



ISEMOA

Improving seamless energy-efficient
mobility chains for all



Stöd för fältbesök

Annex 11 till "ISEMOA:s tillgänglighetsrevision – stegvis guide för revisorn"

November 2012

Project Coordinator:

Michaela Kargl

Austrian Mobility Research

kargl@fgm.at

+43 316 810451 - 15

Author of this document:

Tom Rye (Edinburgh Napier University)

Quality control of this document:

Catriona O'Dolan (Edinburgh Napier University)

Start date of the project: 18/05/2010

End date of the project: 17/05/2013

Project website: <http://www.isemoa.eu>

Grant agreement no. IEE/09/862/SI2.558304 – ISEMOA, Improving seamless energy-efficient mobility chains for all

Juridisk friskrivning:

Ansvar för innehållet i denna publikation ligger helt hos författarna. Det avspeglar inte nödvändigtvis Europeiska unionens åsikt. Varken EACI eller Europeiska kommissionen ansvarar för den användning som kan göras av informationen.

ISEMOA medfinansieras av EU inom programmet IEE 2009 STEER.



INNEHÅLL

1	Introduktion	4
2	Formulär för fältbesök	6

1 INTRODUKTION

Fältbesöket är en valbar del av ISEMOA:s tillgänglighetsrevision. Sannolikheten för att många kommuner och regioner väljer att genomföra ett fältbesök är stor och detta dokument finns därför som en vägledning. Syftet med fältbesöket är:

- Bedöma hur kommunens tillgänglighetsarbete ser ut ”i verkligheten”
- Öka medvetenheten om tillgänglighetsbehoven hos personer med nedsatt mobilitet
- Öka medvetenheten om tillgänglighetsrevisionsprocessen som en möjlighet att involvera intressenter och bjuda till diskussion

Detta stöddokument är ett förslag till struktur för fältbesöket – hur det organiseras och går till är upp till tillgänglighetsrevisorn. **Stöddokumentet hanterar endast tillgänglighet på mikronivå**, dvs. förekomsten av fysiska hinder i utemiljön och i kollektivtrafiken. ISEMOA:s tillgänglighetsrevision som helhet ser tillgänglighet i ett mer heltäckande perspektiv, vilket framgår av dokument som listan med tillgänglighetsindikatorer (Annex 5) och självvärderingsformuläret (Annex 8).

Observera att detta stöddokument är författat utifrån i huvudsak brittiska förutsättningar och täcker inte in alla aspekter av hinderfri utformning. Därför hänvisar vi svenska läsare till tillgänglighetsriktlinjer och stöddokument för Sverige! Som principiellt upplägg för fältbesöket fungerar dock detta stöddokument utmärkt. I projekt som t.ex. Active Access¹ finns också utmärkta råd för hur man organiserar fältbesök i utemiljöer (men inte i kollektivtrafiken). Under fältbesöket är sannolikheten stor att det dyker upp frågor om utformningsstandarder för personer med nedsatt mobilitet, t.ex. hur bred en trottoar ska vara, vilken lutning som gäller på ramper osv. Det är av den anledningen också bra att tillgänglighetsrevisorn har med sig nationella riktlinjer.

Hur tillgänglighetsrevisorn väljer att strukturera fältbesöket beror på om det ska genomföras i syfte att höja medvetenheten och främja diskussion om en tillgänglig utformning – eller om det genomförs i syfte att samla ytterligare information till tillgänglighetsrevisionen. Om syftet är det förstnämnda och hela arbetsgruppen samlas för att göra fältbesöket gäller följande:

1. Det bör äga rum strax efter konsensusmötet.
2. Se till att du uppfyller de säkerhetskrav som gäller i ditt land.
3. Om gruppen är stor är det lämpligt att dela in dem i mindre grupper med ca 6 personer i varje – och absolut inte större än att de enkelt kan föra en diskussion. Om möjligt är det att föredra att ha minst en person i varje grupp med kunskap om hinderfri utformning.

¹ www.active-access.eu/docs/D4_1_Walking_audit_report.pdf

4. Ge ett stöddokument till varje deltagare, men ha bara som ambition att en grupp ska hinna färdigställa ett av frågeområdena. Om en fråga inte är lämplig på fältbesöksplatsen eller om gruppen inte kan enas om ett svar är det bättre att lämna tomt. Gör anteckningar och ta bilder.
5. En person från varje grupp kan på strategimötet summera resultaten från frågeformuläret och uppfattningen om hur väl utformningen på fältbesöksplatsen stämmer med nationella direktiv för tillgänglighet.

Om fältbesöket genomförs med en mindre grupp i syfte att samla in kompletterande uppgifter till tillgänglighetsrevisionen behöver inte varje deltagare få tillgång till ett stöddokument. I så fall räcker det att revisorn fyller i dokumentet, för anteckningar och tar bilder. Gruppen bör bestå av tillgänglighetsrevisorn, kontaktpersonen och eventuellt ett par andra representanter från systemägarna och användarna.

2 FORMULÄR FÖR FÄLTBESÖK

Var vänlig och betygsätt följande påståenden om tillgängligheten **på gatan** för personer med nedsatt mobilitet.

Gatunamn:

	Instämmer fullständigt	Instämmer	Varken eller	Instämmer inte	Instämmer verkligen inte	Vet inte
Trottoarerna är breda nog (för t.ex. två barnvagnar att mötas och passera varandra)						
Nedsänkta trottoarkanter eller upphöjda övergångsställen finns vid alla korsningspunkter i syfte att möjliggöra för rullstolar och barnvagnar att korsa gatan.						
De nedsänkta trottoarkanterna är tillgängligt utformade (t.ex. så är differensen i höjdlid mellan gata och trottoar inte mer än 5-10 mm), rampen är av rätt lutning (inte mer än 8 %).						
Trottoaren lutar minimalt eller inte alls i tvärlid.						
Korsningspunkterna är väl skyddade från motorfordonstrafiken genom exempelvis genom hastighetssäkrade gångpassager.						
Det finns på platsen tillräckligt med hjälpmedel för funktionsnedsatta grupper, till exempel:						
<i>Taktila plattor vid övergångsställen och på platser där trottoarkanter eller byggnader inte kan användas som ledstråk</i>						
<i>Audiell signal vid övergångsställen</i>						
<i>Enkla informationsskyltar med piktogram, inte för mycket text</i>						
<i>Kontrastmarkeringar för att tydliggöra nivåskillnader</i>						
<i>Taktila markeringar vid signalreglerade övergångsställen för att underlätta för döva och blinda personer</i>						
Trafikskyltar, stolpar och papperskorgar etc. är placerade för att minimera hinder, t.ex. i linje på ena sidan trottoaren.						
Temporära och rörliga hinder på trottoaren såsom bord, stolar, köpständer, skyltar etc. förekommer nästan inte.						
Det finns inga synliga objekt som man kan snubbla över och ytorna i trafikmiljön är jämna och enkla att gå på även för rörelsenedsatta personer.						
Det finns tillräckligt med cykelparkering så att personer inte riskerar att kollidera med parkerade cyklar.						
Samtliga trappor och höjdskillnader har dessutom ramp (med maximal lutning på 8 %)						
Belysningen är god						
Oskyddade trafikanter på den här gatan uppfattar antagligen inte motorfordonstrafiken som skrämmande						

Det finns tillräckligt många sittplatser som möjliggör att personer kan stanna och vila regelbundet (standard i Storbritannien är en bänk per 50 m)						
Det finns tillräckligt med offentliga toaletter						
Det finns tillräckliga anordningar för att undvika parkerade motorfordon på trottoaren						
Gående och cyklisterna är tillräckligt separerade längs gatan, så att en person med nedsatt mobilitet antagligen inte känner sig utsatt och otrygg						
Stadsmiljön och i synnerhet dess ytor, är väl underhållna						
Vissa detaljutformningar längs gatan är så bra att det skulle anses som god tillgänglighetspraxis på EU-nivå						
Vissa detaljutformningar längs gatan är väldigt dåligt utformade ur tillgänglighetsaspekt						
Som helhet är detta en plats som visar att kommunen ser ett stort värde i att skapa en stadsmiljö som är tillgänglig för personer med nedsatt mobilitet						

Kommentarer:

Var vänlig och betygsätt följande påståenden om tillgängligheten **på busshållplatsen** för personer med nedsatt mobilitet.

Läge:.....

	Instämmer fullständigt	Instämmer	Varken eller	Instämmer inte	Instämmer verkligen inte	Vet inte
Trottoarerna är breda nog (för t.ex. två barnvagnar att mötas och passera varandra)						
Kantstenen är förhöjd för att möjliggöra enkel ombordstigning på bussar						
Lutningar på eller längs trottoaren vid busshållplatsen är inte för brant						
Det finns got om plats att vänta på bussen för personer i rullstol eller med barnvagn						
Det finns tillräckligt många sittplatser						
Det finns ett tillräckligt stort väderskydd som är lättillgängligt för personer i rullstol eller med barnvagn.						
Det finns på platsen tillräckligt med hjälpmedel för funktionsnedsatta grupper, t.ex:						
<i>Taktila plattor som visar var bussen stannar</i>						
<i>Information i ett flertal varianter för att göra den tillgänglig för alla</i>						
<i>Enkla skyltar med piktogram, inte för mycket text</i>						
<i>Kontrastmarkeringar för att tydliggöra kantstenar och andra hinder som utgör risker</i>						
<i>Taktila markeringar vid signalreglerade övergångsställen för att underlätta för döva och blinda personer</i>						
Det finns inga synliga objekt som man kan snubbla över och ytorna på och vid busshållplatsen är jämna och enkla att gå på även för rörelsenedsatta personer.						
Informationen på skyltar etc. är placerade så att människor ser och kan ta till sig den						
Oskyddade trafikanter känner sig antagligen inte otrygga här						
Stadsmiljön och i synnerhet dess ytor, är väl underhållna						
Vissa detaljutformningar på busshållplatsen är så bra att det skulle anses som god tillgänglighetspraxis på EU-nivå						
Vissa detaljutformningar på busshållplatsen är väldigt dåligt utformade ur tillgänglighetsaspekt						
Som helhet är detta en plats som visar att kommunen ser ett stort värde i att skapa en stadsmiljö som är tillgänglig för personer med nedsatt mobilitet						

Kommentarer:

Var vänlig och betygsätt följande påståenden om tillgängligheten **på bussen/spårvagnen** för personer med nedsatt mobilitet.

Buss/spårvagnslinje:.....Steg ombord på:

	Strongly agree	Agree	Neither	Disagree	Strongly disagree	Not applicable
Hela bussen har låggolv och är tillgänglig för alla						
Delar av bussen har låggolv och är tillgänglig för alla						
Det är lätt för personer i rullstol och med barnvagn att ta sig från dörren till utsedd uppehållsplats i fordonet						
Det finns gott om plats, tydligt utmarkerad, för personer i rullstol eller med barnvagn i fordonet.						
Det finns sittplatser för personer med nedsatt mobilitet och dessa är tydligt märkta.						
Det finns sittplatser med extra benutrymme.						
Sittplatserna avsedda för personer med nedsatt mobilitet är lokaliserade nära dörren.						
Det finns tillräckligt med sittplatser så att personer med nedsatt mobilitet slipper stå upp.						
Det finns realtidsskyltar i fordonet						
Det finns audiell realtidsinformation i fordonet						
Informationen på fordonet är lämplig för personer med inlärningssvårigheter						
Det finns gott om ledstänger i rätt höjd						
Ledstänger och klockor är kontrastmarkerade så att personer med dålig syn kan se dem						
Det är lätt att köpa biljetter för personer med nedsatt mobilitet						
Det finns tillräckligt utrymme för förvaring av bagage						
Föraren är hjälpsam då personer med nedsatt mobilitet stiger på och av fordonet (t.ex. kör inte förrän de har satt sig ner, kör inte för fort eller ryckigt, sänker golvet vid på- och avstigning, tar fram ramp till rullstolsburna)						
Det finns intern-tv i fordonet						
Fordonet är väl underhållet						
Vissa detaljutformningar på fordonet är så bra att det skulle anses som god tillgänglighetspraxis på EU-nivå						
Vissa detaljutformningar på fordonet är väldigt dåligt utformade ur tillgänglighetsaspekt						
Som helhet visar detta fordon att kommunen/regionen/operatören ser ett stort värde i att skapa en miljö som är tillgänglig för personer med nedsatt mobilitet						

Kommentarer: