

Indhold	side
København for alle	2
• Fælles ansvar at løfte opgaven	2
• Tre indsatsområder	3
• 1. Fysiske tiltag	3
• 2. Kompetencer	3
• 3. Synergi	4
Mennesker og mangfoldighed i centrum	5
• Vi skal være konsekvente	5
• Bøtten vender, når omverdenen fortæller de gode historier	6
Handicaporganisationernes ønsker	6
Hvordan er situationen i København?	7
Sammenligning med andre byer	7
• Århus og Næstved	8
• Stockholm	9
• Kristiansand	9
• Barcelona	9
Tre scenarier for en københavnermodel	11
• "Basis-modellen" til + 0 kr.	11
• "Rutenet-modellen" til + ca. 75 mio. kr.	11
• "Total-modellen" til + ca. ½ mia. kr.	12
"Basis-modellen" – initiativer og tiltag i handlingsplanen	13
"Rutenet-modellen" – initiativer og tiltag i handlingsplanen	15
Litteratur & links	18
Bygge- og Teknikforvaltningens tilgængelighedsteam	19
BILAG 1: Skitseforslag til tilgængelige ruter i tre bydele	20

København for alle

Vision:

København er en tilgængelig by, hvor borgere med og uden midlertidige eller varige funktionsnedsættelser har reel bevægelsesfrihed og nemt kan færdes.

Forholdene for handicappede i København skal forbedres på alle områder. Borgerrepræsentationen godkendte den 9. september 2004 en handicappolitisk strategi bestående af visioner og målsætninger (BR 399/04). Arbejdet med at formulere konkrete handlingsplaner og indsatsområder inden for de respektive ansvarsområder pågår i alle forvaltninger.

Målet med Bygge- og Teknikforvaltningens handlingsplan for tilgængelighed i Københavns byrum er gennem aktiv indsats at forbedre den fysiske tilgængelighed i byens rum, så alle – herunder handicappede mennesker – får bedre vilkår, når de færdes på egen hånd. Det vi konkret skal gøre er at:

- Sikre at nye anlægsarbejder og byggerier bliver udført uden fysiske barrierer
- Sikre at der sideløbende foretages de forbedringer, som det er muligt at udføre via administrative handlinger i forvaltningens enheder
- Angive retningslinier for tilgængelighedsarbejdet i de kommende år med henblik på at nedbryde eksisterende barrierer og undgå, at vi skaber nye
- Sammenfatte og evaluere tidligere og nye tiltag
- Sikre at vi får en større kompetence på området, og at den viden, vi har og tilegner os, er tilgængelig for alle ansatte via Intranettet
- Informere offentligheden løbende via vores hjemmeside om nye indsatser på tilgængelighedsområdet

Fælles ansvar at løfte opgaven

Alle, der påtager sig at styrke indsatsen inden for eget ansvarsområde, er med til at løfte opgaven med at gøre København til en tilgængelig by for alle. Det vigtigste er, at vi samarbejder og koordinerer indsatsen på tværs af fagområder og interesser, og at vi lytter til og lærer af hinanden.

Alle, der arbejder med Københavns byrum – beslutningstagere, planlæggere, projektudviklere, tilsynsførende, bestillere og udbydere af anlægs- og driftsarbejder – er direkte med til at bestemme, hvor hurtigt København skal forbedres tilgængelighedsmæssigt.

Det er derfor afgørende, at vi hurtigst muligt får tilgængelighedsaspektet gjort til en ligeså naturlig del af vores arbejde som økonomi og miljøhensyn. Det koster nemlig normalt ikke ekstra at gøre et nyt anlæg tilgængeligt for alle. Når blot vi tænker tilgængeligheden ind fra begyndelsen og betragter det som en udfordring frem for et problem.

Tre indsatsområder

Bygge- og Teknikforvaltningens tværfaglige tilgængelighedsteam har peget på tre indsatsområder som de vigtigste at tage fat på:

1. Fysiske tiltag
2. Kompetencer
3. Synergi

1. Fysiske tiltag

De fysiske tiltag vedrører kantstenovergange, jævne belægninger, lydsignaler ved lyskryds, handicapegnede toiletter, gangbaner friholdt for byinventar og niveaufri adgang til butikker, banker, spisesteder, kulturinstitutioner, virksomheder, tog og busser. Den overordnede strategi på indsatsområdet går ud på løbende at fjerne fysiske barrierer og sikre, at der ikke bygges nye, hvad enten der er tale om nyanlæg, omlægninger eller renovering af byrum. Fysiske tiltag ud over det, vi kan gøre indenfor det nuværende budget, kræver yderligere midler.

2. Kompetencer

For at forbedre tilgængeligheden i Københavns byrum, må alle, der arbejder med byens rum have kendskab til og forståelse for de særlige behov, som mennesker med funktionsnedsættelser har.

Metoden, der har vist sig mest effektiv, er at sende relevante personer på et kursus, hvor de på egen krop oplever, hvad det vil sige at være handicappet og færdes i byens rum. Kurset er en "aha-oplevelse", som i kombination med oplæring i tilgængelighedsforhold inden for den enkeltes arbejdsområde sikrer størst mulig effekt.

Ligeledes skal alle aktørerne have kendskab til, hvordan man designer, konstruerer, bygger og vedligeholder tilgængelige og anvendelige miljøer for alle. Et godt udgangspunkt er Vejdirektoratets "*Håndbog i tilgængelighed, færdselsarealer for alle*",

som Vejreglerrådet i 2003 har godkendt til brug blandt vejbestyrelser. Håndbogen beskriver principperne for udformning af tilgængelige færdselsarealer og principperne for tilgængelighedsrevision.

Strategien for øget kompetence handler om, at vi forstår og kan agere i forhold til de behov, som personer med funktionsnedsættelser har, og i forhold til hvordan man skaber tilgængelige og anvendelige miljøer for alle.

For fortsat at kunne løse tilgængelighedsopgaverne bedst muligt skal vi holde os ajour med, hvad andre byer og lande gør og dele vores erfaringer med dem. Det kan ske gennem besøg, ved at deltage i relevante konferencer som oplægsholdere eller som tilhørere og gennem netbaseret erfaringsudveksling, som allerede praktiseres.

3. Synergi

Tilgængelighed skal indarbejdes som en naturlig del af alle arbejdsprocesser i politik- og strategiformulering, planlægning, projektudvikling, detailprojektering, udførelse, drift og vedligeholdelse. I forbindelse med implementering af handlingsplanen for tilgængelighed skal projektet levendegøres og synliggøres gennem omtale, formidling, pointering etc. Vi skal snakke og fortælle om det igen og igen. Vise hvad vi gør rent fysisk og sprede "det gode rygte".

Handlingsplanen samler en række vigtige initiativer og tiltag, som skal sikre en bedre tilgængelighed i København. Praktiske, fysiske indsatser skal kombineres med øget kompetence i kommunen. Åbenhed og samarbejde på tværs af fagkontorerne, inddragelse af borgerne og handicaporganisationerne og fokus på de gode resultater skal sikre synergi.

Mennesker og mangfoldighed i centrum

At en by er tilgængelig vil sige, at mennesker ligeværdigt og uafhængig af andre kan færdes overalt. Det være sig i gader og stræder, på torve og pladser, i parker og naturområder. Alle kan benytte de offentlige transportmidler, og alle har adgang til læreanstalter, arbejdspladser og butikker. Det er muligt at deltage i underholdnings- og fritidstilbud uden at være ekskluderet på grund af fysiske barrierer. En by, der er indrettet så omhyggeligt, at alt dette kan foregå uden postyr, er en god by at leve i. Den signalerer, at mennesket er i centrum, at mangfoldighed er et aktiv, og at hjertet er med i byplanlægningen. Noget af det væsentligste i tilværelsen er at kunne komme ind, være med og deltage på lige fod med andre. Ligeret og demokrati er nøglebegreber og en selvfølgelighed i et moderne storbysamfund, der har implementeret mangfoldighedsbegrebet.

Forudsætningen for, at alle kan deltage og bidrage ligeværdigt i samfundslivet er, at de fysiske omgivelser er udformet ud fra en universel tankegang om tilgængelighed for alle og respekt for forskellighed.

Vi skal være konsekvente

Bygge- og Teknikforvaltningens tværfaglige tilgængelighedsteam blev dannet medio 2003. Gruppen består af medarbejdere fra Byrumskontoret, Anlægskontoret og Driftskontoret i Vej & Park, af en repræsentant fra hhv. Plan & Arkitektur og Byggeri & Bolig samt tre eksterne personer, som er udpeget af De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI).

Teamet har undersøgt de fem strategiske spørgsmål om tilgængelighed:

1. Hvad har vi hidtil gjort?
2. Hvad gør vi aktuelt?
3. Hvad er udfordringen?
4. Hvad agter vi at gøre?
5. Hvordan kan vi gøre det?

Svarene er kort fortalt, at vi de sidste ti år har gjort og gør en del på tilgængelighedsområdet. Problemet er, at vi ikke gør det konsekvent. Derfor handler det bl.a. om, at vi husker at tænke på tilgængelighed og lader det indgå som parameter på lige fod med andre parametre som fx økonomi og miljø.

Sammenlignet med andre storbyer har København desværre – og til dels uberettiget – et lidt negativt ry, hvad angår tilgængelighed for handicappede. Men vi er ikke specielt "værre" end så mange andre. Vi kan fremhæve Metroen, som er fuldt tilgængelig. Eller "københavnerfortovet" – det klassiske fortov med to rækker betonfliser adskilt af en

række chaussésten, der virker som ledelinie for synshandicappede, og som andre storbyer misunder os!

Bøtten vender, når omverdenen fortæller de gode historier

Det handler en del om psykologi og rygtespredning! Så længe vi ikke arbejder konsekvent på at sikre tilgængelighed i alle projekter, vil handicaporganisationerne fortsat forvente at støde på ekskluderende barrierer. De bekræftes derved i, at København er en utilgængelig by, og at kommunen i øvrigt ikke gør noget særligt for at forbedre forholdene. Som en følge deraf opretholdes det negative omdømme.

Den kvalitative udfordring er at få vendt bøtten og få skabt et positivt omdømme. Det kan vi, hvis vi arbejder konsekvent på at sikre, at nye byrum bliver tilgængelige for alle. Og samtidig gør, hvad vi kan for at rette op på de eksisterende, barrierefyldte forhold. Når omverden ser, at vi gør en målrettet og vedholdende indsats for at forbedre forholdene, vil den negative omtale skrumpes ind. I stedet vil de positive fortællinger om, at kommunen skaber bedre tilgængelighed i byens rum, blomstre. Når de gode historier bliver dominerende, opstår synergien: byen vil straks opleves mere og mere tilgængelig, og alle vil tale om, at udviklingen går den rigtige vej!

Handicaporganisationernes ønsker

For at få belyst, hvor det er vigtigst at sætte ind, er det naturligt at spørge de borgere, der mest savner bedre tilgængelighed. Handicaporganisationerne har mange erfaringer, og de ønsker, der går igen, når det handler om at kunne færdes let og ubesværet i København, er, at:

- Overgange ved vejkrydsningsmuligheder er forsynet med ramper, der ikke er for stejle for kørestolsbrugere og rollatorbrugere. Ramperne skal være kombineret med orienteringskanter for blinde.
- Torve og gader har jævne belægnings. Køre- og gangegnede belægnings er af stor betydning for gangbesværede, kørestolsbrugere og rollatorbrugere. Synshandicappede har brug for naturlige ledelinjer i form af kantsten eller facader, som de kan gå langs med, naturlige kanter mellem forskellige belægningsoverflader, eller at der er taktile bånd nedfældet i belægningsoverfladerne.
- Lydsignaler findes ved lyskryds, så synshandicappede kan krydse veje i sikkerhed.
- Offentlige handikaptoiletter er fordelt rundt i byen med korte afstande, så bl.a. kørestolsbrugere og gangbesværede kan opholde sig i byen i længere tid. Indretningen bør leve op til anerkendte standarder.
- Der er niveaufri adgang til butikker, virksomheder, skoler og kulturinstitutioner. Især kørestolsbrugere og gangbesværede, men også rollator- og barnevognsbrugere, vil være særdeles glade for en indsats her.
- Handicap-parkeringspladser findes tæt på målene for handicappedes ærinder i byen, alternativt tæt på en station med et tog, der kører ind til byen.

Hvordan er situationen i København?

Dansk Center for Tilgængelighed har suppleret Vej & Parks kvantitative GIS-registrering af tilgængeligheden for handicappede på de offentlige veje med en kvalitativ vurdering, som viser at:

- 31 % af kantstenovergangene ved gadehjørner har ramper med en passende hældning, der tillader kørestole at passere. 69 % er for stejle eller uden ramper.
- 26 % af kantstenovergangene har en kant, som blinde kan bruge til at orientere sig efter, og som kørestolsbrugere kan passere. 74 % af kantstenovergangene har enten for høje eller for lave kanter. Også her må der gøres en indsats.
- Det er populært – og smukt – med store belægningsflader af chaussésten og brosten i Københavns byrum. Men udbredelsen af denne belægningstype gør det vanskeligt for gangbesværede og kørestolsbrugere at benytte de samme ruter som andre mennesker. Flere steder er belægningerne kombineret med to smalle kørespor, men disse er af flere årsager langt fra ideelle for handicappede.
- Københavns Kommunes traditionelle fortove er velforsynede med ledelinjer, som blinde kan orientere sig efter. Den almindeligste type er en række chaussésten mellem to rækker fliser – ”københavnerfortovet” – som det populært kaldes. Rådhuspladsen er forsynet med en taktile ledelinie af de såkaldte ”marcipanbrød”, og ved Metrostationerne og flere andre steder ses taktile tiltag i form af betonfliser med knopper eller metalsøm.
- Lydsignaler findes ved udvalgte lyskryds. Af kommunens ca. 350 signalanlæg har vi i alt 51 anlæg med lydsignaler. Seks ud af syv lyskryds er uden lydsignaler.
- Der er registreret 42 handicaptolletter i Københavns Kommune. Standarden varierer fra meget fine til meget ringe, og egnetheden for handicappede vil i nogle tilfælde kunne diskuteres.
- En stikprøve viser, at der er niveaufri adgang til 10-30 % af butikkerne på fx Strøget og Købmagergade. Mange kørestolsbrugere kan godt komme rundt i byen, men de fleste indgangsdøre er i praksis lukkede for dem.

Det samlede billede af den aktuelle tilgængelighed i Københavns byrum tegnes af både gode og dårlige forhold. Kommunen har imidlertid gode muligheder for at påvirke de fleste af dem i en positiv retning gennem handlingsplanen.

Sammenligning med andre byer

Det er vanskeligt at måle og sammenligne tilgængeligheden i København med andre storbyer. I København har vi fx niveaufri adgang til S-togs- og Metrostationer. I Barcelona, som ellers er kendt for at være forbilledlig på tilgængelighedsområdet, er der kun adgang til 20-30 % af Metrostationerne. Her lyder det altså som om, at København

er førende. Der er dog lige det lille "men", at kørestolsbrugere i København ikke alene ved egen hjælp kan komme ind i S-tog, Regionaltog og Intercitytog, men er afhængige af andres hjælp.

I København er der principielt adgang til 80 % af bybusserne, idet de har manuelle ramper i form af stålplader i gulvet ved udstigningsdøren midt i bussen. Imidlertid er chaufføren ikke pligtig til at hjælpe, og når der i dårligt vejr samler sig jord og vand i stålrampens greb, er det sin sag for den handicappede at bede en passager om hjælp. Det er derfor sjældent at se en kørestolsbruger i en bus i København. I Barcelona har 70 % af bybusserne elektriske ramper, som chaufføren ved et tryk på en knap aktiverer, hvorefter den handicappede selv kan køre ombord på bussen. Der er derfor ofte kørestolsbrugere i busserne i Barcelona.

Når man forsøger at måle og sammenligne situationen i København med andre storbyer, støder man hele tiden ind i historiske og kontekstuelle forskelle og forklaringer, som gør sammenligningerne meningsløse. Det er langt bedre at fokusere på, hvad vi har af velfungerende anlæg i dag og lære af, hvad andre byer gør og har gjort, og hvordan vi kan blive bedre til at implementere gode tilgængeligheds løsninger.

Århus og Næstved

Flere danske kommuner – f.eks. Århus og Næstved – har udarbejdet handlingsplaner og er godt i gang med at gennemføre, implementere og evaluere en lang række tiltag.

Århus har udarbejdet en samlet plan for tilgængelighed for alle sine afdelinger. Der er investeret 5 mio. kr. ekstra til at forbedre tilgængeligheden i Midtbyen. Pengene er brugt til at etablere lydsignaler ved alle lysregulerede overgange, til nedsænkning af kantsten ved overgange og til ledelinier. Antallet af offentlige handicaptoiletter er øget fra to til tolv (AFA Decaux). I forbindelse med omlægning af Strøget i Århus, gik kommunen i intensiv dialog med butikkerne med henblik på at overbevise dem om nytten af, at de løste tilgængeligheden inden for egne arealer. Det betød, at nogle gik med samtidig med at kommunen gik i gang. Andre gjorde ikke. Men det samlede resultat er, at der er opnået en betydelig øget tilgængelighed til butikkerne i Århus midtby.

København kan i forbindelse med renovering af større butiksstrøg – aktuelt Købmagergade – få en masse tilgængelighed "forærende" ved at tænke løsninger ind fra starten og gå i clinch med butiksejerne.

Næstved Kommune har i samarbejde med handicaporganisationerne og en række andre interessenter kortlagt ruter mellem vigtige mål i byen. På kommunens investeringsplan er ruterne sat på i prioriteret rækkefølge.

I denne handlingsplan lægges op til en lignende metode som den Næstved og andre – blandt andet Stockholm – praktiserer.

Stockholm

I Stockholm er visionen at være verdens mest tilgængelige hovedstad i 2010. Fra 2000 og ti år frem er der på Gatu- och Fastighetsnämndens (Vej- og Ejendomskontoret) budget øremærket 100 mio. SEK om året til projekter, der øger tilgængeligheden. Idrætsforvaltningen skal oveni disponere 10 mio. SEK om året og Kulturforvaltningen 5 mio. SEK.

Hidtil har det betydet 150-250 punktvisse indsatser om året fra nyanlæg og større ombygninger af fx legepladser og badepladser til mindre projekter som fodgængerovergange og kontrastmærkninger af trapper. Nogle af indsatserne virker lidt som "hovsa-løsninger", der ikke forholder sig til spørgsmål som æstetik og tilpasning til eksisterende byrum.

Der er ansat ni personer, som er fuldtidsbeskæftiget med tilgængelighedsprojektet. Samtidig med de punktvisse, fysiske tiltag udarbejdes der handlingsplaner for hver enkelt bydel i Stockholm.

I Bygge- og Teknikforvaltningen i København er ingen ansatte pt. fuldtidsbeskæftiget med tilgængelighedsarbejdet. Arbejdet får derfor ikke altid den nødvendige opmærksomhed. Hvis tilgængeligheden i København skal forbedres markant, må der ansættes eller udpeges en projektleder til på fuld tid at lede indsatsen på området i en årrække.

Kristiansand

Kristiansand Kommune har hentet inspiration i Barcelona i form af gode tilgængeligheds løsninger, som er blevet tilpasset den sydnorske kontekst. I 2002 fik kommunen Nordisk Råds Tilgængelighedspris. Kommunen har blandt andet hævet belægningen i gågaden 20 cm med det resultat, at langt størstedelen af butikkerne har fået niveaufri adgang.

København kan gøre lignende tiltag i forbindelse med reovering og omlægning af større vejstrækninger og byrum – aktuelt Købmagergade.

Barcelona

Bygge- og Teknikforvaltningens tilgængelighedsteam har også besøgt Barcelona. Byen er førende, når det handler om nye og effektive måder at skabe forandringer på. Koncepter

som *City-for-all* og *Design-for-all* udspringer fra Barcelona, hvor der arbejdes ud fra en universel tankegang. Målet er at forbedre livskvalitet, sundhed og sammenhæng for alle. Man bruger ikke ord som "handicaptilgængelighed", da alene terminologien fastholder de handicappede i rollen som segregerede i forhold til det øvrige samfund. I stedet for at tale om et samfund af minoritetsgrupper betragtes borgerne som en mangfoldighed. Forskellighed opfattes som et aktiv, borgerdeltagelse er højt respekteret, og der tages højde for forbedring af både det fysiske og det sociale miljø.

Arbejdet med at gøre Barcelona til en by for alle startede forud for olympiaden i 1992. Kravet voksede nedefra og blev imødekommet af bystyret. Synergien har ligget i hele re-demokratiseringsprocessen efter Francos undertrykkende diktatur.

Barcelonas borgmester indså tidligt, at tilgængelighed er et spørgsmål om at skabe bedre forhold og større livskvalitet for alle og ikke "kun" for de handicappede. En undersøgelse viste fx, at gennemsnitsturisten i Barcelona er 55 år, og ved at gøre gader, stræder, parker og strande mere tilgængelige, ville man samtidig imødekomme et behov hos turisterne.

Hvis København skal hæve sig op på internationalt plan, skal tilgængelighedsarbejdet bygge på en universel tankegang, hvor borgernes mangfoldighed ses som et aktiv, og hvor målet er byen-for-alle.

Tre scenarier for en københavnermodel

Hvornår er København en tilgængelig by? Hvor lang tid vil det tage? Hvad koster det? Der er mange spørgsmål, men de kan godt besvares.

Der er to veje at gå. Den ene koster stort set ingenting, mens den anden vurderes at koste ca. 75 mio. kr. En tredje vej skønnes at koste ca. ½ mia. kr. og er ikke realistisk.

”Basis-modellen” til + 0 kr.

Initiativer og indsatser uddybes i skemaet på side 13-14

”Basis-modellen” er den model, vi praktiserer i øjeblikket. Vi kan vælge at fortsætte, som vi hidtil har gjort, med de spredte indsatser. Men kritikken fra handicaporganisationerne vil fortsat være rettet mod os. Fordi vi ikke gør ”nok”. Turister, som har et handicap, vil stadig ikke blive tiltrukket af København, fordi rygterne fortsat siger, at det er en utilgængelig hovedstad, og at kommunen ikke gør nok for de handicappede.

”Rutenet-modellen” til + ca. 75 mio. kr.

Initiativer og indsatser uddybes i skemaet på side 15-17

Vi kan oveni de initiativer og indsatser, som er indeholdt i ”Basis-modellen”, beslutte os for mere radikalt at bygge byen om ved at lægge et net af tilgængelige ruter ud over hele byen. På den måde skaber vi hurtigt markant synlige resultater. Efter få år vil København bestå af et tilgængeligt rutenet, der forbinder hovedfærdselsårer, områder med butikker, spisesteder og virksomheder, stationer og busterminaler, skoler, fritids- og kulturinstitutioner, handicapcentre, plejeboliger, beskyttede boliger og ældreboliger. Ruterne giver alle mulighed for at bevæge sig rundt i byen uden at møde for store forhindringer: belægningerne er farbare for gangbesværede, kørestols-, rollator- og barnevognsbrugere, kanstensovergange kan benyttes af alle, der er akustiske signaler i alle lyskryds, og der er niveaufri adgang til butikker, caféer, banker mv. Ruterne skal fastlægges og prioriteres i samarbejde med lokale interessegrupper, prissættes og indarbejdes i en tids- og budgetstyret aktivitetsplan. Ideen med netstrukturen er på mange måder sammenfaldende med tankegangen i Byrumshandlingsplanen, hvor ”forbindelser” indgår som et af fire grundprincipper. Byrumshandlingsplanen fremlægges for BTU i foråret 2005, og det vil være hensigtsmæssigt at koordinere de to strategier også på dette punkt. Arbejdet med implementeringen af ”Rutenet-modellen” skal ledes af en fuldtidsbeskæftiget projektleder, som enten ansættes i Vej & Park eller hyres ude i byen.

I skemaet herunder har Dansk Center for Tilgængelighed lavet et skøn, der viser, at der skal godt 100 km ruter til for at skabe et sammenhængende og velfungerende tilgængelighedsnet i København. Hvis det gennemføres, får de handicappede – og alle andre – mulighed for inden længe at kunne færdes frit de vigtigste steder i byen. Nettet af tilgængelige ruter koster 71,5 mio. kr. Den samlede model koster – inkl. løn til ny projektleder og øvrige tiltag 76,34 mio. kr. og kan gennemføres i løbet af seks år.

Øverslag på udgifter, millioner	01 Indre By	02 Christianshavn	03 Indre Østerbro	04 Yder Østerbro	05 Indre Nørrebro	06 Ydre Nørrebro	07 Vesterbro	08 Kgs. Enghave	09 Valby	10 Vanløse	11 Brønshøj-Husum	12 Bispøjtorg	13 Sundbyvester	14 Sundbyvester	15 Vestamager	I alt
Længde af Ruter, km	13	2,0	9,1	7,1	6,2	8,2	7,0	3,1	9,2	7,2	7,9	7,9	9,7	7,5	1,5	106,6
Pris mio.	8,7	1,3	6,1	4,7	4,1	5,5	4,7	2,1	6,2	4,8	5,3	5,3	6,7	5,0	1,0	71,5

Figur 1. Længden på tilgængelighedsruter i de enkelte bydele er fastsat på baggrund af indbyggertallet. Indre By får med sin særlige status som hovedstadens kulturelle og bymæssige centrum tildelt 2-3 gange så lange ruter som de øvrige bydele. Dansk Center for Tilgængelighed har kigget på mulige ruter i Indre By, på Christianshavn og i Valby (se bilag 1). På baggrund af en vurdering af de tiltag, der vil skulle til for at forbedre tilgængeligheden på ruterne i de tre bydele er gennemsnitsprisen på 100 m tilgængelighedsrute udregnet. Gennemsnitsprisen er herefter brugt som grundlag for beregning af tilgængelighedsruter i alle bydele. Projektudvikling og projektering er inkluderet i prisen. Der er endvidere taget hensyn til, at det generelt er en smule dyrere at bygge anlæg i København i forhold til øvrige byer i Danmark. Den endelige fastlæggelse af ruterne skal ske sammen med lokale interessenter. Grundlaget for den endelige beregning vil være hver bydels særlige geografi og øvrige forhold.

”Total-modellen” til + ca. ½ mia. kr.

Hvis København skal gøres 100 % tilgængelig vil det kræve, at kantsten ved alle overgange sænkes, at torve og gader har jævne, køre- og gangegnede belægninger udstyret med ledelinjer for synshandicappede, og at der findes akustiske signaler ved alle lyskryds, så synshandicappede kan krydse vejene i sikkerhed. Der skal bygges nye, offentlige handicaptoiletter rundt om i byen, så bl.a. kørestolsbrugere og gangbesværede kan opholde sig i byen i længere tid. Der skal sikres niveaufri adgang til alle butikker, virksomheder, skoler og kulturinstitutioner og etableres flere handicap-parkeringspladser i byen. En indsats svarende til denne model vil koste ca. ½ mia. kr. Det er ikke en realistisk vej at vælge.

”Basis-modellen” – initiativer og tiltag i handlingsplanen

”Basis-modellen” - fysiske tiltag kompetencer og synergi	2005	Ekstra udgifter	Ansvarlig
Asfaltramper	Mio. kr.		
Vej & Park udlægger årligt ca. 17 km slidlag. Ved samme lejlighed etableres asfaltramper ved de mest påkrævede gadehjørner. Fokus på at skabe bedre og mere tilgængelighed i forbindelse med denne driftsopgave skærpes nu.	1	Nej	Vej & Park, Driftskontoret
Etablering af asfaltramper på opfordring fra byens brugere. Tilgængelighedsforanstaltningerne rekvireres og finansieres via den almindelige vejvedligeholdelse.	0,1	Nej	Vej & Park, Driftskontoret
Generelt			
Der nedsættes en styregruppe med repræsentanter for Bygge- og Teknikforvaltningen.	0	Nej	Direktionen, Bygge- og Teknikforvaltningen
”Tilgængelighed” indføres som fast punkt i BTF’s indstillingsskabelon for at sikre, at alle, der skriver indstillinger, redegør for tilgængeligheden i et hvilket som helst projekt på samme niveau, som der redegøres for fx økonomi og miljø.	0	Nej	Direktionen eller BTU
Det indstilles til politisk beslutning i BR, at passusen ”Tilgængelighed” indgår som fast punkt i indstillingsskabelon i alle forvaltninger.	0	Nej	BTF, BTU & BR
Følgende standardformulering anvendes i lokalplaner under paragraffen ’Ubebyggede arealer’: <i>”Adgangs- og opholdsarealer skal udformes således, at de tilgodeser handicappedes muligheder for at færdes på arealerne”</i> . Samtidig henvises til Vejdirektoratets håndbog i tilgængelighed, <i>”Færdselsarealer for alle”</i> .	0	Nej	Plan & Arkitektur, BTU
Formulering indføres i lokalplaner om, at vej- og stikrydsninger: <i>”udføres med nedsænkning af overgang og/eller rampe mellem sti og vej. Maksimal hældning på nedsænkning og/eller rampe 1:10 (10 %). Lodret kant på 2,5-3 cm mellem sti og vej etableres som taktil orientering for synshandicappede”</i> .	0	Nej	Plan & Arkitektur

"Basis-modellen" - fysiske tiltag kompetencer og synergi	2005	Ekstra udgifter	Ansvarlig
I det omfang der er udpeget ruter fx Vesterbrogade, hvor vejforhold ændres for større tilgængelighed, informeres berørte ejendomsjere såvel som Byggeri & Bolig herom. I B&B vil man kunne sætte særligt fokus på de løbende byggesager med henblik på tilgængelighed i det aktuelle område. B&B vil i samme forbindelse sammen med V&P forsøge at få tilvejebragt aftale herom med bygherre.	0	Nej	Byggeri & Bolig, øvrige afd. i BTF
Øget fokus på løbende byggesager med henblik på tilgængelighed mellem bygning og det offentlige byrum.	0	Nej	Byggeri & Bolig, øvrige afd. i BTF
Lydsignaler ved lyskryds			
Der etableres nye lydsignaler i 2-3 lyskryds årligt efter prioritering i samråd med Dansk Blindesamfund.	0,1	Nej	Vej & Park, Trafik- og Plankontoret
Revurdere procedure omkring etablering af lydsignaler med henblik på at kunne levere et bedre produkt. Undersøgelse iværksættes.	0	Nej	Vej & Park, Trafik- og Plankontoret
Handicappoletter			
Indsats i henhold til "Plan for den fremtidige forsyning med offentlige toiletter i Københavns Kommune"	-	-	Vej & Park, Driftskontoret
Niveaufri adgang			
Det skal være nemmere for private grundejere at etablere barrierefri adgange til butikker og boliger. Forslag til ny praksis udarbejdes.	0	Nej	Byggeri & Bolig
Evaluering af indsats			
BTF's tilgængelighedsteam skal ved årets udgang opliste, hvilke tiltag, der er sket i årets løb og evaluere processen og resultaterne. Sker der en forbedring af tilgængeligheden i Københavns byrum? Kan det gøres bedre og mere effektivt fremover?	0	Nej	BTF's tilgængelighedsteam
Samlede udgifter:	1,2	0	

”Rutenet-modellen” – initiativer og tiltag i handlingsplanen

”Rutenet-modellen” - fysiske tiltag, kompetencer og synergi	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Ansvarlig
Ansætte projektleder el. konsulent	Mio. kr.	Mio. kr.	Mio. kr.	Mio. kr.	Mio. kr.	Mio. kr.	
Lønudgift til intern projektleder el. ekstern konsulent, som skal lede og koordinere tilgængelighedsarbejdet og sikre fremdrift i henhold til den aktivitetsplan, der skal udarbejdes som projekts styringsværktøj.	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	Vej & Park, HR og Byrum
Ansætte en handicappet person på halv tid (evt. med løntilskud), som skal være sekretær for projektet det første år.	0,2						Vej & Park, HR og Byrum
Producere konstruktionstegninger af detal løsninger på tilgængelighed. Standard løsninger fra Vejdirektoratets håndbog i tilgængelighed ”Færdsels-arealer for alle” skal tilpasses den københavnske kontekst. Der udarbejdes løsningsforslag til ramper, nedsænkede kantsten ved fodgængerovergange, anvendelse af taktile belægninger, placering af byinventar etc.	0,05						Vej & Park, Anlæg
Tilgængelighedsruter							
Udpejning af ruter i samarbejde med lokale interessenter, pris-sætning, prioritering, udarbejdelse af tids- og budgetstyret aktivitetsplan.							Vej & Park, projektleder
Ruter etableres i Indre By + to andre bydele (prioriteres)		13,3					Vej & Park, Anlæg
Ruter etableres i Indre By + to andre bydele (prioriteres)			13,3				Vej & Park, Anlæg
Ruter etableres i tre bydele (prioriteres)				13,5			Vej & Park, Anlæg
Ruter etableres i tre bydele (prioriteres)					13,5		Vej & Park, Anlæg
Ruter etableres i fire bydele, projektet afsluttes						18	Vej & Park, Anlæg

"Rutenet-modellen" - fysiske tiltag, kompetencer og synergi	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Ansvarlig
Niveaufri adgang							
En kampagne målrettes private grund-ejere og sættes i gang, hvor og når der planlægges omlægning af strøg- og gadeforløb herunder tilgængeligheds-rute me. Kampagnen skal forsøge at påvirke til samarbejde om at skabe tilgængelige indgange til butikker og boliger.	0,03	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	Byggeri & Bolig
Gangbaner friholdt for inventar							
Udarbejdelse af publikation/folder, som udsendes i forbindelse med tilladelser, som gives til udeserveringer, vare- og skilteudstillinger. Publikation, der fortæller om <i>Byen for alle</i> og om arbejdet med tilgængeligheds-projektet, skal medsendes for at motivere ansøgeren til at gøre en indsats for at forbedre forholdene. Publikationen skal være tilgængelig på nettet.	0,02						Vej & Park, Drift
Gravetilladelser							
Udarbejdelse af publikation/folder, som udsendes i forbindelse med grave-tilladelser. Der henvises til standard-løsninger for reetablering efter endt arbejde. Såfremt reetableringsudgiften fordyres på grund af tilgængelighedstiltag, må Vej & Park bidrage. Der afsættes en pulje.	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	Vej & Park, Drift
Kompetenceløft							
Gennemføre målrettet halvdags-kursus for 60 medarbejdere i BTF. I forb. m. kurset udleveres og introduceres Vejdirektorets håndbog i tilgængelighed, samt et pædagogisk huskenotat af Dansk Center for Tilgængelighed.	0,15						Vej & Park, Byrum

"Rutenet-modellen" - fysiske tiltag, kompetencer og synergi	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Ansvarlig
Uddanne en medarbejder fra hhv. Byrums-, Anlægs- og Driftskontoret i Vejdirektoratets uddannelse til tilgængelighedsrevisor. Uddannelsen, som afsluttes med eksamen, er kompetencegivende og vil sikre os ekspertise til at vurdere egne og udefrakommende projekter tilgængelighedsmæssigt.	0,04						Vej & Park, Byrum, Anlæg og Drift
Studierejse							
Styregruppen foretager en studierejse til et relevant mål, hvor "best practice" kan iagttages.	0,05						Vej & Park, Byrum
Synergi							
På www.vejpark.kk.dk oprettes en side "Byen for alle", der løbende informerer om tilgængelighedsprojektet, herunder nye tiltag, nyheden om ting, som er udført, kontaktpersoner m.v. Nyhedsbrev sendes elektronisk til handicaporganisationerne og københavnerraviserne JP-København, MetroXpress, Urban, Politiken og Berlingske Tidende samt evt. lokalaviser og fagblade, som måtte være relevante at informere. Nyhedsbrevet kan downloades fra sitet.	0,05						Vej & Park, Sekretariatet
Kampagne med fokus på den tilgængelige by som et anliggende, der vedrører alle. Kampagnen kan have form af indsats via hjemmeside, plakatsøjler, busreklamer eller andet.		0,5					Vej & Park, Sekretariatet og Byrum
Samlede udgifter:	1,19	14,41	13,91	14,11	14,11	18,61	76,34 mio. kr.
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total

Litteratur & links

Bygningsreglement 1995

Plus tillæg. Kan hentes på www.ebst.dk > Byggeri

Færdelsesarealer for alle – håndbog i tilgængelighed

Vejdirektoratet 2003

Kan hentes på www.vejregler.dk

Udearealer for alle

Dansk Standard Håndbog 105

Dansk Standard 1996

Kan bestilles hos Dansk Standard, tlf.: 39 96 61 31

Rekreative arealer for alle

Dansk Standard Håndbog 105b

Dansk Standard 1999

Kan bestilles hos Dansk Standard, tlf.: 39 96 61 31

DS 3028 Tilgængelighed for alle

Dansk Standard 2000

Kan bestilles hos Dansk Standard, tlf.: 39 96 61 31

Vejledning til kommunerne

By- og Boligministeriet 2000

Kan bestilles i kopi hos Dansk Center for Tilgængelighed, tlf.: 87 34 44 80

Handlingsplan for tilgængelighed i Århus

Århus Kommune 2000

Kan læses på: www.aarhuskommune.dk > Borger > Handicappede

Tilgængelighed og arkitektur

Eksempelsamling

Dansk Center for Tilgængelighed, tlf.: 87 34 44 80

Sådan informerer du alle

Pjece

Center for Ligebehandling 1997

Kan hentes på www.clh.dk > Publikationer

Bygge- og Teknikforvaltningens tilgængelighedsteam (januar 2005):

Vej & Park, Byrumskontoret: teamleder Helle Nebelong, Kiss Brandstrup og Henrik Preisler Mathiesen

Vej & Park, Driftskontoret: Michael Høyer, Steen Køningsfeldt og Ole Suadicani

Vej & Park, Trafik- og Plankontoret: Lisbeth Fribo Göttsche

Vej & Park, Anlægskontoret: Poul Jepsen

Byggeri & Bolig: Jens Fenger Clausen



Plan & Arkitektur: Pernille Nørby

De samvirkende Invalideorganisationer: René Stampe fra Dansk Handicap Forbund, Leif Løvquist og Bente Krogh fra Dansk Blindesamfund

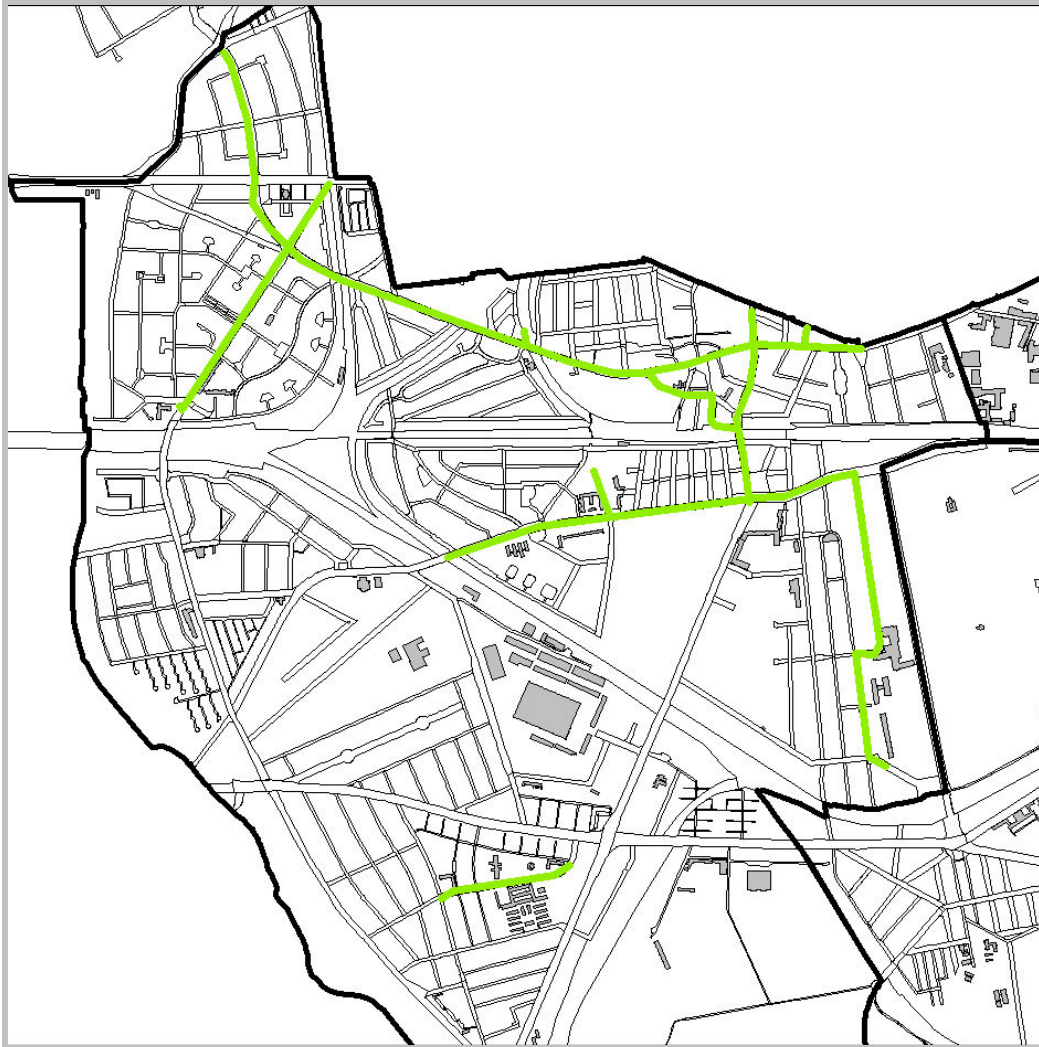
BILAG 1



Skitseforslag til tilgængelige ruter, Indre By og Christianshavn



-  Tilgængelig rute, eksempel, 12 + 2 km
-  Bydelsgrænse

Skitseforslag til tilgængelige ruter, Valby



-  Tilgængelig rute, eksempel, 8 km
-  Bydelsgrænse