hos kommunen. Kommunens dokumenter er et godt redskab til at få mindet parterne om, at hvad tilgængelighed og universelt design er, og hvorfor det er vigtigt for borgerne.

Behovet for at udbrede kendskab til universelt design både i og udenfor kommunen ses f.eks. i denne borgerfortælling:

'Jeg har lige været til møde med mit Lokaludvalg om Kommuneplansstrategi, og her nævnte jeg igen Universelt Design, og igen var de et stort spørgsmålstegn. Jeg kunne godt tænke mig at Universelt Design blev brugt overordnet i planlægningen af Infrastrukturen.'

-Deltager på fællesmøde for lokaludvalg og interesseorganisationer.

Hvordan?

Ved at skrive tilgængelighed og universelt design ind som del af kommunens planer og dokumenter på forskellige niveauer bliver universelt design og tilgængelighed en del af den overordnede plan og ikke en separat indsats der potentielt tilvælges. Tilgængelighed og universelt design bør skrives ind, så principperne er med i de indledende designstadier for alle der arbejder med byrummet. Et potentiale er at vise 'Best Practice' eksempler på, hvordan æstetik og tilgængelighed ikke behøver at være modsætninger, men kan spille sammen i udviklingen af byrummet.

Specifikt foreslås det at indskrive krav i kommende lokalplaners paragraffer om vej- og stiudformning om at vejarealer skal opfylde Færdselsarealer for Alle i det omfang, det er praktisk muligt. Herved tvinges planlæggere og rådgivere til aktivt at forholde sig til tilgængelighedsløsningerne, herunder at skulle argumentere for eventuelle fravalg.

7.1.7 INDGÅ SAMARBEJDER OM ADGANG TIL TOILETTER I BYDELENES CAFEER OG RESTAURANTER, DER ER TILGÆNGELIGE.

Hvad?

Offentlige toiletter er en stor udgift at opsætte og drifte. Der er få tilgængelige og borgerne i undersøgelsen påtaler, at sæsonbetonede åbningstider er en barriere.

Hvorfor?

Borgerne med gangbesvær oplever udfordringer med antallet, åbningstiderne og driften af handicapvenlige offentlige toiletter. En borger på Østerbro fortæller, at et handicapvenligt toilet har været ude af drift i omkring et år, og derfor ikke kan benyttes.

Ved at etablere samarbejder med cafeer og restauranter i bydelen om brug af toiletter, kan Københavns Kommune fokusere på driften af de eksisterende

offentlige toiletter og kompensere cafeer og restauranter for rengøring og vedligeholdelse af de toiletter, de stiller til rådighed.

Hvordan?

For at give adgang til flere toiletter i bydelene uden at skulle sætte mange offentlige toiletter op.

Ved at lave aftaler med cafeer og restauranter, der har tilgængelige indgange og toiletter vil borgerne med gangbesvær have lettere ved at komme rundt i byen med adgang til toiletfaciliteter. Samarbejdet vil derefter kunne skrives ind i Københavnerkortet, så borgerne har overblik over hvilke cafeer/restauranter, der tilbyder fri adgang til handicapvenlige toiletfaciliteter.

Et godt eksempel på denne tilgang er i Paris, hvor et projekt er sat i værk for at forbedre adgangen til offentlige toiletter for alle. Som en del af programmet har byen indgået aftaler med caféer og andre virksomheder om at tillade ikke-betalende kunder at bruge deres toiletter. Under dette program viser deltagende caféer og restauranter et skilt med teksten "Toilettes Grand Public" på deres facade, som indikerer, at deres toiletter er tilgængelige for offentlig brug. Byen tilbagebetaler virksomhederne omkostningerne ved at levere denne service, herunder omkostningerne ved rengøring og vedligeholdelse af toiletterne.

Forslaget har ikke været forelagt eller diskuteret med HORESTA.

7.1.8 TÆNK TILGÆNGELIGHED IND I ALLE MØDER MED BORGERNE, IKKE KUN NED I KONKRETE VEJPROJEKTER.

Hvad?

Som handicapkonventionen understreger, bør personer med gangbesvær have mulighed for aktivt at blive inddraget i beslutningsprocesser om politikker og ordninger, herunder enhver politisk ordning, der direkte vedrører dem. Tilgængeligheden bør derfor sikres, når borgere inviteres til borgersamlinger, høringer og møder i Københavns Kommune.

Hvorfor?

Det er ikke kun tilgængeligheden på og omkring vejene, der skaber et løft af tilgængeligheden for borgere med gangbesvær. Det er også mulighed for at deltage i møder, høringer og borgersamlinger, hvor projekter og indsatser om tilgængelighed og andre forhold i byen diskuteres.

Derfor bør en del af kommunens interne processer indebære en afdækning af, om bygninger, vejen til bygninger og lokalerne er tilgængelige for borgere at komme til og fra.

Dele af TMF's lokaler er ikke tilgængelige med ramper, hvorfor visse møder må holdes i andre lokationer. En tilgængeliggørelse af Kommunens egne faciliteter vil sikre, at borgere med gangbesvær har mulighed for at deltage på lige fod med ikke gangbesværede borgere.

En borger fortæller om at være blevet fanget på en etage efter et offentligt møde da strømmen til elevatoren automatisk blev slukket efter almindelig arbejdstid for at spare på strøm. Borgeren måtte derfor ringe efter en elevatorreparatør, for at kunne komme ud.

Hvordan?

Københavns Kommune vil kunne etablere en checkliste over tilgængelighedskriterier, der skal overholdes når borgere og organisationer inviteres til høringer, samlinger og møder. Udover en checkliste anbefales det, at Kommunen sikrer, at afbrydelse af strøm, lys og aflåsning ikke sker umiddelbart efter møder, men der indregnes tid, til at sikre at alle borgere og medarbejder ikke er på området når der f.eks. Slukkes for strøm til en elevator, gangbesværede borgere har brug for til at komme ud af bygningen.

En checkliste til tilgængelighedskriterier kan bl.a. indeholde spørgsmål der afdækker indgang og adgangsveje, elevatorer, toiletter, og skilte og markeringer. Se eksempel herefter.

Checkliste

Indgang og adgangsveje:

Er der en jævn og bred indgang, der er nem at finde? Er der en rampe, hvis bygningen har trapper? Er der en automatisk døråbner? Er dørhåndtagene lette at gribe og betjene, også for personer med nedsat håndstyrke eller greb?

Elevatore:

Er der en elevator tilgængelig? Er elevatoren stor nok til at rumme en kørestol eller en gangbesværet person med en hjælper? Er der en talealarm og/eller braille på knapperne?

Toiletter:

Er der tilstrækkelige handicaptoiletter til rådighed? Er toiletterne rummelige nok til at rumme en kørestol eller en gangbesværet person med en hjælper?

Skilte og markeringer:

Er der letlæselige skilte og markeringer, der angiver, hvor forskellige faciliteter og rum er? Er der skilte og markeringer, der angiver nødudgange og evakueringsruter?

Eksempel på checkliste.

7.1.9 UDARBEJDT ET ALTERNATIV TIL NUVÆRENDE STANDARDER FOR FORHOLD PÅ PRIVATE FÆLLESVEJE.

I kortlægningen af de interne processer i Københavns Kommune kom det frem, at Københavns Kommune har mulighed for at pålægge private fællesveje at leve op til samme standarder som de offentlige veje er i. Dog er dette pt. en udfordring, da de offentlige veje ikke altid lever op til standarderne.

Et alternativ, der vil gøre det lettere at sikre en højere standard på private veje kunne være at sætte standarderne for private veje til at følge bydelens standarder for offentlige veje frem for hele kommunens. Således vil nogle bydeles kunne sætte højere krav til private fællesveje, hvorimod Københavns Kommune vil kunne fokusere en indsats på at løfte standarderne i de bydele, standarderne er mest udfordrede.

7.3 INFORMATION MÅLRETTET BORGERE MED GANGBESVÆR

Som en del af anbefalingerne er det afgørende at målrette information til borgere med gangbesvær. Flere udfordringer i forhold til tilgængelighed skyldes misforståelser og manglende viden eller kommunikation via forkerte kanaler for målgruppen. Dette afsnit beskriver kommunens muligheder for at rette information direkte mod borgere med gangbesvær og sikre, at den information, som kommunen besidder, bliver videregivet i det format, som borgerne benytter.

7.2.1 GIV BORGERNE VIDEN OM BYGGE- OG VEJARBEJDE GENNEM DE KANALER DE ALLEREDE FÅR VIDEN IGENNEM

Hvorfor?

Ændringer i vejforhold spiller en stor rolle for borgere med gangbesvær. De oplever udfordringer med bl.a. byggearbejde heriblandt stilladser og delte passager ved vejarbejde. I værste tilfælde må borgerne opgive deres gøremål da udfordringerne bliver for omfattende. Borgerne mangler information om hvor, hvornår og hvorfor bygge- og vejarbejdet foregår, så de har mulighed for at forholde sig til inden de rammer ind i det uventet.

På Københavns Kommunes hjemmeside under Trafik og veje har borgerne mulighed for at finde et kort over vejarbejde. Her står vejnavn, kategori, start og forventet slutdato, entreprenør, bygherre samt tidsrummet på dagen, hvor arbejdet foregår. Netop denne information, er hvad borgerne med gangbesvær efterspørger, men de mangler viden om, at kortet eksisterer. I målgruppen er det samtidig ikke alle borgere, der oplever digitale løsninger som en anvendelige eller let tilgængelig løsning.

Hvordan?



Københavns Kommunes værktøj til information om byggearbejde i kommunen.

Den kvalitative undersøgelse viser, at borgere med gangbesvær hovedsageligt navigerer efter pejlemærker i byrummet, belægning og med hjælp fra andre mennesker. Københavns kommune har mulighed for at benytte denne

viden til at udarbejde en informationsindsats.

Rammerne for en sådan indsats bør dække over:

- Mere videreformidling af byggearbejde både inden og under dets varighed. Med de informationer, der allerede eksisterer i Kortet over nuværende vejarbejde.
- Udbredelse af kendskab til 'kortet over vejarbejde' gennem organisationer og tilbud henvendt målgruppen. Organisationerne kan f.eks. viderelede information om kortets eksistens til deres medlemmer. På aktivitets- og botilbud kan borgerne f.eks. få hjælp til at få information om vejarbejde, der påvirker deres dagligdag.
- Mere information og skiltning ved vej- og byggearbejdspladserne. Borgerne efterspørger information om varighed, entreprenørinformation og ikke mindst årsagen til arbejdet.

Det vigtigt at huske, at alle i målgruppen ikke har samme forudsætninger for at benytte digitale tilbud til at finde information. Derfor er en indsats via mere skiltning på stedet og deling af information til organisation og tilbud central. Det nævnes bl.a. hos beboerne på plejehjemmet Solgaven der har et ønske om, at information omkring bygge- og vejarbejde videreformidles gennem plejehjemmet.

Københavns Kommune har mulighed for at opsætte et pilotprojekt i forbindelse med København Syd Station hvor information om bygge- og vejarbejdet kan videreformidles gennem de organisationer, bosteder og tilbud, der er til borgere med gangbesvær i området omkring København Syd Station.



Ny Ellebjerg Station i dag.

7.2.2 GØR DET KLART, HVAD OG HVOR KOMMUNEN HAR OG IKKE HAR INDFLYDELSE

Hvorfor?

For målgruppen er det ikke ejerforholdene af stationer, og steder omkring kollektiv trafik eller ejerforholdet på vejnettet, de har fokus på. De fokuserer på de udfordringer og behov de møder i byrummet, uanset hvor det ansvar ligger. De oplever byen som en helhed, der taler sammen, og hvor kommunen opleves som den primære institution med ansvar for denne helhed. Også i situationer, hvor ansvaret ligger andre steder, eller mellem organisationer og institutioner. Det vil derfor gavne kommunen at formidle, hvad og hvor kommunen har mulighed

for at fremme tilgængeligheden og hvilke steder kommunen ikke kan påtage sig dette ansvar. Denne gennemsigtighed vil skabe en bedre forståelse af kommunens handlerum, så borgernes forventninger til indsatser stemmer bedre overens med kommunens muligheder for forbedringer.

Hvordan?

Da der er komplekse ejerforhold ved f.eks. metro- og S-togsstationer, kan det være svært at formidle, hvor ansvaret ligger. Her vil Københavns Kommune med fordel kunne informere borgerne

om ansvarsfordelingen og dermed skabe transparens.

Københavns Kommune har derudover mulighed for at henvise til Københavnerkortet for information om ejerforhold for vejnettet.

Udbredelsen af denne information kan ske via flere kanaler heriblandt hjemmeside, afdelingerne i TMF, der er i berøring med borgerne, lokaludvalg samt i information der sendes ud til interessenter, organisationer og aktivitetstilbud til målgruppen.

7.3 INFORMATION MÅLRETTET BORGERE I KØBENHAVNS KOMMUNE

En stor del af de adfærdsmæssige og midlertidige fysiske udfordringer fra den kvalitative undersøgelse skyldes en manglende viden blandt borgerne, der resulterer i uhensigtsmæssig adfærd. Denne mangel på viden om tilgængelighedstiltagenes funktionalitet og formål resulterer i dårlig tilgængelighed i de områder, der ellers har god fysisk tilgængelighed, f.eks. ved uhensigtsmæssig parkering af cykler, udeservering etc.

Borgere og besøgende i kommunen agerer således uhensigtsmæssigt, fordi de ikke har den nødvendige forståelse af f.eks. ledelinjer, signaler og andre elementer, der er tiltænkt at øge tilgængeligheden.

Nærværende afsnit søger derfor at afdække kommunens muligheder for at påvirke adfærden blandt Københavns Kommunes borgere og besøgende, for derigennem at øge tilgængeligheden.

7.3.1 INFORMER KØBENHAVNERE OG BESØGENDE OM TILGÆNGELIGHEDSTILTAGENES (LYDSIGNALER, RAMPER ETC.) FORMÅL I BYRUMMET.

Hvorfor?

Som den kvalitative undersøgelse fremhæver, er det ikke blot de permanente fysiske udfordringer, der påvirker tilgængeligheden i byen. U hensigtsmæssig adfærd står i flere tilfælde i vejen for de gode tilgængelighedstiltag, der eksisterer i kommunen. Ved at skabe en øget viden om de eksisterende tilgængelighedstiltag, bl.a. ramper, ledelinjer og lydsignaler, øges bevidstheden i den brede befolkning, hvilket på sigt vil medføre en mere hensigtsmæssig adfærd.

TMF-medarbejdere påpeger, at tidligere initiativer har været iværksat for at gøre borgere opmærksomme på bl.a. ledelinjer. Tiltagene har bl.a. være i format af mobile kampagnestandere. Tiltagene bliver dog af TMF vurderet til at have en begrænset effekt.

Hvordan?

Da manglende viden i den brede borgergruppe fortsat opleves som en udfordring, anbefales en indsats, der fremhæver tilgængelighedstiltagene i byrummet, for derigennem at kunne påvirke adfærden.

En oplysningsindsats, der sættes direkte i kontekst med bl.a. ledelinjer og kørelinjer, vil kunne skabe opmærksomhed og viden blandt alle borgere, og formidle vigtigheden af tilgængeligheden i byen.

For at sikre, at borgerne forstår tiltagene, hvor de møder dem, anbefales det at videregive informationen direkte ved de konkrete tilgængelighedstiltag f.eks. i form af piktogrammer, der er let-aflæselige. Her vil borgerne i kontekst kunne forstå, hvem en kørelinje er tiltænkt og hvorfor der er opmærksomhedsfelter i byen. Se illustrationseksempel herunder.



Eksempel på piktogram på kørelinje.



Eksempel på piktogram ved ledelinje.

Indsatsen kan supporteres af en informationskampagne via digitale og analoge kanaler, så informationen rammer et bredest muligt udsnit af borgerne i kommunen. Her vil Københavns Kommune med fordel kunne hente inspiration i Fødevarestyrelsens kampagneinitiativer om de officielle kostråd, hvor



Eksempel på multi-channelmuligheder.

kampagnesangen "Hvad fuck er en bælgrugt" fik stor eksponering.

Interesseorganisationer kan med fordel inddrages i dette initiativ, herunder også trafikskelskaberne, hvor bl.a. DSB har gjort en særlig indsats for opførslen på perronerne.

Se videoen og find sangen på Youtube

Du kan se musikvideoen her:



Kampagnesangen findes på alle streamingtjenester og på [Dokumentationssange Youtube](https://www.youtube.com/watch?v=...) kanaler og understøttes af en kostråds kampagne på de sociale medier, ligesom flere partnere i Fødevarepartnerskabet for værdhed og klima bælker op om sang og kampagner.

Kostråd til Måltider i daginstitutioner, skoler og kantiner, lanceres d. 27. januar kl. 14.00. [føl med på www.kostrarad.dk]

7.3.2 ADFÆRDSDESIGN OG KAMPAGNE, DER TYDELIGGØR RAMMERNE FOR CYKELPARKERING



Hvorfor?

Den kvalitative undersøgelse fremhæver cykelparkering som en særlig adfærdsmæssig udfordring for borgere med gangbesvær. København er kendetegnet som værende en cykelby, hvorfor cyklerne naturligt optager megen plads i bybilledet.

Selvom, der kan være god tilgængelighed i et område, kan uhensigtsmæssig parkering af cykler have stor indflydelse på, hvor tilgængelig byen opleves. Københavns Kommune bør derfor overveje mulighederne for at gøre cyklisterne opmærksomme på, at man som cyklist skal forsøge at parkere sin cykel inden for de afgrænsede områder - for derigennem at bidrage til god tilgængelighed.

Hvordan?

En tydeligere afgrænsning af området for cykelparkering kan bl.a. ske via informationskanaler og bedre fysisk afgrænsning af området.

En ekstensiv indsats kunne inkludere følgende:

- Kampagneperiode, hvor cykler der er parkeret ulovligt fjernes.
- Øget information om, hvor man ikke skal parkere, samt vejledning til, hvor den nærmeste cykelparkering forefindes (særligt ved stationer).



Navigation til ledig cykelparkering i Utrecht

Det er ikke muligt for kommunen permanent at fjerne ulovligt parkerede cykler.

Borgerne nævner i undersøgelsen løsningen på Skjolds Plads som et godt initiativ. På Skjolds Plads har Københavns Kommune udført et forsøg med håndhævelse af cykelparkeringsforbud omkring nedgangen til metrostationen, hvor der ofte bliver parkeret cykler i ledelinjen til elevatoren. Forsøget bestod af både kommunikative tiltag i form af store runde klistermærker på muren, hvor der stod "ingen cykler her" samt klistermærker med info om hvorfor cykler ikke måtte parkeres. Desuden blev der



Informationsmærke om cykelparkering fra Skjolds plads.

opsat bystandere, hvor det blev oplyst, at cykler ville blive flyttet og hvorhen. I otte uger blev ulovligt parkerede cykler flyttet. Evalueringen af forsøget er ikke udarbejdet, men forvaltningen vurderer, at forsøget har haft en positiv effekt. Det er pt. ikke muligt at få tilladelse fra Vejdirektoratet til permanente ordninger der indbefatter flytning af cykler.

I Utrecht og Holland generelt har de haft god erfaring med digital skiltning, der henviser til ledige cykelparkeringshuse, som en del af en større cykelparkeringsstrategi. På Amagerbro Station bliver denne type dynamisk skiltning også testet i forbindelse med cykelkælderens ved metrostationen.

8 ANLÆGSPROJEKTER

8.1 INDLEDNING

På baggrund af vores analyse anbefaler vi 22 konkrete anlægsprojekter, hvor vi vurderer, at der er et behov for at forbedre tilgængeligheden, og som vi derfor anbefaler, at Københavns Kommune prioriterer.

Anlægsprojekterne har vi udpeget på baggrund af følgende kriterier:

1. De er placeret i beboelsesområder, som vi vurderer, har en særlig betydning for borgere med gangbesvær (f.eks. beboelse som demenscentre, boligområder ejet af dansk blindesamfund mv).
2. Der eksisterer destinationer i området, som vi vurderer, har en særlig betydning for borgere med gangbesvær (fx sundhedshuse)
3. Der er tilgængelighedsproblemer på de berørte strækninger.
4. Projekterne er spredt over alle kommunens bydele.

Vi har anvendt følgende metoder til at udpege projekterne. Vi har via GIS-kort lokaliseret 1) beboelsesområder, 2) væsentlige destinationer og 3) ruter, der forbinder de to punkter med kollektiv trafik. Vi har derudover i analysen inddraget input fra den kvalitative undersøgelse og teledata og herefter konkretiseret projekterne. Metoden beskrives mere detaljeret i metodeafsnittet, afsnit 4.10.

8.1.1 FORUDSÆTNINGER FOR ANLÆGSOVERSLAGENE

Der gælder disse forudsætninger for de udpegede konkrete anlægsprojekter:

Projekterne har ikke gennemgået f.eks. trafiksikkerhedsrevision eller politigodkendelse, og kan derfor fremtræde mere detaljerede end processen egentlig berettiger. Derudover er der ikke set på detaljer som eksempelvis afvanding og evt. sammenhænge med igangværende projekter. Ved beslutning om gennemførelse skal der foretages en egentlig projektering, hvor disse og andre forhold belyses. Denne proces kan medføre ændringer i projekterne og skabe en større anlægsøkonomi.

De udarbejdede anlægsoverslag omfatter tillæg til basisoverslaget (mængder X enhedspriser) på arbejdsplads 20%, projektering 20% samt uforudsete udgifter 70%, hvilket er udtryk for det lave detaljeringsniveau i projekterne.

Københavns Kommunes interne bygherreudgifter er ikke medregnet.



Kort over udpegede projekter.

8.2 SAMLET OVERSICHT OVER UDPEGEDE PROJEKTER

Bydel	Lokalitet	I tilgængelighedsbarrierer 2017	Overslag (mio. kr.)
Brønshøj - Husum	1. Husum skole	Del af Husum Park ruten	0,1
Brønshøj - Husum	2. Brønshøj Torv	Brønshøj ruten	1,7
Vanløse	3. Sallingvej	Advents ruten	5,8
Vanløse	4. Jydeholmen	Del af Vanløse station-ruten	3,0
Valby	5. Vigerslev Allé		3,2
Bispebjerg	6. Bispebjerg		2,1
Bispebjerg	7. Ørnevej	Fuglekvarter ruten	3,1
Nørrebro	8. Skjolds Plads		3,5
Nørrebro	9. Sjællandsgade	Sjællandsgade	3,6
Nørrebro	10. Blågårdsgade		3,4
Østerbro	11. Lille Vibenshus	Jagtvej ruten	3,7
Østerbro	12. Østerbro Svømmehal	(Østerbrogaderuten, nord)	1,5
Østerbro	13. Rigshospitalet	Rigshospitalet	0,1
Indre By - Chr.havn	14. Nørreport Station		3,1
Indre By - Chr.havn	15. Christianshavn	(Christianshavns ruten)	1,0
Vesterbro - Enghave	16. Vesterbro		2,3
Vesterbro - Enghave	17. Mozartsvej	Del af Sydhavns ruten	2,4

Fortsættes på efterfølgende side.

Amager Vest	18. Leifsgade		4,5
Amager Vest	19. Brydes Allé	Artilleriruten mm	3,2
Amager Vest	20. Persillevej		1,7
Amager Vest	21. Ørestad	(Ørestadruten)	2,2
Amager Øst	22. Amagerbro	Centerruten	2,5
Hele byen	Pulje til mindre, løbende tilgængelighedstiltag		1,0 om året
Hele byen	Pulje til signalprojekter		1,0 om året
Hele byen	Pulje til cykelparkering		3,0 om året
(Hele byen)	Demonstrationsprojekt for rekreativt område, Lokalitet ikke udpeget		3,0

8.3 INDRE BY

8.3.1 ANBEFALING TIL ANLÆGSPROJEKTER I BYDELEN

Anbefalingen for Indre By–Christianshavn omfatter to projekter:

- Nørreport Station
- Christianshavns Torv

Der er en række tilgængelighedsproblemer i Middelalderbyen, men det forudsættes, at disse løses i forbindelse med det kommende byrums- og trafikprojekt.



Kort over projekter i Indre By - Christianshavn

8.3.2. NØRREPORT STATION

Projektet er delvist sammenfaldende med "Voldgaderuten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et vidt udvalg af butikker, kulturtilbud, samt Kongens Have og Botanisk Have. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og Nørreport Station.

Projektet omfatter:

- Udskiftning af ledelinjerne på pladsen. Der kan opnås synergi med en implementering af løsninger beskrevet i Foranalysen af Nørreport Station, der viser, at ledelinjerne hører sammen med forpladsens afvanding og en ændring heraf kræver, at terrorsikringen også skal ændres.

ANLÆGSOVERSLAG 3,1 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.3.3 CHRISTIANSHAVNS TORV

Projektet er delvist sammenfaldende med "Christianshavn-ruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et stort kompleks af pleje- og ældreboliger, grønne områder, og butikker til hverdagsindkøb. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppestederne og metrostationen på Christianshavns Torv.

Projektet omfatter:

- Etablering af tilgængeligheds løsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i krydsene Torvegade - Dronningensgade og Sankt Annæ Gade - Prinsessegade.
- Gangbane ved hjørnet Sankt Annæ Gade - Dronningensgade
- Overkørsler ved Dronningensgade - Mikkel Vibes Gade.

ANLÆGSOVERSLAG 1,0 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.4.1 ANBEFALING TIL ANLÆGSPROJEKTER PÅ AMAGER ØST

- Amagerbro Station



Kort over projekter på Amager Øst

8.4.2 AMAGERBRO STATION

Projektet er sammenfaldende med "Centerruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et stort kompleks af pleje- og ældreboliger, svømmehallen på Frankrigsgade, Borgerservice, og kulturcenter. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppestederne på Holmbladsgade, samt Amagerbro Station.

Projektet omfatter:

Reberbanegade/Amagerbro Station

- Ledelinje langs Amager Centret mellem nedgangen til metrostationen og hovedindgangen til Amager Centret.
- Jævn belægning i forlængelse af Tovværkgade.
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) ved fodgængerovergangen ud for Jacob Holms Gade.
- Overkørsel ved Jacob Holms Gade.
- Overkørsel eller fodgængerovergang ved Brysselgade.

Brysselgade

- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) ved fodgængerovergangen over Ålandsgade.
- Opmærksomhedsfelt ved indgangen til Amager Centret.

Frankrigshusene

- Jævne overkørsler ved Ålandsgade og private indkørsler.
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i krydset med Frankrigsgade.
- Københavnerfortov eller ledelinje i nordsiden af Frankrigsgade frem til svømmehallen og Lybækgade.
- Opmærksomhedsfelt ved indgangen til svømmehallen.

Ålandsgade

- Overkørsler, bl.a. ved indkørsel til Amager Centrets P-hus.
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) ved krydset med Holmbladsgade.

Fokus på cykelparkering på pladsen foran Amager Centret.

ANLÆGSOVERSLAG 2,5 MIO. KR.

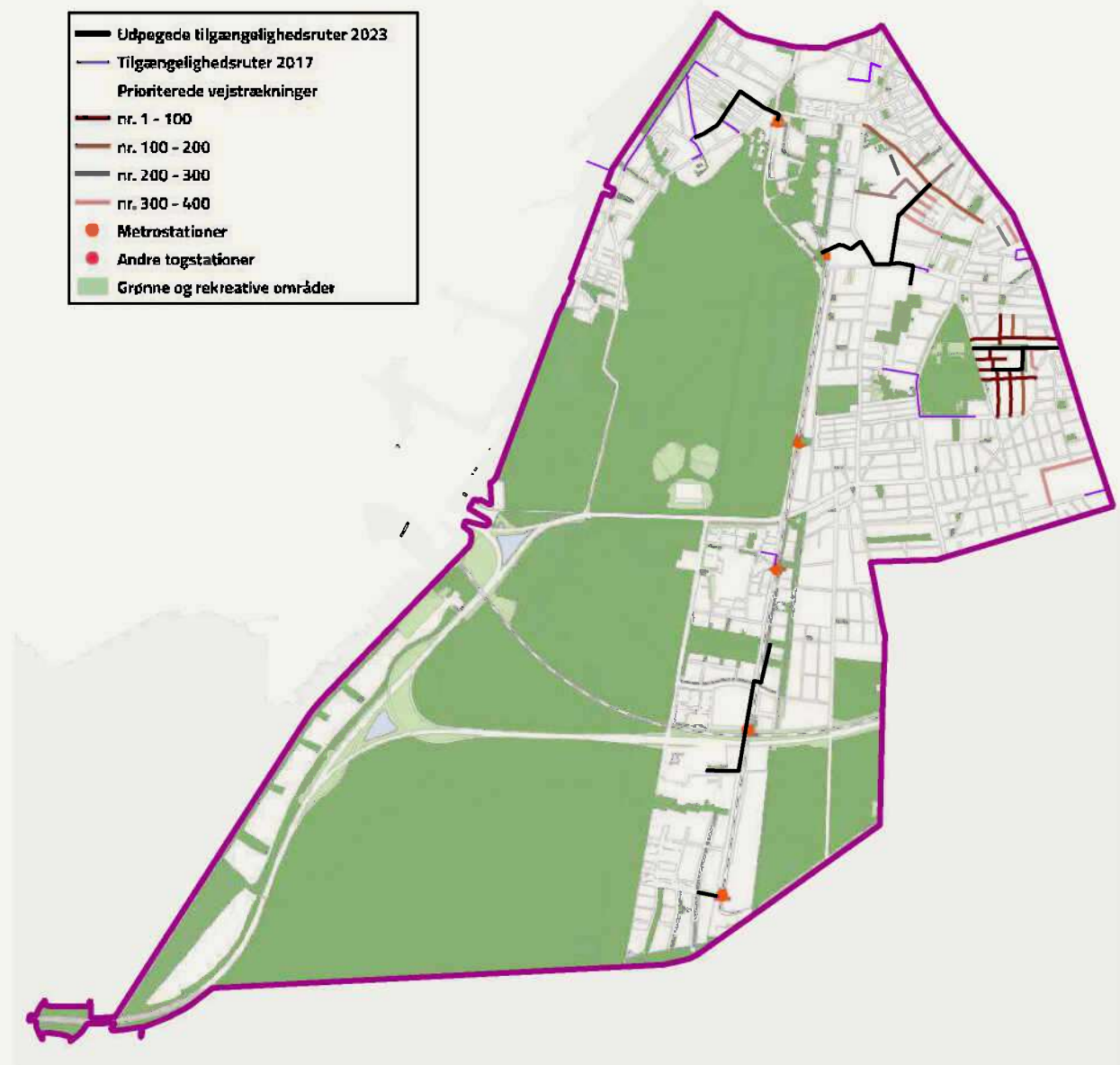
Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.5 AMAGER VEST

8.5.1 ANBEFALING TIL ANLÆGSPROJEKTER PÅ AMAGER VEST

Anbefalingen for Amager Vest omfatter fire projekter:

- Snorresgade - Leifsgade
- Brydes Allé - "Amagerfælledvej" (Ørestad)
- Persillevej - Radisevej
- Ørestad



Kort over projekter på Amager Vest

8.5.1 SNORRESGADE - LEIFSGADE

Projektet er delvist sammenfaldende med "Artilleriruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et stort kompleks af pleje- og ældreboliger, Ældre Sagen og butikker til hverdagsindkøb. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og Islands Brygge Metrostation.

Projektet omfatter:

Leifsgade:

- Overkørsler ved Gullfossgade, Halfdansgade, Egilsgade og private indkørsler. Løsningen medfører, at vigepligten vendes i krydset Snorresgade - Halfdansgade.
- Etablering af tilgængeligheds løsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) ved fodgængerovergangen ved Kigkurren.
- Jævne belægninger mm ved busstoppestedet på Kigkurren.
- Overkørsler ved private indkørsler.
- Opmærksomhedsfelter ved Bergthoragade og Gunløgsgade.

Njalsgade:

- Overkørsler ved private indkørsler (nordsiden).
- Opmærksomhedsfelt ved adgang til metrostationen.

ANLÆGSOVERSLAG 4,5 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.5.2 BRYDES ALLÉ - AMAGERFÆLLEDVEJ (DR BYEN)

Projektet er delvist sammenfaldende med "Brydes Allé ruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. to komplekser af pleje- og ældreboliger, seniorklub, handicaptilbud, og et aktivitetscenter. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og DR Byen Metrostation.

Projektet omfatter: (elementer i parentes er placeret på privatvej)

Brydes Allé:

- Etablering af tilgængeligheds løsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) ved fodgængerovergangen over Sundholmsvej.
- Overkørsler ved Sognefjordsgade, Lysefjordsgade, Mjøsengade, Birketinget og en række private indkørsler.

Peder Lykkes Vej:

- Etablering af fodgængerovergangen med tilgængeligheds løsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) ved krydsningen øst for Brydes Allé og ved krydset med Amagerfælledvej.
- Taktilelementer og ramper til cykelsti ved busstoppesteder.

Amagerfælledvej (Ved DR Byen): (Privatvej, By&Havn)

- (Sammenhængende ledelinje frem til DR Byen Metro).

ANLÆGSOVERSLAG 3,2 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.5.4 PERSILLEVEJ - RADISEVEJ

Projektet er delvist sammenfaldende med "Sundbyøsterruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et stort kompleks af pleje- og ældreboliger, handicaptilbud, og seniorklub. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppestederne på Amagerbrogade og Irlandsvej.

Projektet omfatter: (elementer i parentes er placeret på privatvej)

Fussingsvej - Persillevej:

- (Overkørsler ved Valmuevej, Radisevej og private indkørsler).
- (Opstramning af gangbaner og opmærksomhedsfelter ved primære indgange).
- Overkørsel mod Irlandsvej.

Radisevej:

- Opstramning af gangbaner og opmærksomhedsfelter ved primære indgange.

Tomatvej:

- Overkørsler ved Kaktusvej og Pæronvej.
- Opstramning af gangbaner og opmærksomhedsfelter ved primære indgange.

ANLÆGSOVERSLAG 1,7 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.5.5 ØRESTAD

Projektet er sammenfaldende med "Ørestadsruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. indkøbsmuligheder i Fields, og kulturaktiviteter. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og Ørestad Station. På "Ørestadsruten" er der i årene 2020-2021 etableret en række tilgængelighedstiltag, bl.a. ledelinjer på delstrækninger af Ørestads Boulevard. Alligevel kommenterer borgerne en række detaljer, bl.a. at de trykknappbetjente signaler i krydsene ikke kan betjenes fra kørestol, fordi de er kombineret med lydsignalerne, der (korrekt) er placeret ud for den høje kantsten i fodgængerovergangen.

Desuden kommenteres fodgængerovergangen mellem Ørestad Metro og Fields som utryg.

Projektet omfatter:

Ørestads Boulevard

- Etablering af signal (inkl. lydsignal) ved fodgængerovergangen mellem Ørestad Metro og Fields (taktilelementer og ramper findes allerede).
- Etablering af supplerende standere med tryknap, samt lydsignaler, hvor disse ikke findes i krydsene med Arne Jacobsens Allé, Hannemanns Allé, Ejler Billes Allé og Asger Jorns Allé.
- Ledelinje mellem Ørestad Boulevard og Ørestad metrostations trapper.

I givet fald skal forslaget underkastes en nærmere trafiksikkerhedsmæssig og signalteknisk vurdering, da løsningen kan medføre nedsat fremkommelighed for busser og cykler, medmindre der arbejdes med en høj grad af trafikstyring.

ANLÆGSOVERSLAG 2,2 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.6 VESTERBRO-KONGENS ENGHAVE

8.6.1 ANBEFALING TIL ANLÆGSProjekter PÅ VESTERBRO-KGS ENGHAVE

Anbefalingen for Vesterbro - Kgs. Enghave omfatter to projekter:

- Borgmester Christiansens Gade - Mozartsvej - Stubmøllevej
- Gasværksvej - Istedgade - Oehlenschlägersgade



Kort over projekter på Vesterbro- Kgs Enghave

8.6.2 BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE - MOZARTSVEJ - STUBMØLLEVEJ

Projektet er delvist sammenfaldende med "Sydhavnstruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et stort kompleks af pleje- og ældreboliger. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål, Sjælør Station og den kommende metrostation på Mozarts Plads.

Projektet omfatter:

- Etablering af tilgængeligheds løsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i krydset Stubmøllevej - Mozartsvej (teglklubbelægning) og Borgmester Christiansens Gade - Borgbjergsvej.
- En strækning ledelinje over pladsen i Rubinsteinsvej ved Stubmøllevej - Mozartsvej.
- Overkørsler ved en række sideveje til Mozartsvej og Borgmester Christiansens Gade-Straussvej.

ANLÆGSOVERSLAG 2,4 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.6.3 GASVÆRKSVEJ - ISTDGADE - OEHLenschLÆGERSGADE

Projektet er delvist sammenfaldende med "Vesterbrogaderuten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. flere forskellige komplekser af pleje- og ældreboliger. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppestederne på Vesterbrogade og Enghave Plads metrostation.

Tilgængelighedsniveauet på Istedgade og Gasværksvej er løftet ved de seneste ombygninger med bl.a. gennemførte fortove ved de fleste sidegader, og der er eksempelvis etableret en tydelig ledelinje frem til Enghave Plads metrostation.

Derimod er der, især i den nordlige del af Oehlenschlægersgade, et stort antal gamle Kinnekullarender (render, der leder regnvand ved nedløbsrør ud over fortovet) og enkelt brostensoverkørsel.

Projektet omfatter:

- Overkørsler over Kaalundsgades udmunding i Oehlenschlægersgade og krydset Matthæusgade - Oehlenschlægersgade.
- Etablering af jævne overkørsler ved portåbninger i Oehlenschlægersgade og Gasværksvej.
- Udskiftning af Kinnekullarender i Oehlenschlægersgade.

ANLÆGSOVERSLAG 2,3 MIO. KR.

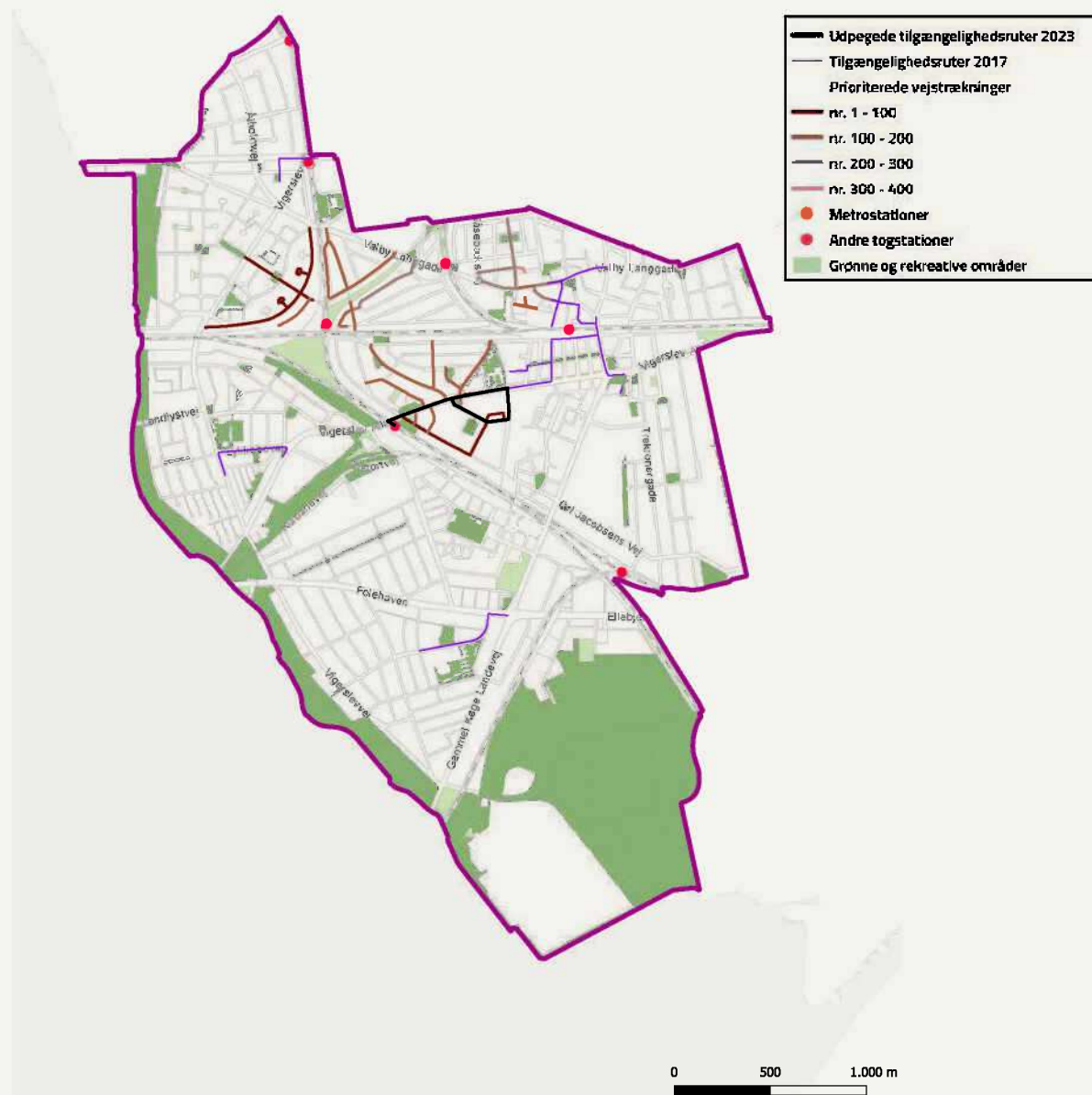
Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.7 VALBY

8.7.1 ANBEFALING TIL ANLÆGSPROJEKTER I VALBY

Anbefalingen for Valby omfatter ét projekt:

- Vigerslev Allé – Ramsingsvej



Kort over projekter i Valby

8.7.2 VIGERSLEV ALLÉ – RAMSINGSVEJ

Projektet er delvist sammenfaldende med "Vigerslev Allé-ruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et stort kompleks af pleje- og ældreboliger samt boliger for blinde på Ramsingsvej. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppestederne på Vigerslev Allé og Vigerslev Allé station.

Projektet omfatter: (elementer i parentes er placeret på privatvej)

- Etablering af tilgængelighedsløsninger (evt. fodgængerovergang, nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i krydsningsmuligheden over Vigerslev Allé ved Saxtorphsvej og i det signalregulerede kryds Vigerslev Allé - Fengersvej - Vilhelm Thomsens Allé.
- Overkørsler over Høffdingsvejs, Saxtorphsvejs og Panumsvejs udmundinger i Vigerslev Allé samt indkørsel vest for Mogens Fogs Plads
- (Københavnerfortov eller ledelinje i Vilhelm Thomsens Allé)
- (Overkørsel på Ramsingsvej).
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (taktilelementer, læskærm, rampe til cykelstiniveau osv.) på busstoppestederne ved Vigerslev Allé station og ved Vilhelm Thomsens Allé.

ANLÆGSOVERSLAG 3,2 MIO. KR.

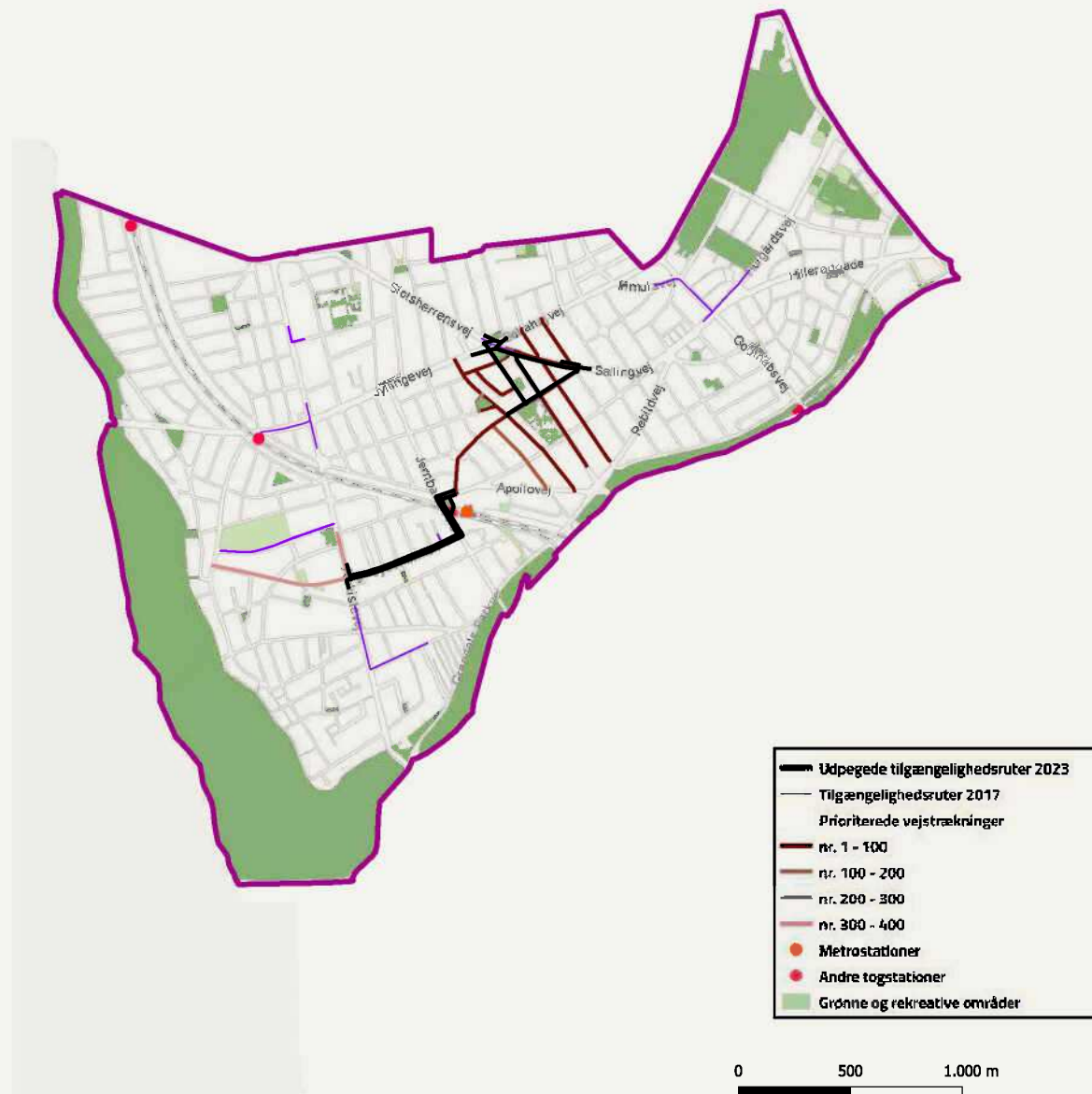
Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.8 VANLØSE

8.8.1 ANBEFALING TIL ANLÆGSPROJEKTER I VANLØSE

Anbefalingen for Vanløse omfatter to projekter:

- Sallingvej - Jyllingevej
- Jydeholmen - Jernbane Allé



Kort over projekter i Vanløse

8.8.2 SALLINGVEJ - JYLLINGEVEJ

Projektet er delvist sammenfaldende med "Adventsruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et stort kompleks af pleje- og ældreboliger og et sundhedshus. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppestederne på Sallingvej og Jyllingevej.

Projektet omfatter:

- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i krydset Jyllingevej-Sallingvej og Sallingvej-Åbakkevej.
- Overkørsler over Randbølsvejs og Ådalsvejs udmundinger i Sallingvej og i krydset Katrinedalsvej - Randbølvej.
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (fremrykkede stoppesteder med taktilelementer, læskærm o.s.v.) på busstoppestederne, der betjener området (6 stk.).

ANLÆGSOVERSLAG 5,8 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.8.3 JYDEHOLMEN - JERNBANE ALLÉ

Projektet er delvist sammenfaldende med "Vanløse Stations Ruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et kompleks af pleje- og ældreboliger, handicaptilbud, seniorklub og butikker til hverdagsindkøb. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppestederne på Ålekistevej og Vanløse Station.

Projektet omfatter på Jydeholmen:

- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i krydset Jydeholmen-Ålekistevej og Jydeholmen-Jernbane Allé.
- Overkørsler over en række sideveje (bl.a. ved Helga Larsens Plads) og private overkørsler.
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (fremrykkede stoppesteder med taktilelementer, læskærm osv.) på busstoppestederne, der betjener området (6 stk.).

Projektet omfatter på Jernbane Allé:

- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i krydset Jernbane Allé-Vanløse Allé og fodgængerovergangen ud for Vanløse Station.
- Overkørsler ved enkelte private indkørsler.
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (fremrykkede stoppesteder med taktilelementer, læskærm o.s.v.) på busstoppestederne, der betjener området (6 stk.).

ANLÆGSOVERSLAG 3,0 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.9.1 ANBEFALING TIL ANLÆGSPROJEKTER I BRØNSHØJ-HUSUM

- Husum Skole
- Brønshøj Torv



8.9.2 HUSUM SKOLE

Projektet er delvist sammenfaldende med "Husum Park ruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. en stor mængde sportsfaciliteter og ældreboliger. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppestederne på Husumvej.

Projektet omfatter: (elementer i parentes er placeret på privatvej)

- Etablering af tilgængelighedsløsninger (fodgængerovergang, nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i krydsningsmulighederne over Husumvej ved Korsager Allé
- (Overkørsler på indkørsler og sideveje på Karlslundevej og Smørumvej)
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (fremrykkede stoppesteder med taktilelementer, læskærm o.s.v.) på stoppestederne på Husumvej (2 stk.)

ANLÆGSOVERSLAG 0,1 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.9.3 BRØNSHØJ TORV

Projektet er delvist sammenfaldende med "Brønshøjruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. bibliotek, park, kirke, apotek, optiker, ørelæge, og mange butikker til hverdagsindkøb. Tilgængelighedsnettet forbedrer adgangsforholdene hen over Brønshøj Torv, og tilgængeligheden på de tilstødende gader.

Projektet omfatter:

- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i fodgængerovergangen over Brønshøjvej lige nord for Brønshøjgårdsvej
- Overkørsler over Brønshøjgårdsvejs og Rytterskolevejs udmunding i Brønshøjvej og Rostgaardsvejs udmunding i Krabbesholmvej samt ved enkelte indkørsler til grunde på Brønshøjvej og Krabbesholmvej.
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (taktilelementer mm.) på linje 2As stoppesteder på Brønshøjvej og Krabbesholmvej.

ANLÆGSOVERSLAG 1,7 MIO. KR.

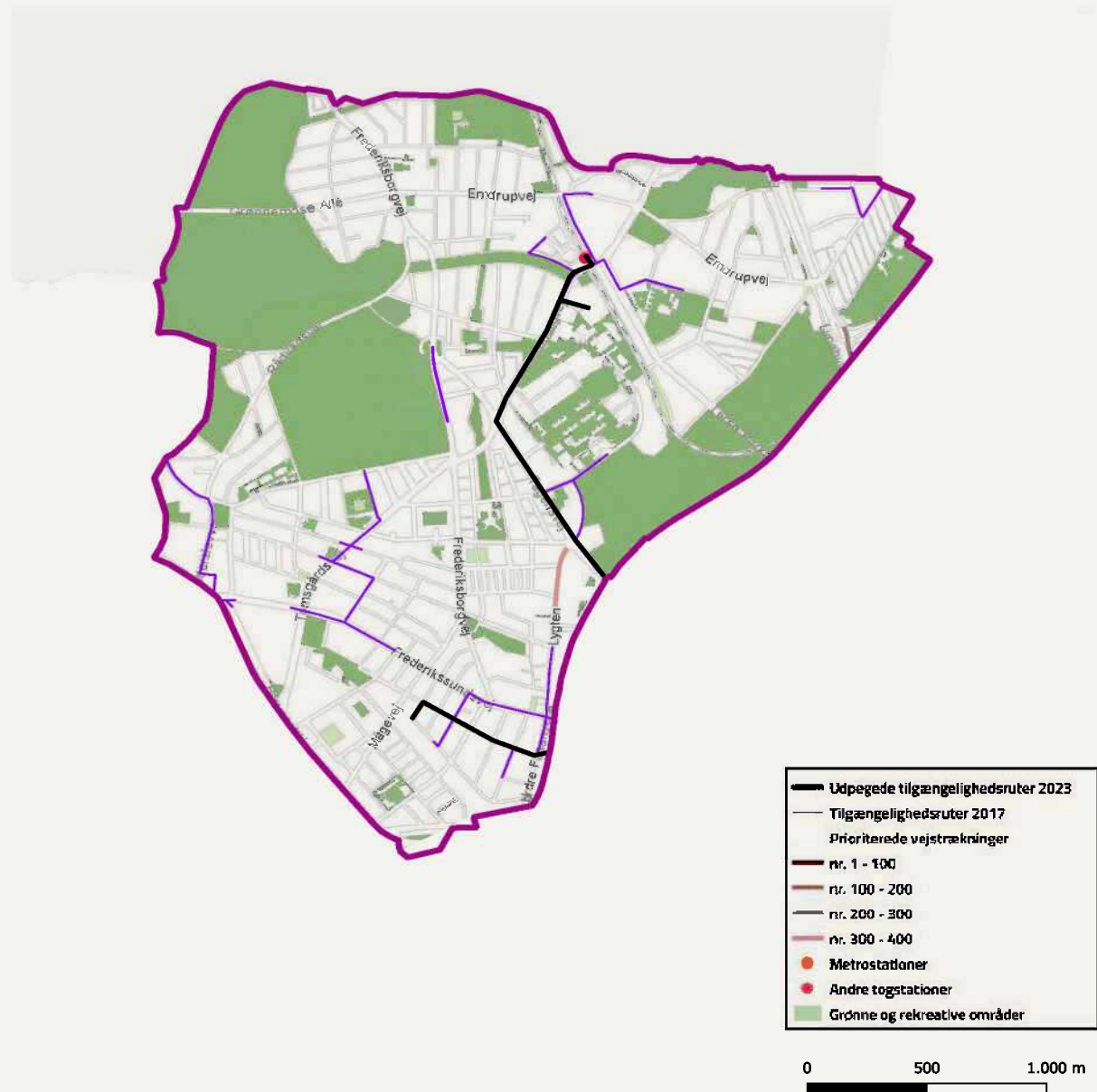
Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.10 BISPEBJERG

8.9.1 ANBEFALING TIL ANLÆGSPROJEKTER I BISPEBJERG

Anbefalingen for Bispebjerg omfatter to projekter:

- Emdrup Station - Bispebjerg Station
- Ørnevej



Kort over projekter på Bispebjerg

8.10.2 EMDRUP STATION - BISPEBJERG STATION

Projektet er delvist sammenfaldende med "Hospitalsruten", "Bispebjergruten", "Emdrupruten", og "Lersøruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et stort kompleks af pleje- og ældreboliger og Bispebjerg Hospital. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppestederne på Tagensvej, Emdrup Station og Bispebjerg Station.

Strækningen på Tagensvej er netop ombygget i forbindelse med et andet projekt og vurderes at have opnået et tilfredsstillende niveau for tilgængeligheden.

Projektet omfatter: (elementer i parentes er placeret på privatvej)

- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i fodgængerovergangen ved Bispebjerg Station, krydset Lygten-Tagensvej, krydset Tuborgvej - Bispebjergvej - Ebba Lunds Vej og krydset Tuborgvej - Lersø Parkallé.
- Jævne overkørsler ved Bispebjergvej (Tagensvej) og Bispebjerg Parkallé - Tuborgvej.
- (Københavnertov eller ledelinje i sidevejen til Lions Kollegiet)
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (fremrykkede stoppesteder med taktilelementer, læskærm osv.) på busstoppestederne, der betjener området.
- Opmærksomhedsfelter ved adgange til Emdrup station samt Københavnertov eller ledelinje til den østlige adgang.

ANLÆGSOVERSLAG 2,1 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.10.3 ØRNEVEJ M.FL.

Projektet er delvist sammenfaldende med "Fuglekvarterruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et stort kompleks af ældreboliger, og diverse kulturtilbud. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og Nørrebro Station.

Pga. etableringen af Metrocityringen er der opstået en ny relevant rute ad Ørnevej direkte til Folmer Bendtsens Plads og adgang til både Metro- og S-togsstation der. Tilgængelighedsforholdene på selve Folmer Bendtsens Plads er fine.

Projektet omfatter:

- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i krydset Ørnevej - Nordre Fasanvej.
- Fodgængerovergange inkl. tilgængelighedsløsninger i rundkørslen Ørnevej - Hejrevej.
- Overkørsler over sidegader på Ørnevej
- Delstrækninger med Københavnertov, hvor dette ikke findes i dag.

ANLÆGSOVERSLAG 3,1 MIO. KR.

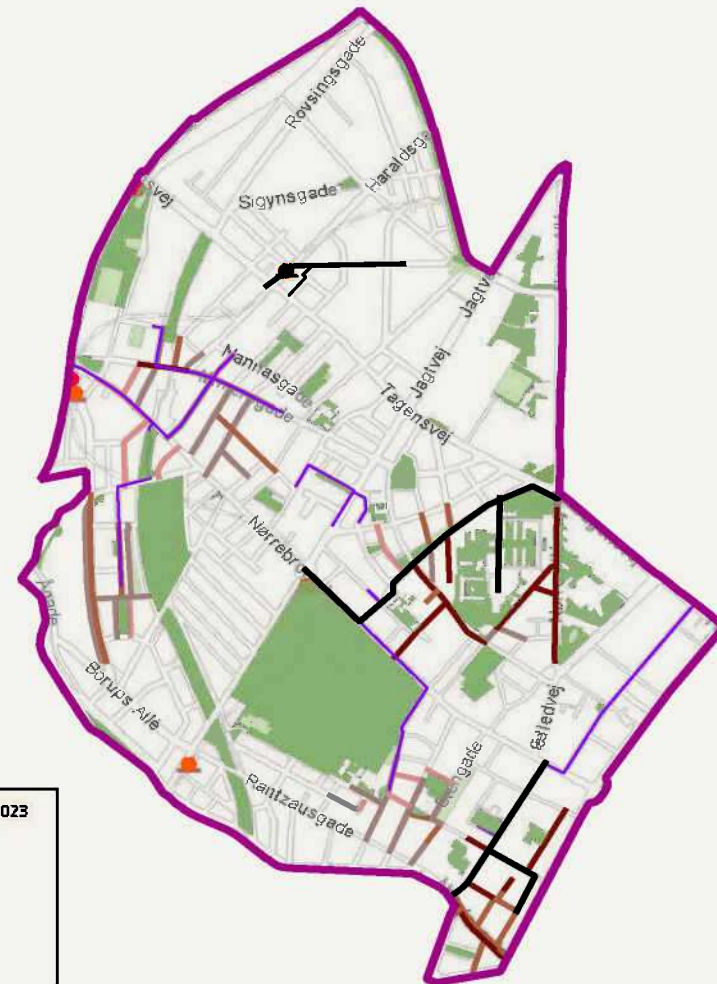
Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.11 NØRREBRO

8.11.1 ANBEFALING TIL ANLÆGSPROJEKTER PÅ NØRREBRO

Anbefalingen for Nørrebro omfatter tre projekter:

- Skjolds Plads - Sigurdsgade
- Sjællandsgade - Nørrebro Runddel
- Blågårdsgade - Korsgade



Kort over projekter på Nørrebro

8.11.2 SKJOLDS PLADS - SIGURDSGADE

Projektet er delvist sammenfaldende med "Skjolds Plads Ruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. park, kirke, apotek, og mange butikker til hverdagsindkøb. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og Skjolds Plads Station.

I forbindelse med etableringen af Metrocityringen er området omkring den nye metrostation ombygget. Der er dog fortsat en del tilgængelighedsudfordringer i området, som også nævnes af borgerne (se kapitel 6.9).

Projektet omfatter:

- Etablering af ramper ved krydsningsmulighed over Haraldsgade ved metrostationen.
- Ledelinjer på Skjolds Plads.
- Overkørsler ved Sigurdsgade - Titangade og Sigurdsgade - Hermodsgade.

*Evt. synergi med naboprojekt ikke indregnet.

ANLÆGSOVERSLAG 3,5 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.11.3 SJÆLLANDSGADE - NØRREBROS RUNDDEL

Projektet er delvist sammenfaldende med "Sjællandsgaderuten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. De Gamles By, Centret for Demens, og Centret for Kræft og Sundhed. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og metrostationen på Nørrebros Runddel og BRT-stoppested på Tagensvej.

Der blev i 2022 etableret en række tiltag på strækningen, men der mangler stadig visse løsninger, bl.a. omkring krydset med Guldbergsgade, hvor f.eks. blinde og svagsynede ikke kan krydse cykelstrømmen. Projektet omfatter:

- Etablering af fodgængerfelter og nødvendige tilpasninger af ramper mm.) ved Guldbergsgade - Sjællandsgade.
- Tilgængeligheds løsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter, lydsignaler) ved fodgængerovergangen over Prinsesse Charlottes Gade (ved Guldbergs Plads) og ved krydset Sjællandsgade - Nørrebrogade.
- Jævne overkørsler ved Nøddebogade, ved Refsnæsgade og ved Tibirkegade og ved Udbygade.
- Københavnerfortov eller ledelinje i nordenden af Edith Rodes Vej (der findes ledelinje og opmærksomhedsfelt i utidssvarende dimensioner og placering).
- Opmærksomhedsfelter på Sjællandsgade ved Edith Rodes Vej.

ANLÆGSOVERSLAG 3,6 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.11.4 BLÅGÅRDSGADE - KORSGADE

Projektet er delvist sammenfaldende med "Kulturruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. idrætsfaciliteter, og et bibliotek. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppesteder på Nørrebrogade samt Forum metrostation (gennem Frederiksberg Kommune).

Projektet omfatter:

- Fodgængerovergang med tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) i krydset Blågårdsgade - Korsgade.
- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter, lydsignaler) ved Blågårdsgade - Åboulevarden.
- Jævne overkørsler ved private overkørsler i Korsgade og ved Wesselsgade samt på Blågårdsgade.
- Jævne belægning på "missing links" i hjørnerne af Blågårds Plads.
- Opmærksomhedsfelter i Nørrebrogade ved Blågårdsgade.
- Opmærksomhedsfelter ved sidegaderne til Blågårdsgade.
- Opmærksomhedsfelter i Korsgade ved Blågårdsgade.

I Blågårdsgade er der særligt behov for en indsats mod parkerede cykler mm. for at holde gangbanen i nordsiden fri.



Blågårdsgade. Den gennemgående gangbane i nordvestsiden (til højre i billedet) spærres af cykler og udeservering.

ANLÆGSOVERSLAG 3,4 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.12.1 ANBEFALING TIL ANLÆGSPROJEKTER PÅ ØSTERBRO

- Lille Vibenshus - Poul Henningsens Plads
- Østerbro Svømmehal
- Rigshospitalet



8.12.2 LILLE VIBENSHUS - POUL HENNINGSENS PLADS

Projektet er delvist sammenfaldende med "Jagtvejruen" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. Borgerservice, seniorklub, handicaptilbud, bibliotek, apotek, og plejeboliger. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og Paul Henningsens Plads Station.

I forbindelse med etableringen af Metrocityringen er området omkring den nye metrostation ombygget. Der er dog fortsat en del tilgængelighedsudfordringer i området.

Projektet omfatter:

Randersgade:

- Overkørsler ved Bogensegade, Vordingborggade, Korsørgade, Koldinggade og private indkørsler.

Strandboulevarden - Jagtvej

- Overkørsler ved Randersgade (nordsiden) og private indkørsler
- Udskiftning af Killekullarende.

Nyborggade:

- Overkørsler ved Randersgade og private indkørsler.

Drejøgade:

- Overkørsler ved private indkørsler.

ANLÆGSOVERSLAG 3,7 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.12.3 ØSTERBRO SVØMMEHAL

Projektet er delvist sammenfaldende med "Østerbrogaderuten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Området rummer bl.a. et idrætsanlæg, apotek, og et stort kompleks af pleje- og ældreboliger. Tilgængelighedsnettet skaber forbindelse mellem disse mål og busstoppestederne på Østerbrogade.

Ruten skaber også adgang fra Østerbro til Fælledparken.

Østerbro Svømmehal har varmtvandsbassin. Østerbrogade er for nylig genoprettet, der er dog fortsat tilgængelighedsudfordringer i området.

Projektet omfatter:

Gunnar Nu Hansens Plads:

- Opmærksomhedsfelt ved indgangen til svømmehallen.
- Overkørsler ved indkørslerne til Østerbro Stadion.
- Ledelinje på nordsiden af kørebanen over pladsen.

Rothsgade/Sankt Jakobs Plads:

- Overkørsler ved Kirstensgade, Ribegade, Randersgade (på Randersgade) og private indkørsler.

Fokus på cykelparkering og udeservering på Sankt Jakobs Plads.

ANLÆGSOVERSLAG 1,5 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.12.4 RIGSHOSPITALET

Projektet er delvist sammenfaldende med "Rigshospitaletruten" fra "Kortlægning af Tilgængelighedsbarrierer, 2017".

Formålet med ruten er at skabe tilgængelig adgang fra Rigshospitalet til BRT-stoppestedet på Tagensvej.

Projektet omfatter:

Blegdamsvej:

- Opmærksomhedsfelter ved indgangen til Rigshospitalet.

Rigshospitalets areal (Region Hovedstaden):

- Etablering af tilgængelighedsløsninger (nedsænkede kantsten, ramper, retnings- og opmærksomhedsfelter) ved fodgængerovergange på hospitalets forplads.
- Sammenhængende ledelinje fra Blegdamsvej til hospitalets hovedindgang (de eksisterende ledelinjer er udført i forældet design).

ANLÆGSOVERSLAG 0,1 MIO. KR.

Indledende skøn ekskl. bygherreomkostninger, se afsnit 8.1.1

8.13 PROJEKTER, DER IKKE ER KNYTTET TIL BYDELENE

Disse fire projekter er ikke knyttet til en bestemt bydel.

8.13.1 PULJE TIL MINDRE TILTAG

Formålet med puljen er, at TMF kan have midler til rådighed til løbende at løfte tilgængeligheden som tilkøb, når der opstår mulighed for det i forbindelse med andre anlægsprojekter, der ikke har et tilgængelighedsfokus, som for eksempel genopretningsprojekter.

8.13.2 PULJE TIL SIGNALPROJEKTER

Formålet med puljen er, at TMF løbende kan fortsætte arbejdet med at etablere lydsignaler og opgradere eksisterende signaler med bankelyde i stedet for bip-lyde.

Københavns Kommune har allerede en aftale med kommunens signalentreprenør om, at der på den årlige gennemgang af kommunens trafiksignaler også laves tilstandsvurdering af eksisterende lydsignaler. Gennemgangen giver kommunen indblik i hvilken type lydsignaler, de har, og om de kan opgraderes fra bip- til bankelyde evt. uden at skifte lydboksen. Kommunen er desuden i tæt samarbejde med Dansk Blindesamfund og øvrige organisationer om opsætning af nye lydsignaler i byen.

8.13.3 PULJE TIL CYKELPARKERING

Formålet med puljen er, at TMF løbende kan etablere supplerende cykelparkering på lokaliteter, hvor det konstateres at cykler parkeres uhensigtsmæssigt, og der samtidig mangler velplacerede cykelstativer. Puljen skal tænkes i sammenhæng med anbefaling 7.4.2.

8.13.4 DEMOPROJEKT FOR GRØNT OMRÅDE

Det foreslås, at der udpeges et grønt område/park, hvor der udarbejdes et projekt for løft af tilgængeligheden. Projektet skal tjene som demonstrationsprojekt for løsningen, som senere kan etableres i kommunens øvrige grønne områder og parker i forbindelse med løbende drift og ikke-tilgængelighedsrelaterede projekter.

- Tilgængelig adgang fra de tilstødende veje og kort adgang til kollektiv trafik
- At man f.eks. som kørestols- eller rollatorbruger kan "gå" en rundtur i parken
- Siddemuligheder i parken
- Ikke-visuelle oplevelser som f.eks. dufte og taktile oplevelser.

Sandsynligvis på grund af årstiden er der ikke i brugerinddragelsen afdækket grønne områder, der fremtræder som specielt utilgængelige. GIS-analyserne giver heller ikke noget entydigt resultat hvad disse forhold angår.

Vi anbefaler derfor, at demonstrationsprojektet implementeres som et tilkøb i kommunens næste større projekt til renovering af et grønt område.



Bilag 4 Udpegede anlægsprojekter for bedre tilgængelighed

Udpegede anlægsprojekter og puljer

Rambøll, Will&Agency og CoUrban har udpeget 22 mindre anlægsprojekter, som de vurderer, er vigtige for at forbedre tilgængeligheden i København. Det skyldes, at projekterne forbinder områder, hvor borgere med gangbesvær ofte bor med væsentlige rejsemål som fx sundhedstilbud og aktivitetscentre.

Projekterne vurderes at koste i alt ca. 62 mio. kr. Estimatet er *uden* byggerieomkostninger. Estimatet er derudover et første skøn fra Rambølls side. De har fx ikke vurderet afvanding, konsekvenserne af signalændringer mv. Det reelle beløb for at udføre projekterne kan derfor være langt højere. Hvilket fx er tilfældet for Nørreport Station, hvor Teknik-og Miljøforvaltningen på baggrund af forvaltningens foranalyse for Nørreport Station vurderer, at estimatet er for lavt, jf. tabel 1.

Rambøll foreslår derudover, at Københavns Kommune beslutter 1 demonstrationsprojekt i et endnu ikke udpeget grønt område til 3 mio.kr. og 3 årlige puljer på 1-3 mio.kr. pr. år. I tabel 1 listes de forskellige anlægsprojekter. Teknik- og Miljøforvaltningen har i nedenstående tabeller pr. bydel lavet en indledende screening af projekterne if. til eksisterende projekter – herunder kommende affaldssorteringspunkter.

Tabel 1: Rambølls forslag til anlægsprojekter (inkl. estimat over anlægsudgifter) i Brønshøj Husum

Lokalitet	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF
Husum Skole	0,1	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at vejstrækningen er privat fællesvej.
Brønshøj Torv	1,7	Teknik-og Miljøforvaltningen skal i perioden 2024- 2027 udarbejde trafiksikkerhedstiltag på Frederikssundsvej. Her kan tilgængelighedstiltagene evt. indtænkes, hvis der afsættes midler til det i Budget 2024. Forvaltningen bemærker desuden, at Krabbeholmsvej skal genoprette i 2024 eller 2025.

09-05-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 6366

Dokumentnummer i F2
84006

Sagsnummer i eDoc
2023-0147837

Sagsbehandler
Anne Fischer Olesen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Tabel 2: Rambølls forslag til anlægsprojekter (inkl. estimat over anlægsudgifter) i Vanløse

Lokalitet	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF r
Sallingvej – Jyllingevej	5,8	Tilgængelighedstiltagene skal koordineres med det igangsatte skybrudsprojektet Sallingvej (KV51), som blev besluttet med skybrudsprojektpakke 2019 (BR 1.2 2018) og den forventede kommende helhedsgenopretning af Sallingvej.
Jydeholmen – Jernbane Allé	3,0	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at: - kørebanen på Jernbane Allé er planlagt genoprettet i 2024 - Jydeholmen er planlagt genoprettet i 2025. Tilgængelighedstiltagene kan evt. indtænkes, hvis der afsættes midler hertil.

Tabel 3: Rambølls forslag til anlægsprojekter (inkl. estimat over anlægsudgifter) i Valby

Lokalitet	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF
Vigerslev Allé - Ramsingsvej	3,2	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at Vigerslev Allé skal helhedsfornyes. Det er endnu ikke planlagt hvornår. Tilgængelighedstiltagene kan evt. indtænkes i projektet, hvis der afsættes midler hertil.

Tabel 4: Rambølls forslag til anlægsprojekter (inkl. estimat over anlægsudgifter) i Bispebjerg

Lokalitet	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF
Emdrup Station	2,1	Ingen umiddelbare bemærkninger
Ørnevej m.fl.	3,1	Ingen umiddelbare bemærkninger

Tabel 5: Rambølls forslag til anlægsprojekter (inkl. estimat over anlægsudgifter) på Nørrebro

Lokalitet	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF
Skjolds Plads - Sigurdsgade	3,5	Teknik-og Miljøforvaltningen er ved at udføre et anlægsprojekt om grønnere og tryggere byrum med flere opholdsmuligheder i Sigurdsgade, Titansgade mv. I projektet medtages en række af de foreslåede tilgængelighedstiltag.
Sjællandsgade	8,1	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at: - Edith Rodes Vej skal genoprettet efter 2026 - Sjællandsgade i samspil med et klimaprojekt genoprettet forventeligt i 2026/2027. Tilgængelighedstiltagene kan evt. indtænkes i projekterne, hvis der afsættes midler hertil.

Blågårdsgade	3,4	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at Blågårdsgade planlægges genoprettet i 2024. Tilgængelighedstiltagene kan evt. indtænkes, hvis der afsættes midler hertil i budget 2024.
--------------	-----	---

Tabel 6: Rambølls forslag til anlægsprojekter (inkl. estimat over anlægsudgifter) på Østerbro

Lokalitet	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF
Lille Vibenshus – Poul Henningsens Plads	3,7	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at: • Strandboulevarden skal genoprettes i 2025. • Der på Drejøgade skal udføres et klimaprojekt fra 2024 til 2027. Vejen skal herefter genoprettes i 2027 • Strækningen Østerbrogade – Vibenshus Runddel skal helhedsfornyes. Tidspunkt er ikke planlagt. Tilgængelighedstiltagene kan indtænkes i disse projekter, hvis der afsættes finansiering hertil.
Østerbro Svømmehal	1,5	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at tiltagene vil forbedre tilgængelighed til varmtvandsbassinet i Østerbro Svømmehal.
Rigshospitalet	0,1	Ingen umiddelbare bemærkninger

Tabel 8: Rambølls forslag til anlægsprojekter (inkl. estimat over anlægsudgifter) i Indre By og Christianshavn

Lokalitet	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF
Nørreport Station	3,1	Teknik-og Miljøforvaltningen anbefaler, i tråd med Rambøll, at tilgængeligheden på Nørreport Station forbedres. Forvaltningen har udarbejdet en foranalyse for Nørreport Station i samarbejde med DSB og Banedanmark. Heri indgår forbedringer af tilgængeligheden for fodgængere. Resultaterne er forelagt Teknik-og Miljøudvalget til orientering i juni 2022. Teknik-og Miljøforvaltningen har på den baggrund udarbejdet et budgetnotat til forhandlingerne om budget 2024.
		Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at ledelinjesystemet på Nørreport Station hænger sammen med stationens afvanding. Derudover medfører ændring af ledelinjer, at der skal ske: • En genopretning af sætningsskader, som er under den nuværende belægning • Tilpasning af terrorsikring, som i dag er placeret ovenpå de eksisterende ledelinjer • Ændringer af øvrigt inventar og indretning af Nørreport Station.

		Disse forhold er ikke medtaget i Rambølls estimat, som derfor ikke er retvisende og for lavt. Teknik-og Miljøforvaltningen anbefaler, at udfordringerne med tilgængeligheden løses som et samlet projekt for Nørreport Station.
Christianshavn	1,0	Ingen umiddelbare bemærkninger

Tabel 8: Rambølls forslag til anlægsprojekter (inkl. estimat over anlægsudgifter) på Vesterbro og Enghave

Lokalitet	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF
Gasværksvej - Istedgade	2,3	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at der efter 2026 skal udføres et klimaprojekt på Gasværksvej. Tilgængelighedstiltagene kan evt. indtænkes, hvis der afsættes midler hertil
Borgm. Chr. Gade - Mozartsvej	2,4	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at: - Borgmester Christiansens Gade skal genoprettes i 2024/2025. - Sjælør Boulevard skal genoprettes i 2025 Tilgængelighedstiltagene kan evt. indtænkes i projekterne, hvis der afsættes midler hertil. Forvaltningen bemærker desuden, at Sydhavnsmetroen åbner i 2024. Det kan derfor være fordelagtigt at prioritere tilgængeligheden i området.

Tabel 9: Rambølls forslag til anlægsprojekter (inkl. estimat over anlægsudgifter) på Amager Vest

Lokalitet	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF
Leifsgade	4,5	Ingen umiddelbare bemærkninger
Brydes Allé	3,2	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at strækningen er en del af områdefornyelsens projekt fra "Fælled til Strand". Forvaltningen bemærker, at strækningen skal genoprettes i 2025.
Persillevej	1,7	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at Persillevej er privat Fællesvej.
Ørestad	2,2	Ingen umiddelbare bemærkninger

Tabel 10: Rambølls forslag til anlægsprojekter (inkl. estimat over anlægsudgifter) på Amager Vest

Lokalitet	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF
Amagerbro Station	2,5	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at Reberbanegade skal genoprettes. Screeningen heraf foretages i 2024. Tilgængelighedstiltagene på strækningen kan evt. indtænkes i projektet.

Tabel 11: Rambølls forslag til et demonstrationsprojekt (inkl. estimat over anlægsudgifter) (Hele byen)

	Mio.kr.
Demonstrationsprojekt for grønt område (lokation er ikke udpeget)	3,0

Tabel 12: Rambølls forslag til puljer (inkl. estimat over anlægsomkostninger)

Pulje til	Mio.kr.	Kommentarer fra TMF
Mindre løbende tilgængelighedstiltag	1,0	Ingen umiddelbare bemærkninger
Signalprojekter	1,0	Ingen umiddelbare bemærkninger
Cykelparkering	3,0	Teknik-og Miljøforvaltningen bemærker, at Teknik-og Miljøudvalget har bestilt et budgetnotat om tiltag til forbedring af cykelparkeringsforhold samt øget vidensgrundlag for cykelparkering. Forvaltningen vurderer, at der er behov for at vejlede cyklister bedre til en mere hensigtsmæssig parkering og til ledige stativer for at udnytte den eksisterende cykelparkeringskapacitet optimalt. Budgetnotatet indeholder i alt fire forskellige cykelparkeringstiltag.



Notat

Bilag- opsummering af dialogmøder med Ældrerådet, Handicaprådet og Københavns Lokaludvalg

I dette bilag gennemgås kommentarer fra hhv. Ældrerådet, Handicaprådet og Lokaludvalgene til den bydækkende analyse for bedre fremkommelighed. Ungerådet har deltaget i den kvalitative analyse og har fået mulighed for at give deres input til udkast til analysen- men har meddelt, at de ikke har mulighed for at prioritere dette.

Ældrerådet og Handicaprådet

Rådgiver har, i forbindelse med udarbejdelsen af deres analyse, afholdt flere dialogmøder med Ældrerådet og Handicaprådet. De har derudover rekrutteret deltagere til deres walkalongs (blanding af interview og observation) via Ældrerådet og Handicaprådet.

Efter ønske fra Handicaprådet har Rådgiver derudover haft udkast til analysen til skriftlig kommentering hos rådet. Rådgiver har desuden deltaget i to af Handicaprådets rådsmøder. Rådgiver og Teknik-og Miljøforvaltningen har derudover afholdt to dialogmøder med Handicaprådet og Ældrerådet, hvor analysens foreløbige resultater er præsenteret. Forud for det ene møde var analysens resultater fremsendt. På møderne har medlemmer af Handicaprådet og Ældrerådet givet følgende input:

- Ros for at være inddraget i processen
- Tilfredshed med, at analysen anbefaler puljer i stedet for enkelte bevillinger
- De anbefaler, at politikerne prioriterer, at Københavns Kommune ikke blot genopretter vejene 1:1, men i stedet for genopretter 1:1+, så vejene gøres tilgængelige.
- Opbakning til analysens procesanbefalinger -særligt øget samarbejdet mellem de forskellige aktører på området, en bedre koordinering internt i TMF og med eksterne aktører. Gerne med TMF som koordinator.
- Opbakning til TMF's forsøg med markering af udeserveringsarealer, som de gerne ser bliver forlænget
- Et ønske om, at København gøres til en fodgængerby og ikke kun en cykelby. Cyklisterne bliver ofte prioriteret i København.
- Begge råd fremhæver, at en tilgængelighed by kræver en mere ambitiøs indsats. Det kræver derudover, at politikerne afsætter

24-05-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 6366

Dokumentnummer i F2
84006

Sagsnummer i eDoc
2023-0147837

Sagsbehandler
Anne Fischer Olesen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37

2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

midler i budgetforhandlingerne, hvis tilgængeligheden skal øges.

- Begge råd vurderer, at det kræver mere end få anlægsprojekter at gøre byen tilgængelig. Enkelte projekter er kun et lille skridt i den rigtige retning.
- En deltager i den kvalitative analyse er glad for at genkende de pointer, vedkommende har fremført.

Derudover har Rådende følgende opmærksomhedspunkter på tværs af København:

- Bedre information om ledelinjer til de personer, der ikke har et synshandicap (fx øvrige borgere, restauratører og butiksindehavere)
- Når TMF sætter nye bænke op, skal der friholdes plads, så der er plads til kørestolsbrugere
- Det er ubehageligt, når cyklister og fodgængere skal færdes på samme smalle sti ved vejarbejde.
- Ved anlægsarbejde er de metalplader og gummiplader, der lægges ud, ustabile og meget svære at komme op på og bevæge sig over, særligt når man anvender rollator.
- Tidsangivelse for grønt lys ved lyskryds fungerer godt.
- Udlejningscykler og udlejningsløbehjul udgør en forhindring, fordi de ofte er placeret på gangarealer. De er tunge og svære at flytte.

Københavns Lokaludvalg

Rådgiver har i dialog med Lokaludvalgene rekrutteret deltagere fra de enkelte bydele til deres kvalitative analyse. Rådgivere har desuden screenet Lokaludvalgenes Facebookside for at afdække opmærksomhedspunkter i de enkelte bydele. Input herfra fremgår af analysen.

Rådgiver og Teknik- og Miljøforvaltningen har inviteret til dialogmøder, hvor analysens resultater er drøftet. Forud for det ene møde har analysens resultater været fremsendt. På møderne har medlemmer af Lokaludvalget givet deres input. To af de afsluttende møder blev desværre aflyst grundet sygdom. Her har Lokaludvalgene haft mulighed for at kommentere skriftligt. Nedenfor gennemgås tilbagemeldingen.

Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker, at kommentarerne ikke kan ses som en samlet tilbagemelding fra de enkelte Lokaludvalg – men udelukkende fra de medlemmer, der har valgt at deltage på møderne.

Medlemmerne af Lokaludvalgene udtrykker, at de er glade for at blive inddraget og at de overordnet set er tilfredse med den færdige rapport. Derudover har de følgende kommentarer:

- Der bør fokuseres på, hvad der kan lade sig gøre på privatfællesveje
- Det er vigtigt at skabe forståelse for, at det kan være utrygt at færdes som gangbesværet især set i lyset af, at der bliver 60 pct. flere 80+årige inden 2030.

- I forbindelse med vejarbejde sikrer, at sikkerhedsmæssigt forsvarelige ramper til kørestolsbrugerne genetableres, så de er brugbare
- Der bør ses nærmere på at forlænge det grønne lys for fodgængere
- Det bør sikres, at reglerne for skilte mm. på fortove håndhæves.
- Parkerede cykler og udeservering er en stor udfordring for gangbesværede
- Det bør fremhæves, at analysen viser, at et en lavthængende frugt for bedre tilgængelighed er, at TMF husker tilgængelighed i alle de projekter, forvaltningen udfører.



Notat

Uddrag fra udmøntningsnotat Budget 2022 & budgetnotat ØK57

ØK57 Hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige gravearbejder og omlægning af busruter (s. 29-30)

Aftaletekst: Parterne er enige om at forbedre forholdene for gangbesværede i forbindelse med langvarige gravearbejder og omlægning af busruter.

Bevilling: Der afsættes:

- 1,3 mio. kr. på service i 2022, 1,9 mio. kr. i 2023, 0,8 mio. kr. årligt i 2024 og 2025 til styrket beboerorientering og analyse af fremkommelighed.

Bemærkning: Bevillingen til "analyse af fremkommelighed" gør op med første del af medlemsforslaget vedtaget i Borgerrepræsentationen d. 3. juni 2021: "Medlemsforslag om bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune".

Proces: Bevillingen udmøntes under Teknik- og Miljøudvalget. Der er tale om en driftsbevilling, som kan anvendes fra 1. januar 2022. Bevillingen vedr. styrket beboerorientering løber frem til ultimo 2025. Fremkommelighedsanalysen forventes afsluttet ultimo 2023.

Budgetnotat: ØK57 Hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige gravearbejder og omlægning af busruter

31-05-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 6366

Dokumentnummer i F2
84006

Sagsnummer i eDoc
2023-0147837

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452



ØK57 Hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige gravearbejder og omlægning af busruter

Baggrund

Dansk Folkeparti har anmodet om et budgetnotat vedrørende hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter. Budgetnotatet skal indeholde tre initiativer:

1. Beboerorientering om langvarige gravearbejder og omlægning af busruter
2. Særkørsel til gangbesværede i forbindelse med lægebesøg og indkøb direkte til og fra matriklen under langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter samt refusion af taxaudgifter, såfremt særkørsel ikke er mulig.
3. Bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune. Analysen skal afdække, hvor der vil være for langt ned til bussen på krykker eller med stativ under byudvikling, hvor der ikke er en lift tilgængelig på offentlige steder som metrostationer og hvor der kan blive behov for transport til beboere med gangbesvær til og fra matriklen under byudvikling.

Indhold

Nedenfor er de tre initiativer i projektet beskrevet.

1. Beboerorientering om langvarige gravearbejder og omlægning af busruter

Københavns Kommune arbejder målrettet med information til borgerne i forbindelse med kommunens egne anlægsprojekter. Der udstedes årligt ca. 20.000 gravetilladelser og der stilles krav til private bygherrers kommunikation ved grave- og anlægsarbejder. Kravene er forskellige alt efter projekternes størrelse.

Københavns Kommune tilbyder ikke i dag vejledning i kommunikation i forbindelse med gravearbejder. Private bygherrer er selv ansvarlige for, at de opfylder informationsforpligtigelserne.

Det foreslås, at private bygherrer tilbydes vejledning og information om kommunikationsbehov og kommunikationskanaler med henblik på at sikre en ensartet, god kommunikationsindsats i større private grave- og anlægsarbejder på vejarealer. I den forbindelse kan der arbejdes strategisk med kommunens egne kommunikationskanaler, fx Facebook og trafikradio, til at informere om større private grave- og anlægsarbejder i byen.

Det foreslås, at der årligt afsættes 0,75 mio. kr. til et årsværk til samarbejdet med de private bygherrer.

2. Undersøgelse vedrørende særkørsel og eventuel refusion af taxaudgifter

Det er nødvendigt at foretage en nærmere vurdering af de ønskede ordninger om tilbud om særkørsel og refusion af taxaudgifter, før der evt. kan træffes en beslutning herom. Det gælder både de juridiske forhold (relevant lovgrundlag), omfang og efterspørgsel samt mulig organisering og administration af sådanne ordninger.

Med hensyn til juridiske forhold, skal det undersøges, hvordan lovgrundlaget er ift. Movias flextrafikordning og muligheder for refusion af taxaudgifter. Der er bl.a. klare juridiske rammer ift. visitation af flextrafik, og det skal undersøges, om disse og andre lovgrundlag muliggør særkørsel og refusion af taxaudgifter ved langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter.

For at få et overblik over behovet for de ønskede ordninger, er det derudover nødvendigt at undersøge, hvor ofte der er langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter, hvor gangbesværede er blevet forhindrede i at komme til lægen, handle ind osv. Dette kan f.eks. gøres ved at analysere de seneste års langvarige byudviklingsprojekter, vejarbejde og omlægning af busruter og undersøge, hvor ofte det har forhindret gangbesværede i at komme til lægen, handle ind osv. Hvis lovgrundlaget muliggør de ønskede ordninger, skal der udarbejdes en model for tildeling af særkørsel og refusion af taxakørsel, som kan administreres smidigt. I modellen skal det afklares, hvor stor ulempen i form af eksempelvis længere gangafstand ved vejarbejde skal være for den enkelte, før der tilbydes særkørsel. Formålet er sikre, at der er klare regler for, hvordan og hvornår særkørslen tilbydes, og dermed at borgerne behandles lige.

Det foreslås, at der afsættes 0,3 mio. kr. til undersøgelsen.

Undersøgelsen vil blive gennemført i et samarbejde mellem Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Socialforvaltningen og Movia. Økonomiforvaltningen vil være ansvarlig for arbejdet med undersøgelsen. Midlerne skal anvendes til ekstern rådgivning.

3. Bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdede i 2017 en kortlægning af tilgængelighedsbarrierer i alle ti bydele med henblik på at forbedre tilgængeligheden for færdselshandicappede. Teknik- og Miljøudvalget godkendte kortlægningen den 19. juni 2017 ([link](#)). På baggrund af samme analyse er der i budgetnotat TM93 "Øget tilgængelighed for ældre og mennesker med handicap, Bydækkende" præsenteret anlæg af fem tilgængelighedsruter.

I forlængelse af den tidligere udarbejdede analyse foreslås det, at der afsættes midler til en bydækkende analyse af tilgængeligheden for gangbesværede borgere og besøgende i Københavns Kommune.

I analysen kortlægges områder i København, hvor der er langt til offentlig transport (fx tog- og metrostationer og busstoppesteder) samt offentlige- og kulturelle institutioner, rekreative formål, som ikke er tilgængelige i dag.

På baggrund af kortlægningen vil Teknik- og Miljøforvaltningen komme med en anbefaling til tiltag, som kan forbedre fremkommeligheden for gangbesværede sammen med tilhørende anlægsoverslag. Analysen udarbejdes i samarbejde med Handicaprådet, Ældrerådet og lokaludvalg.

Det foreslås, at der afsættes 1,4 mio. kr., og analysen forventes færdig i juni 2023.

Økonomi

De samlede udgifter beløber sig til 4,7 mio. kr. Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2022-2023 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1 - Oversigt over ønskets aktiviteter på service og anlæg

1.000 kr., 2022 p/l	Styrings- område	2022	2023	2024	2025	I alt
1. Beboerorientering ved private gravearbejder	Service	750	750	750	750	3.000
2. Undersøgelse vedrørende mulighed for at tilbyde særkørsel for gangbesværede under langvarige gravearbejder og eventuel refusion af taxaudgifter	Service	300	0	0	0	300
3. Bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere	Anlæg	850	550	0	0	1.400
Udgifter i alt		1.900	1.300	750	750	4.700

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Hjælp til gangbesværede i forbindelse med langvarige gravearbejder og omlægning af busruter

1.000 kr., 2022 p/l	Udvalg	Bevilling	2022	2023	2024	2025	I alt	*
Service udgifter								
1. Beboerorientering ved private gravearbejder	TMU	1000 - Ordinær drift	750	750	750	750	3.000	
2. Undersøgelse vedrørende mulighed for at tilbyde særkørsel for gangbesværede under langvarige gravearbejder og eventuel refusion af taxaudgifter	ØU	1118 - ØKF, service	300	0	0	0	300	
Serviceudgifter i alt			1.050	750	750	750	3.300	
Anlægsudgifter								
3. Bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere (eks-tern)	TMU	2000 - Ordinær anlæg	752	486	0	0	1.238	*
3. Bydækkende analyse af fremkommelighed for gangbesværede borgere, udgifter til TMFs bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	98	64	0	0	162	
Anlægsudgifter i alt			850	550	0	0	1.400	

Bydele

Bydækkende: ☒									
Bispebjerg	☐	Indre by	☐	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐