

Spar ressourcer

og giv brugere mere tilgængelighed med enkel proces

Som kommunal driftsenhed er det altid et mål at udnytte ressourcerne bedst muligt i forhold til den opgave, der er afsat penge til. I dagligdagen løses langt de fleste opgaver med de kompetencer, som driftsenhederne selv besidder. Det sker dog, at der er opgaver, som kræver særlig ekspertise, hvor rådgivningsbistand er nødvendig for at sikre sig, at lovgivning og retningslinjer er overholdt. Et eksempel på en sådan opgave kunne være tilgængelighedsprojektet 'Tilgængelighed for blinde og svagsynede samt kørestols- og rollatorbrugere i signalanlæg', hvor Glostrup har samarbejdet med Via Trafik.



AF TORBJØRN NICOLAJSEN
Driftschef i Glostrup Kommune
Torbjorn.Nicolajsen@glostrup.dk



AF CHRISTINA MERWALD FELDTHAUS
Projektleder & tilgængelighedsrevisor i Via Trafik
cm@viatrafik.dk

Baggrund

Projektet udspringer af, at man i Glostrup Kommune har ønsket at øge tilgængeligheden i de signalregulerede kryds.

Kommunens første tanke var at få registreret problemer i alle krydsene. En GIS-database over alle problemerne ville dog ikke være særlig funktionel, og der kunne gå år fra registreringerne til opstart af egentligt anlæg i de enkelte kryds. I den tid kunne krydsene principielt være bygget om, og databasen ville derfor være mangelfuld og rådgiverkronerne dermed spildt.

En anden mulighed var, at rådgiver kunne udarbejde detaljerede tegninger i AutoCad eller et andet program for udvalgte kryds. Det ville kræve en opmåling af krydset, så alle koter for kantstensopspring og vurdering af fliser kunne blive korrekte. Erfaringen viser imidlertid, at disse tegninger kan være svære at omsætte til virkelighed for entreprenøren eller driften - desuden er selve processen lang og dyr.

Pragmatisk fremgangsmåde

På baggrund af nævnte erfaringer besluttede kommunen derfor at bruge en mere pragmatisk fremgangsmåde.

Kommunes teknikere og drift besigtigede sammen med rådgivers tilgængelighedsrevisor en række udvalgte kryds. Af disse blev der udvalgt to: Hovedvejen/Nyvej/Skolevej og Hovedvejen/Nørre Allé/Banegårdsvej. Revisorer udarbejdede herefter håndskitser tegnet på foto for hvert hjørne og helle i krydset (se figur 1).

Hertil blev der udarbejdet et kort notat med udpluk fra vejreglen 'Færdselsarealer for alle- Universelt design og tilgængelighed, december 2017'. Den todelte løsning med kantstensopspring for synshandicappede og "0"-kant for brugere på hjul samt taktile elementer blev desuden beskrevet.

Fordelen ved at tegne direkte på et foto er, at det tydeligt ses, hvilken flise der skal udskiftes med enten knop- eller retningsflise, og hvor kantstenen enten skal sænkes eller hæves. Det kan selvfølgelig

være risikabelt at udføre anlægsarbejde ud fra en håndskitse, men med tilgængelighed ses det gang på gang, at kæden lige så vel kan hoppe af, selvom der er udarbejdet meget detaljerede planer.

I den næste fase af projektet er revisorens håndskitser herefter sendt til driften og brolæggeren, som efterfølgende har anlagt tilgængeligheden i marken (foto 2). Afstanden mellem teori og praksis er dermed gjort så kort (og billig) som mulig.

Fremtidsperspektivet

Når brolæggeren har set de første håndtegninger og har forstået idéen om retningsfelt, opmærksomhedsfelt og kantstensopspring, er disse lavpraktiske skitser tilstrækkeligt grundlag for udførelse i andre kryds, hvor tilgængelighed skal forbedres.

Efter arbejdet med de to første kryds på Hovedvejen er yderligere tre kryds i bymidten gennemgået efter samme metode.

Hensigten er, at kommunens egen vejmyndighed på sigt selv udfærdiger skitserne med eventuel kvalitetssikring fra rådgiver, inden brolæggerne udfører arbejdet.

Den enkle proces sparer ressourcer i administration, opmåling, rådgiverhonorar og dyre AutoCad-tegninger, som i stedet kan bruges til anlæg af fliser og korrekt kantstensopspring til gavn for borgerne (foto 3).

En bonus ved denne pragmatiske tilgang er, at processen er hurtig. Det tager maksimalt en dags arbejde at udarbejde håndskitser for ét kryds. Hvor man tidligere skulle vente på en opmåling, projektering, kommentering og rettelser, som hurtigt kunne løbe op i en til to måneders arbejde, kan kommunen nu sætte anlæg i værk allerede to til tre dage efter igangsættelse af rådgiver.



Figur 1: Rådgivers håndskitse for indarbejdelse af tilgængelighed. Foto: Via Trafik.



Figur 2: Glostrup Kommunes brolæggere kigger håndskitsen igennem inden anlæg. Foto: Glostrup Kommune.

»



Figur 3: Færdigt anlæg med retningsfelt og opmærksomhedsfelt. Kantstenen er tilrettet til korrekt opspring. Ribbefliser er lagt i retning med fodgængerfelt, hvilket kræver tilskæringer i eksisterende belægning. Foto: Via Trafik.

En dygtig brolægger

God tilgængelighed kræver en dygtig brolægger. Ligegyldigt om man laver meget detaljerede tegninger i korrekt målestok eller håndskitser på et foto, hviler selve udførelsen og det endelige udførte anlæg på brolæggeren. Modellen i Glostrup har kun kunnet lade sig gøre, fordi kommunens brolægger Thygesen Brolægning har haft forståelse for universelt design og færdselshandicappede.

Mere tilgængelighed for brugeren

Det vigtigste at have for øje er, at de færdselshandicappede ikke kan bruge flotte tegninger eller lange processer til noget. De oplever kun den virkelighed, de færdes i. Man bør derfor altid som kommune se på, hvordan man får mest mulig tilgængelighed i sit endelige anlæg. Metoden beskrevet i denne artikel er måske et godt sted at starte. ●



ØV! Nu ses vi desværre ikke på Vejforum i år...

Men vi er stadig klar til at hjælpe dig og dine projekter sikkert på vej - både før og efter jull!

