

Tillgänglighetsläget i Skånes kommuner 2005

Titel: Tillgänglighetsläget i Skånes kommuner 2005

Publikation: 2006:78

Utgivningsdatum: 2006

Utgivare: Vägverket Region Skåne

Kontaktperson: Eva Holmquist, Vägverket Region Skåne

Uppdragstagare: Tyréns AB, Kungsgatan 6, 252 21 Helsingborg, telefon 042-489 18 00

Uppdragsansvarig: Oscar Grönvall, Tyréns AB

(Handläggare: Sari Wallberg och Anneli Johansson, Tyréns AB)

Tyréns uppdragsnummer: 209 617

Kartläggning utförd: Juni-Oktober 2005, rapport klar 2005-11-11

Layout: Omslag - Viveca Larsson

Framsida: Kommunernas svar på om man har genomfört något inventeringsarbete.

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket Region Skåne, Box 543, 291 25 Kristianstad

Telefon 0771-119 119, telefax 044-19 51 95, e-post: vagverket.kri@vv.se

Innehåll

Innehåll	1
Inledning	2
Tillgänglighetsläget i kommunerna	3
Organisation	3
Inventering	5
Åtgärder	7
Stöd och support	9
Förväntningar på Vägverket	12
Bedömning av kommunernas behov	14
Kommuner som ej påbörjat inventering	14
Kommuner som påbörjat inventering	14
Kommuner som är klara med inventeringsarbetet	14
Förslag på fortsatt arbete inom Vägverket	16

Inledning

Arbetet med tillgänglighet för funktionshindrade har genom Propositionen "Från patient till medborgare", fått en mer framtonad placering inom infrastrukturområdet. Trots detta har tillgänglighetsarbetet inte kommit igång i den utsträckning som var propositionens intention. Vägverket har med sitt sektorsansvar en viktig roll i att förverkliga propositionens intentioner.

Att aktivt medverka till att kommunerna inom regionen arbetar efter propositionens intentioner och de lagar som stiftats på området är en viktig del av sektorsansvaret. För att nå ett bra resultat är det viktigt att visa ett tydligt engagemang för frågorna, detta kan göras på en rad olika nivåer. Ekonomiskt medverkar Vägverket redan idag med investeringsbidrag till fysiska åtgärder, likaså förs redan en diskussion om att medverka med bidrag till tillgänglighetsinventeringar. Redan idag har Vägverket bidragit med handikappförståelsekurser till ett antal kommuner.

Vägverket hade redan innan denna undersökning en viss överblick över hur långt man kommit inom regionens 33 kommuner, men för att aktivt kunna driva ett påverkansarbete och för att kunna stödja kommunerna behövde bilden bli ännu klarare. Det kommunala påverkansarbetet har därför startats med en kartläggning av hur långt kommunerna kommit och vilket stöd som respektive kommun behöver för att komma vidare. Kartläggningen har gjorts genom telefonintervjuer i samtliga kommuner och ambitionen har varit att finna de personer som har ansvar för tillgänglighetsfrågor med fokus på yttre miljö. Syftet med detta upplägg är att först få en överblick av hur man organiserat arbetet kring tillgänglighetsfrågor, vad som gjorts och hur man tänker gå vidare, för att Vägverket därefter ska kunna hitta former för fortsatt tillgänglighetsarbete tillsammans med kommunerna.

Med telefonintervjuerna som grund valdes därefter två försökskommuner ut, där Vägverket erbjuder sig att medverka i gruppdialoger för ett främjande av tillgänglighetsarbetet. Ambitionen är att tillsammans med försökskommunerna finna välfungerande samarbetsformer mellan kommunerna och Vägverket för ett aktivt tillgänglighetsarbete. Hur samarbetet mellan Vägverket och kommunerna fortsätter efter gruppdialogerna, beror självklart på dialogernas resultat. Vägverket har tidigare arbetet med gemensamma avsiktsförklaringar mellan Vägverket och kommunerna med gott resultat. Ett liknande sätt att tydliggöra fortsatt arbete kan även användas inom detta område. Tanken var att gruppdialogerna skulle göras med särskilt inbjudna tjänstemän och politiker för respektive kommun. Under arbetets gång har andra alternativa arbetsformer utarbetats.

I den här rapporten ligger fokus på resultaten av enkäten och på hur Vägverket bör gå vidare med sitt påverkansarbete tillsammans med kommunerna. Kommunerna har kommit olika långt i sitt arbete med tillgänglighet, för att ge tips och idéer till andra kommuner belyses olika exempel på arbetssätt inom vissa kommuner som kan ge inspiration till det egna arbetet.

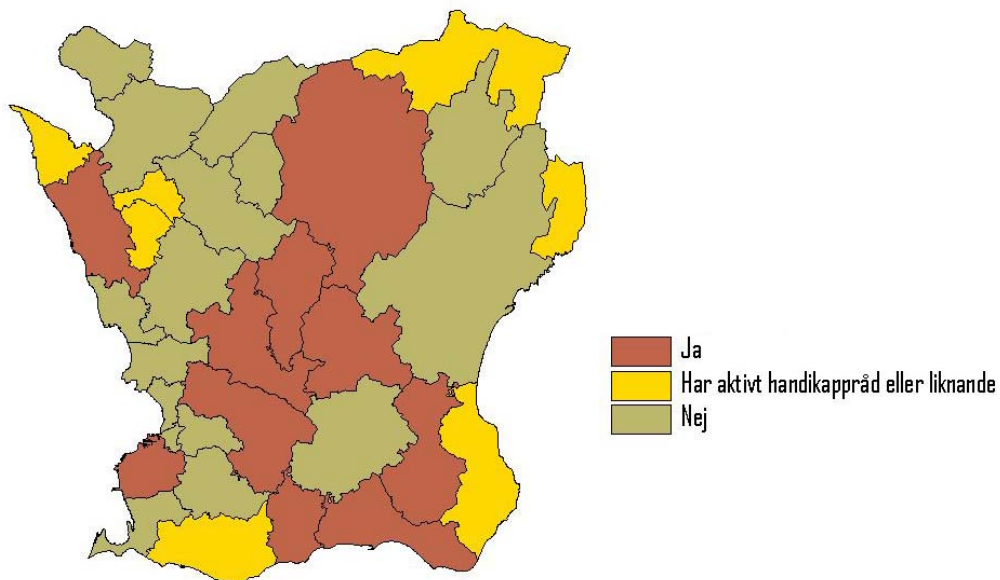
Tillgänglighetsläget i kommunerna

Organisation

Ambitionen med intervjuerna har varit att hitta de personer inom kommunen som varit mest insatta i kommunens tillgänglighetsarbete och då i första hand dem som arbetar med tillgänglighetsfrågor i den yttre miljön. Även om det inte finns en tydlig gräns mellan olika myndigheters sektorsansvar är det dock naturligt att avgränsa sig till den yttre miljön i fråga om Vägverkets ansvarsområde. Intervjupersonerna har med detta som utgångspunkt i huvudsak arbetat inom kommunens tekniska förvaltning. I de flesta kommuner med tillgänglighetsrådgivare har det varit naturligt att ställa frågorna till dem. I de tre stora kommunerna Malmö, Lund och Helsingborg finns tillgänglighetsrådgivare, men man har också annan personal som specialiserat sig på frågan och därför varit lika naturliga att ställa frågorna till. I vissa kommuner har man haft annan personal som har tillgänglighet som ett av sina huvudområden, men i en rad kommuner har tekniska chefer, gatu/trafikingenjörer eller driftsingenjörer varit dem som haft ansvaret för frågan.

Förutom de tillfrågade har flera kommuner angett att det finns ytterligare personer inom kommunen som jobbar med tillgänglighetsfrågor. I de flesta fallen är det en handikappsamordnare/sekreterare. I några fall har man ett aktivt handikappråd som det naturliga bollplanket.

I kartan nedan redovisas de kommuner som har en anställd tillgänglighetsrådgivare. När frågan ställdes svarade flera kommuner att man har ett aktivt handikappråd eller handikappsamordnare som delvis fungerar som tillgänglighetsrådgivare.

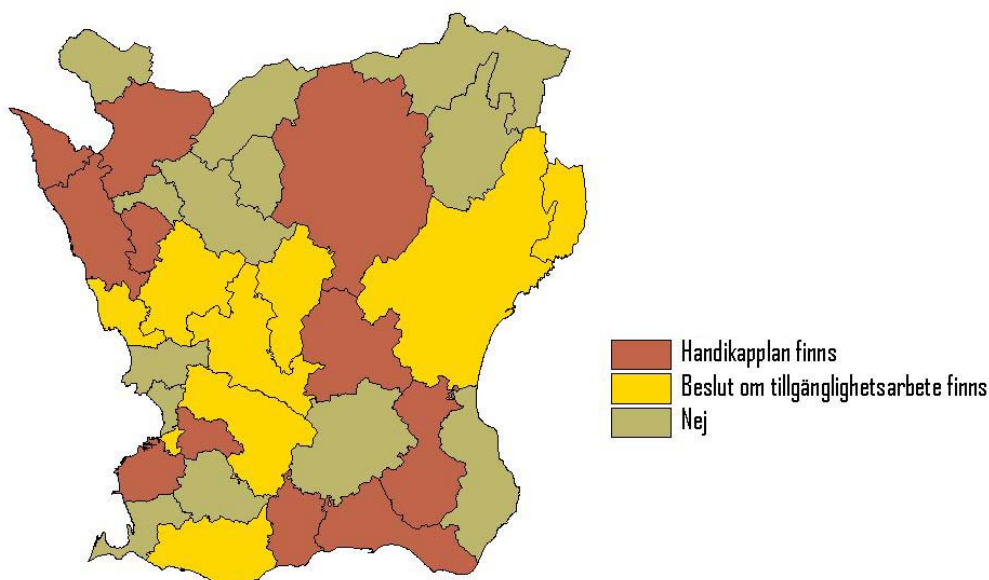


Figur. Svar på frågan, har ni någon tillgänglighetsrådgivare?

Tillgänglighetsrådgivarna är i flertalet fall placerade på de tekniska förvaltningarna, med undantag av Lund och Malmö där man är placerad på stadsbyggnadskontoret. I samtliga fall tycker man att den fysiska placeringen på tekniska förvaltningen är bra. Några rådgivare ser dock en fördel i att vara anställd direkt under kommunstyrelsen för att på så sätt ha ett större inflytande på andra förvaltningar inom kommunen. I både Malmö och Lund där tillgänglighetsrådgivaren är anställd på stadsbyggnadsför-

valtningen, skulle man gärna utöka personalstyrkan med en tillgänglighetsrådgivare på tekniska förvaltningen också.

Flera tjänstemän har uppgett att man själva har tagit initiativ till att genomföra inventeringsarbete och fysiska åtgärder för att förbättra tillgängligheten. I dessa fall har flertalet åtgärder gjorts inom den ordinarie driftsbudgeten. Flera kommuner har ett särskilt politiskt beslut som ligger till grund för arbetet. I figuren nedan framgår vilka kommuner som har en beslutad handikapplan eller något annat politiskt beslut till grund för sitt tillgänglighetsarbete. Vid en särskild genomgång av hur många kommuner som har handikapplaner, kunde vi konstatera att vissa kommuner inte angett handikapplanen som ett politiskt verktyg eller beslut om hur tillgänglighetsarbetet ska bedrivas. Man kan fråga sig om detta beror på att planen inte avhandlar utemiljön tillräckligt eller om de tillfrågade inte känner till den.

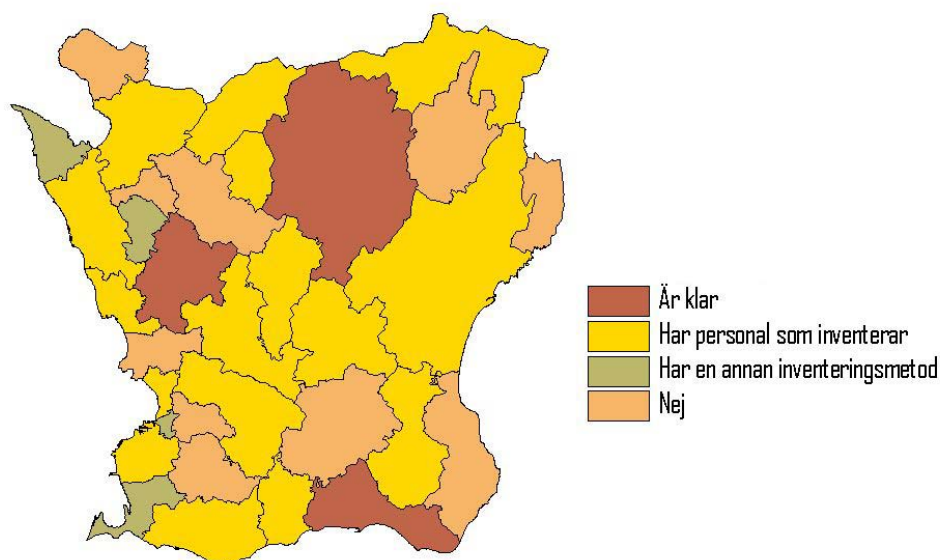


Figur. Svar på frågan, om det finns några politiska beslut om hur tillgänglighetsarbetet ska bedrivas.

De politiska besluten är konstruerade på olika sätt i kommunerna, förutom handikapplaner finns det kommuner som har beslut om att genomföra en inventering eller ta fram en tillgänglighetsplan. Lunds kommun har en målstyrd organisation där man har ett övergripande mål om att kommunen ska bli tillgänglig. I Höör har man beslutat att samtliga politiker och tjänstemän ska utbildas i tillgänglighetsfrågor. I Osby har man fått direktiv att samråda med handikapprådet i alla ombyggnadsfrågor. I Sjöbo har man beslutat om att sammankalla en arbetsgrupp bestående av politiker och tjänstemän från miljö, bygg, teknik och fastighetsförvaltningarna samt representanter från fastighetsägarna. I Bromölla och Klippan har man arbetat fram handikapplaner som inväntar politiskt beslut.

Inventering

Tre kommuner har redan genomfört inventeringar av huvuddelen av det kommunala vägnätet i kommunen. Ca 2/3 av kommunerna har påbörjat någon form av inventering och 1/3 har inte påbörjat någon inventering alls. De flesta kommunerna har valt att genomföra inventeringar i ett område i taget. Höganäs och Bjuv har aktiva handikappråd som medverkar i visst inventeringsarbete. I Burlöv och Vellinge har man gått ut med en enkät genom den lokala kommundidningen för att få in allmänhetens önskemål och krav på bättre tillgänglighet.



Figur. Svar på frågan, har ni genomfört något inventeringsarbete?

I de kommuner som har personal som genomför inventeringar har de flesta utgått från idéerna i skriften "Tillgänglig stad" (Sveriges Kommuner och Landsting) och Boverkets föreskrifter om enkelt avhjälpa hinder (BFS 2003:19 HIN1). På frågan *hur mycket inventeringsarbetet kostat hittills* har svaren varierat. Vissa kommuner har haft personer arbetande med frågan under ett par års tid och har svårt att precisera hur stor del av deras arbetstid som har gått till inventering andra har lagt en veckas tid på att åka runt och göra en inventering. I pengar innebär detta att kostnaderna ligger på allt mellan 20 000 kr och ca 0,5 miljoner kronor.

På frågan om man *har några erfarenheter från inventeringsarbetet som kan vara bra för andra kommuner att känna till*, har flera kommuner inte tyckt sig ha något att delge. Det finns dock en rad exempel som kan lyftas fram. Eslöv tror eventuellt att det finns en del erfarenheter som kan vara värda att sprida då man genomfört hela inventeringen av Marieholm. Helsingborg arbetar med en rapport om deras arbete på Statten som kanske kan vara av intresse för andra kommuner. Hässleholm som är en av kommunerna som har inventerat större delen av sitt nät, beskriver fördelarna med att ha inventerat allt för att på så sätt lättare kunna ge råd och stöd när olika projekt sätts igång runt om i kommunen. Inventeringen har gjorts med hjälp av handdator och GIS, vilket underlättar det fortsatta arbetet då man lätt kan gå tillbaka till inventeringsresultatet för respektive plats. Med en så stor inventering har Hässleholm

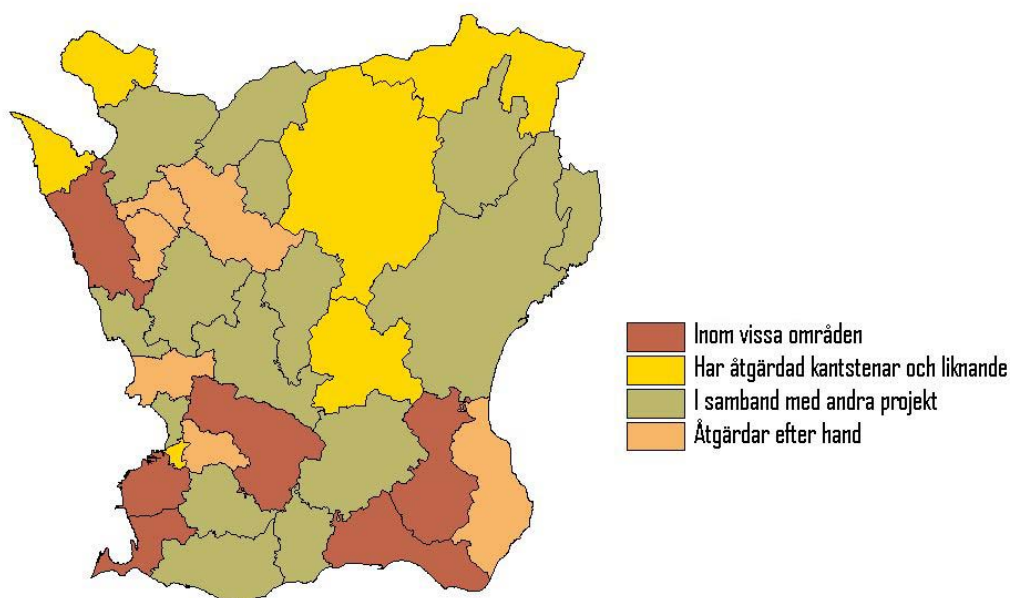
noterat att det blir svårarbetat om man inte prioriterar bland de hinder som inventeras. För att ge kommuninnevånarna möjlighet att tipsa om platser som inte är tillgängliga har man också tagit fram ett särskilt anmälningsskema som kan hämtas på kommunens hemsida.

Höör trycker på vikten av att vara med i hela byggprocessen, annars finns det stor risk för att man inventerat i ena änden och att det tillkommer nya fel vid nybyggnation i andra änden av systemet. Kristianstad har tillsammans med Vägverket och Lunds tekniska högskola genomfört projektet "Kom så går vi" och erfarenheterna från detta projekt finns redovisade i en särskild rapport. Likaså bjuder man in handikapporganisationerna tidigt i olika projekt. Lomma tänker använda sig av ett liknande arbetssätt som Burlöv och Vellinge med en enkät i kommuntidningen. Både Burlöv och Vellinge är nöjda med metoden och tycker sig ha fått in många bra synpunkter på ett enkelt sätt. Lomma har också tänkt sig att man ska intervjua skolpersonal och de som arbetar med gatufrågor och på så sätt inhämta kunskap om olika hinder.

Lunds metod, med att börja med ett pilotprojekt där alla berörda tjänstemän får nödvändig baskunskap och får insikten om att man i svårare fall måste rådfråga expertis, är också ett bra exempel på inventerings- och utförarmetod. Lund har också god erfarenhet av att använda handdator och gis-program för att samla in och bearbeta inventeringsmaterialet. Malmö genomför en "ganska avancerad" inventering enligt "Tillgänglig stad", där man lärt sig mycket och där man gjort anpassningar av modellen till Malmö-förhållande. Man konstaterar att det är viktigt att bygga upp en bra inventeringsmall och en enkel strukturerad uppbyggnad i handdatorn innan man genomför huvudinventeringen. Svalöv trycker på vikten av att få med alla berörda från början, till exempel ville inte fastighetsförvaltarna ta på sig ansvaret för den del av utemiljön som ligger inom kommunens tomtmark.

Åtgärder

Svaren på frågan, *om man har åtgärdat några enkelt avhjälpna hinder*, gav en relativt positiv bild av tillgänglighetsarbetet i kommunerna då samtliga kommuner svarade att man avhjälpvt vissa hinder. Vänder man på resonemanget kan man dock konstatera att det inte är någon kommun som anser sig färdig med åtgärderna eller ens i närheten av klar. Flera kommuner nämner att man åtgärdat hinder i samband med andra projekt. I många fall är det tillsammans med Skånetrafiken och ombyggnader av buss-hållplatser. I några kommuner har man valt att satsa på en åtgärd åt gången och i flera fall har man då börjat med att avfasa kantstenar, någon har börjat med att sätta ut fler bänkar. Några kommuner arbetar i huvudsak med att åtgärda hinder efterhand som någon uppmärksammar kommunen på dem.



Figur. Svar på frågan, har ni åtgärdat några enkelt avhjälpna hinder?

Gör man en sammanställning av *hur mycket kommunerna bedömer att åtgärderna kostar* finns det en motsvarande spridning som för inventeringsarbetet. Av dem som kunnat precisera kostnaderna för åtgärder finns det en spridning från 20 000 kr till flera miljoner kr årligen. Svalöv som genomfört all inventering har räknat fram att samtliga åtgärder inom kommunen kommer att kosta ca 16 miljoner kr, vilket motsvarar ca 3 miljoner kr om året för att bli klar till år 2010. Perstorp har inga pengar avsatta för årliga åtgärder men nämner ombyggnaden av Köpmangatan där man lagt stor vikt vid tillgänglighetsfrågor och denna ombyggnad i sig har kostat ca 3,5 miljoner kr. Lund genomför inventeringen ett år och budgeterar pengar för åtgärder till nästkommande år. Pilotprojektet som genomfördes kostade ca 1,2 miljoner kr.

Förutom de riktade bidraget till kollektivtrafiken som getts vid handikappanpassningar av hållplatser mm, har flera *kommuner fått bidrag från Vägverket* till enskilda

investeringsprojekt där man haft med tillgänglighetsfrågorna i arbetet. De flesta projekten har ingått i den bidragspott som Vägverket delar ut för Trafiksäkerhets- och miljö åtgärder på kommunalt vägnät. I Ystad har man till och med fått ett bidrag från köpmannaföreningen (centrumgruppen) för att förbättra tillgängligheten till affärerna genom ombyggnad av gatan.

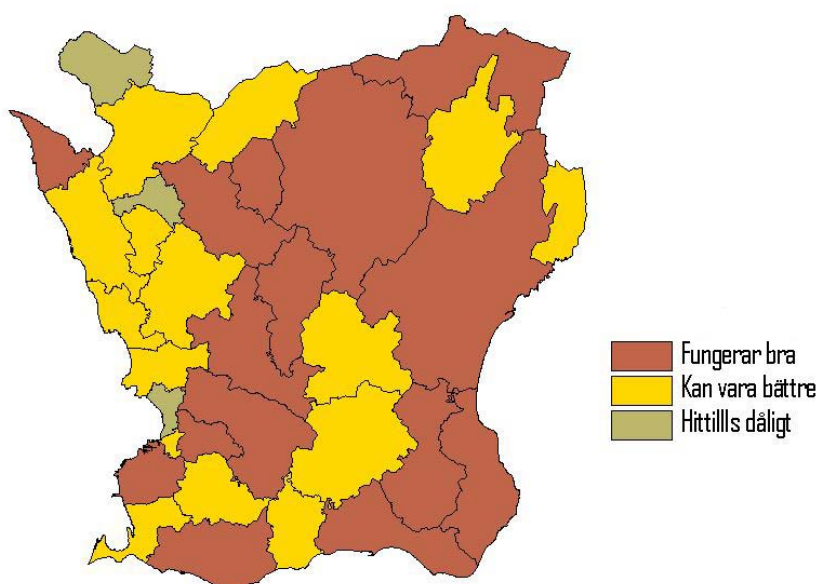
På frågan om man *har några erfarenheter från åtgärdsarbetet som kan vara bra för andra att känna till*, svarade en rad kommuner att man inte hade detta. Några uttryckte att man har ganska traditionella lösningar och att man därför inte har något direkt att visa. Flera kommuner gav dock exempel på åtgärder som skulle kunna finnas med i exempelbanken, däribland Bromölla som byggt om Storgatan och där åtgärderna uppfattats positivt av allmänheten. Hässleholm lyfter fram sina vita pollare som man placerat ut vid övergångsställen i kommunen som ett stöd för synskadade. Hörby ger ett exempel på hur man inte ska göra. Här har man efter att man konstaterat att det behövs en avfasning, lagt asfaltscigarrer med alldeles för brant lutning. Hör poängterar vikten av att få in rutiner för tillgänglighetsarbetet. Det är viktigt att få kontakt med alla berörda och få dem att tycka att det är naturligt att fråga om saker och ting. Kävlinge tar upp problemen för rullstolsburna och personer med rollatorer att ta sig över järnvägsövergångar, flera rullstols- och rollatormodeller har så små hjul att man riskerar att fastna i de försänkningar som finns längs rälsen. Skulle Vägverket och Banverket kunna hitta en lösning som gör att man får en jämn passage skulle förutsättningarna förbättras.

Lund är nöjda med sina utformningslösningar på övergångsställen. Kommunen kommer att medverka i kommunförbundets projekt om utformning av övergångsställe, där man förhoppningsvis kan enas om ett antal rekommenderade lösningar. Staffanstorp är ju en liten kommun, men som sådan är man duktiga på det kontinuerliga samarbetet mellan tillgänglighetsansvarig och de faktiska utförarna inom teknisk förvaltning. Genom att göra utförarna medvetna har man fått mycket gjort.

Tomelilla ger en rad exempel på åtgärder man vidtagit och säger följande: "Vi har ett samarbete med de fem omkringliggande kommunerna som vi kallar SÖSK. Där har vi tillsammans tagit fram en lathund för utemiljön, Utemiljö för alla, med till exempel planskisser på hur ett övergångsställe ska se ut etc. Vi hade en utbildningsdag runt denna och nu är denna lathund på remiss hos tekniska, men så snart den är klar så kan man ju tänka sig att den är av intresse för andra kommuner. Vi har också tagit fram a-prislistor för åtgärder. De är ju väldigt dagsaktuella så en viss rädsla finns det att sprida dem utanför kommunen. Det är prislistor på hur mycket olika åtgärder kostar. Vi har byggt en ledstång och trappa i en hörna, där en liknande skiss finns med i VGU, fast vår lösning är bättre. Det är svårt med riktigt bra exempel, det känns som om det alltid finns något som har brustit. Det kan vara i upphandlingen eller i utformningen även om tankarna varit bra från början. Sedan klart får man ju alltid kompromissa för andra saker."

Stöd och support

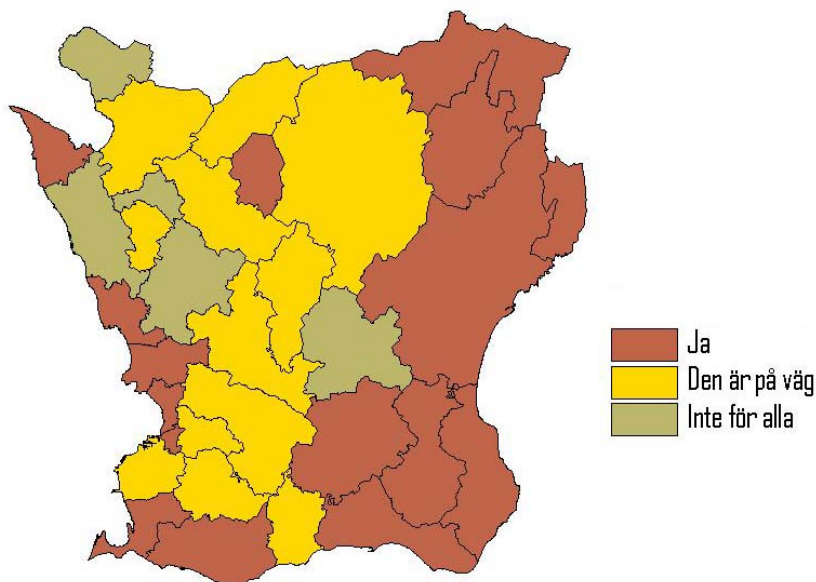
De flesta kommunerna upplever att *tillgänglighetsarbetet fungerar bra* i deras kommun. Bilden av hur bra det fungerar beror givetvis på vilken ambitionsnivå man har och från vilket utgångsläge man refererar till. Ett exempel på detta är Ystad och Skurup där man har gemensam tillgänglighetsrådgivare. Trots att han arbetar i båda kommunerna så uppfattar han att tillgänglighetsarbetet flyter lättare i Ystad än i Skurup. Jämför man sedan tillgänglighetsarbetet i de tre kommunerna Skurup, Hörby och Helsingborg som har tillgänglighetsrådgivare och som upplever att arbetet kunde vara bättre, med vissa kommuner utan rådgivare som tycker att arbetet fungerar bra, kan man anta att det i praktiken kommit längre i orterna med tillgänglighetsrådgivare än i vissa utan. Likaså uttrycker både Båstad och Lomma att det har fungerat dåligt, men båda kommunerna vittnar om att man gjort en rad åtgärder i alla fall. Eslöv tycker att det fungerar bra nu när man anställt en tillgänglighetsrådgivare och Landskrona tycker att det kunde vara bättre och önskar att man hade en tillgänglighetsrådgivare.



Figur. Svar på frågan, hur fungerar tillgänglighetsarbetet?

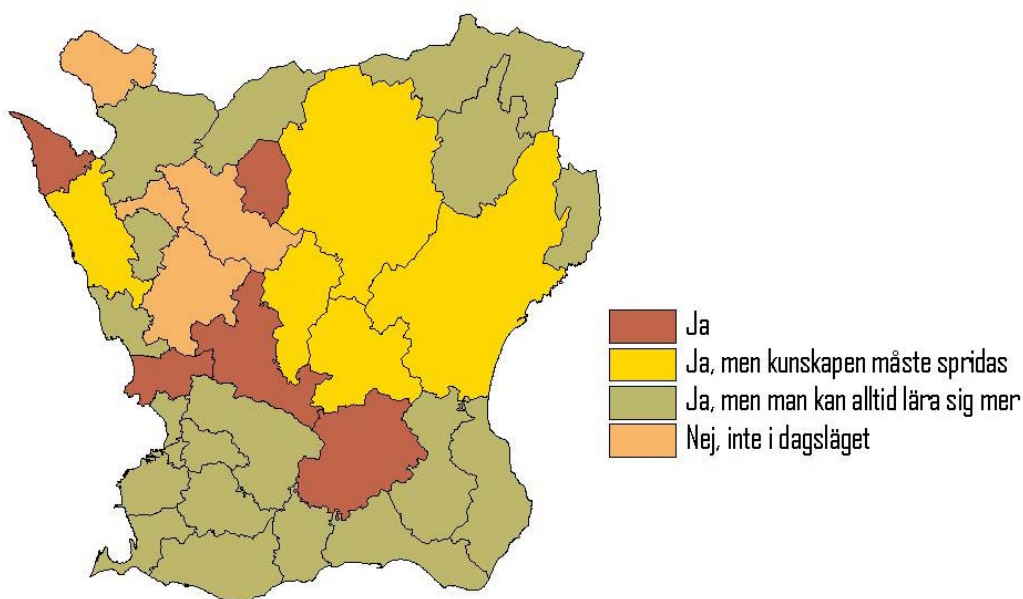
Lund har arbetat med frågan under en tid och har gjort följande iakttagelse: - "Vi är på en resa, tittar man tillbaka 3-4 år så har det hänt mycket på det här området". Grannkommunen Malmö ger en lite annorlunda bild: - " Det är inte en så prioriterad fråga politiskt, de vill hellre klippa band, det vill säga inviga parker och paradgator. Att bygga om 1200-1500 övergångsställen är inte så väsentligt".

Gör man samma iakttagelser som ovan utifrån frågan, *om tillgänglighet är en naturlig fråga* kan man se ett liknande mönster. Orter som i övriga svar ger en bild av att man inte kommit så långt ser ändå tillgänglighet som en naturlig fråga och orter som har gjort en rad åtgärder är mer avvaktande i sina svar och konstaterar att frågan börjar bli naturlig eller att den inte är naturlig för alla som den borde vara naturlig för.



Figur. Svar på frågan, är tillgänglighet en naturlig fråga?

Samma resonemang kan föras kring frågan, *om man har tillräcklig kunskap*. Ett par kommuner uppfattar att man inte har tillräcklig kunskap medan flertalet uppfattar att man har tillräcklig kunskap. Bland dem som uppfattar att man har tillräcklig kunskap finns det en rad kommuner som tycker det hade varit bra med mer kunskap på området och ytterligare några menar att trots att vissa har tillräcklig kunskap är det viktigt att sprida kunskapen.



Figur. Svar på frågan, har ni tillräcklig kunskap?

I Hässleholm tycker man tillexempel att kommunens egen personal har bra "koll" på frågorna medan olika entreprenörer inte har det. Höör tycker att kunskapen blir bättre och bättre, men man är fortfarande osäker på när man behöver ta hjälp av en tillgänglighetsrådgivare eller inte. Flera kommuner önskar mer tydlighet i regelverk och mer konkreta råd om hur man ska utforma olika detaljer. Man frågar sig till exempel vad som är ekonomiskt rimligt beträffande enkelt avhjälpna hinder och man ställer sig frågande till om man ska använda ledstråksplattor eller ej. Några kommuner menar att man har så pass god kunskap att man vet när man behöver hämta in expertis.

Förväntningar på Vägverket

För att få en bild av vad kommunerna har för önskemål om hjälp från Vägverket ställdes som sista fråga, *hur kan Vägverket hjälpa till för att arbetet ska bli ännu bättre?* Under rubrikerna nedan har kommunernas svar sammanställts och kategoriseras i kategorierna information, kontakt, kunskapsuppbyggnad, ekonomiskt bidrag och eget engagemang. Kommentarererna är direkt hämtade från intervjuvaren, men flera av svaren representerar liknande svar från andra kommuner också.

Information

- Tillgänglighet på Vägverkets informationsträffar. Seminarium är bra, men det får inte bara handla om tillgänglighet för då kommer alla de som redan är insatta, det måste vävas in i annat.
- Stötta med mer kunskap och information.
- Skriftlig information om vad som händer på området och med utskick av ny litteratur på området skulle vara till stor nytta. Varför inte ett månadsbrev om tillgänglighet.

Kontakt

- Det hade varit bra med en statlig tillgänglighetsrådgivare som man kunde rådfråga.
- Vägverket skulle med fördel kunna vara ett bollplank beträffande tillgänglighetsfrågor, där det är naturligt att diskutera åtgärdsutformning med mera.
- Det känns inte som om Vägverket har några specialister, de flesta är väl generalister där också.
- Vi vill ha KONTAKT med Vägverket.
- Jag vill ta del av det regionala handikapprådet igen. Deras funktion var bra att vara en partner till kommunen.
- Ett samarbetsprojekt mellan kommunen och Vägverket är en bra start.
- Vägverket var här på tillgänglighetsdagen, vi har redan fått hjälp.

Kunskapsuppbyggnad

- Stötta forskning inom området.
- Ta fram riktlinjer, schablonritningar hur det ska se ut.
- Ta fram exempelsamling och checklistor. Ta fram en färdig inventeringsmall.
- Det känns som om det är mycket tyckande just med plattor. Det finns heller ingen bra forskning på hållbarheten för plattorna. Detta borde Vägverket hjälpa till med.

Ekonomiska bidrag.

- Skicka mer pengar!!!
- Jag vill att man ska kunna söka pengar till sådana här åtgärder precis som man gör för trafiksäkerhet och miljö

Eget engagemang

- Till att börja med bör Vägverket själva ta hand om sina enkelt avhjälpna hinder.
- Driva på frågan att anpassa busshållplatser ute på landet.
- Vägverket är väghållare för många vägar i kommunen och det är viktigt att dessa också åtgärdas. Man vill veta vilka planer Vägverket har i dessa frågor. Det hade varit bra att få igång ett samarbete om inventeringarna.

Vägverket har redan genomfört en rad aktiviteter som har anknytning till ovanstående önskemål. I en rad kommuner har man medverkat genom att arrangera särskilda handikappförståelsekurser. I Lund medverkade man i pilotprojektet "Tillgängliga Lund", Vägverket centralt finansierar delar av det forskningsprojekt som bedrivs i Malmö. Likaså har Vägverket arrangerat en regional tillgänglighetskurs i samband med Tillgänglighetsåret 2003. Önskemålen enligt ovan tyder dock på att ytterligare aktiviteter krävs för att på sikt skapa ett tillgängligt samhälle.

Bedömning av kommunernas behov

Av svaren på frågorna ovan kan man sluta sig till att flera kommuner har kommit igång och har en tydlig ambition att åtgärda enkelt avhjälpta hinder. 1/3 har dock inte kommit i gång med någon form av inventeringsarbete, vilket bedöms som en förutsättning för att kunna åtgärda de enkelt avhjälpta hinder som finns inom orterna. Kommunerna kan grupperas i en rad grupper som på olika sätt har kommit olika långt med sitt arbete. Här nedan görs en analys av dessa grupperingar och ges förslag till olika typer av åtgärdsprogram som skulle kunna vara tänkbara att genomföra i ett samarbete mellan Vägverket Region Skåne och kommunerna.

Kommuner som ej påbörjat inventering

Den första gruppen av kommuner som noteras är den grupp av kommuner som enligt studien inte påbörjat någon inventering. Trots att man inte påbörjat någon inventering så har samtliga kommuner genomfört åtgärder för att förbättra tillgängligheten i samband med andra projekt eller med anledning av att någon har haft synpunkter på en specifik plats.

Kommuner som har bedömts ingå i den här gruppen är: Bromölla, Båstad, Klippan, Kävlinge, Simrishamn, Sjöbo, Staffanstorp, Svedala, Åstorp och Östra Göinge.

Gruppen har ett gemensamt behov av att komma igång med inventeringsarbetet och flera av kommunerna behöver sannolikt en bättre förståelse för tillgänglighetsfrågorna trots att man i flera fall tycker att tillgänglighetsfrågorna är naturliga.

Vägverket föreslås ta kontakt med dessa kommuner och göra en inledande sondering om hur man tillsammans med kommunen kan komma igång med inventering och fortsatta åtgärder i en större skala än vad som görs idag.

Kommuner som påbörjat inventering

Huvuddelen, 2/3 av kommunerna, har påbörjat inventering i någon form. Kommunerna är i huvudsak nöjda med hur tillgänglighetsarbetet fungerar i kommunen och att tillgänglighet är en naturlig fråga eller åtminstone på väg att bli en naturlig fråga. Några kommuner upplever att tillgänglighet fortfarande inte är en naturlig fråga för alla.

Flera i gruppen efterfrågar mer kunskap och forskning på området som stöd för sitt arbete, något som Vägverket redan idag arbetar med, men som enligt intervjuresultaten bör utökas ytterligare. Vidare upplever flera kommuner att man behöver stöd i att sprida kunskap om tillgänglighet och i vissa fall behövs även ett organisatoriskt stöd. Det organisatoriska stödet kan vara allt från att någon ger tips och idéer på hur man kan jobba med frågorna till att hjälpa till att intressera rätt personer inom kommunen för frågorna.

Kommuner som är klara med inventeringsarbetet

Tre kommuner utmärker sig genom att vara klara med inventeringsarbetet. I två av kommunerna, Ystad och Hässleholm, har man sedan flera år haft en tillgänglighetsrådgivare anställd, vilket sannolikt bidragit till att inventeringarna är klara. I båda

kommunerna menar man också att tillgänglighetsarbetet fungerar bra och att man nu är på gång att åtgärda enkelt avhjälpta hinder. Den tredje kommunen som genomfört all inventering är Svalöv, kommunen har haft projektanställd personal som gjort inventeringen. Fortsatt arbete är beroende av politiskt beslut om medel. Då man inte upplever att tillgänglighet är en naturlig fråga i kommunen och att man inte har tillräcklig kunskap i dagsläget görs bedömningen att ytterligare kunskapsstöd behövs för det fortsatta arbetet.

Förslag på fortsatt arbete inom Vägverket

Intervjuresultaten ger en provkarta på hur långt man kommit i olika kommuner och vilket behov olika kommuner har. Likaså ger den en bild av vad kommunerna önskar sig av Vägverket i de här sammanhangen. Vägverket har utifrån materialet identifierat en rad punkter som man bör arbeta med under de närmaste åren.

Stöd att komma igång. De kommuner som inte påbörjat inventeringsarbete har sannolikt behov av stöd för att påbörja processen, vilket Vägverket på olika sätt kan vara behjälplig med. Bland annat kan man tänka sig att mer målmedvetet arbeta med kurserna i handikappförståelse som en del i inventerings- och åtgärdsarbetet.

Stöd att finna lämpliga organisatoriska former för fortsatt arbete. I några kommuner ger intervjuresultaten en bild av att man har börjat arbeta med frågorna, men man kommer inte vidare och man hittar inte någon naturlig organisation kring frågorna. I dessa kommuner skulle Vägverket kunna gå in och ge tips och idéer för ett bättre arbetssätt.

Internt och externt stöd. Internt skulle Vägverket vinna på att anställa en tillgänglighetsrådgivare som kan vara behjälplig i olika projekt och i viss mån vara behjälplig när kommuner har frågor inom området. Vägverket kan också initiera samarbeten mellan kommuner där man kan dela på en tillgänglighetsrådgivartjänst.

Ekonomiskt stöd. Vägverket har i sin roll som beslutande myndighet om statliga bidrag till kommunala infrastrukturinvesteringar, möjlighet att ge bidrag till tillgänglighetsåtgärder. I dagens riktlinjer för bidrag finns inte tillgänglighet med som ett tydligt bidragsområde, något som man internt bör arbeta för när bidragsreglementet ses över.

Riktlinjer och utformningsstöd. Vägverket har ett stort ansvar att ta fram fungerande riktlinjer för utformning genom sitt arbete med VGU, Vägars och Gators Utformning. I dagens upplaga av VGU finns viss information att hämta, men ytterligare information bör finnas i VGU dokumenten i framtida upplagor. Tills man har arbetat in tillgänglighet på ett bra sätt i VGU är det viktigt att Vägverket är behjälpliga med att skicka ut information om nya forskningsresultat och liknande.

Vägverkets väghållaransvar. Vägverket är väghållare för många mil väg inom regionen. Längs dessa vägar finns det ett stort antal tätorter där Vägverket som väghållare bör inventera och åtgärda enkelt avhjälpna hinder. På samma sätt som kommunerna arbetar fram en lämplig arbetsgång för att åtgärda enkelt avhjälpna hinder bör regionen göra det samma för sitt väghållningsområde.



Vägverket

Region Skåne

Box 543, 291 25 Kristianstad

Besöksadress: Björkhemsvägen 17

www.vv.se vagverket.kri@vv.se

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 044-195 195



Vägverket