

HÖÖRS KOMMUN

GÅNG- OCH TILL- GÄNGLIGHETSPLAN

Antagen av Tekniska nämnden i Höörs kommun
2013-06-17 § 60



Höörs
kommun



TYRÉNS

Beställare: Rolf Carlsson, Höörs kommun

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Ann Jankelius (fd Cederberg)

Teknikansvarig gång- och tillgänglighetsplanen: Per Johansson

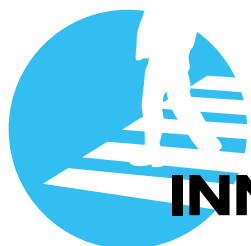
Handläggare: Ann Jankelius, Emily Evenäs och Emma Holgersson

Arbetsgrupp: Johan Lavesson, Göran Axberg, Kristina Johanneson, Leif Henriksson, Clas Paulsson, Anna-Karin Nilsgart, Bo Johansson, Susanne Löfström, Gunilla Brantberger, Cecilia Hagström, Erik Mårtensson, Camilla Källström och Marianne Ragntoft samtliga från Höörs kommun, Mikael Nykänen och Johan Bernehäll från Polisen, Sten Björk från Räddningstjänsten i Höör samt Ann Jankelius, Emily Evenäs, Emma Holgersson och Per Johansson från Tyréns AB.

Illustratör Pamela Sjöstrand, Tyréns. Illustrationerna på sidorna 67-69 samt 73 är framtagna till GCM-handboken (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2010). Övriga illustrationer framtagna till denna plan.

Arbetet har utförts under hösten 2012.

Höörs kommuns diarienummer: TN 177/10-552



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OM GÅNG- OCH TILLGÄNGLIGHETSPLANEN.....	64
Höors trafikplan.....	64
Varför en gång- och tillgänglighetsplan?.....	64
Omfattning.....	65
Tidsperspektivet.....	65
Hur ska planen användas?.....	65
2. UTGÅNGSPUNKTER.....	66
Utgångspunkter för trafikplanen som helhet.....	66
Utgångspunkter för gång- och tillgänglighetsplanen.....	66
3. VIKTIGA KVALITETER FÖR ATT SKAPA ETT ATTRAKTIVT GÅNGNÄT	69
4. MÅL.....	70
Nationella mål.....	70
Kommunala mål.....	70
5. TILLGÄNGLIGHETSPRINCIPER.....	71
Utformning och genomförande - detaljutformning	71
Några detaljutformningar	74
6. HÖÖR.....	78
Nulägesbeskrivning.....	78
Framtida huvudgångnät.....	84
Förslag till åtgärder.....	86
7. DE MINDRE TÄTORTERNA	88
8. FÖRSLAG TILL KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER.....	91
Samarbete och samråd (GT100)	91
Övergripande trafiksäkerhetsåtgärder (GT101).....	91
Påverkansåtgärder (GT102).....	91
Bättre drift och underhåll (GT103)	91
Utvärdering och uppföljning (GT104)	91
Säkra hållplatser (GT105).....	91
9. ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING.....	92
10. UPPFÖLJNING.....	94
Effektmålen	94
Åtgärdsålen	94

Gång- och tillgänglighetsplanen utgör en av flera delplaner i Trafikplan Höors kommun. Sidnumreringen i denna delplan utgår från Trafikplan Höors kommun som helhet.

1. OM GÅNG- OCH TILLGÅNGLIGHETSPLANEN

HÖÖRS TRAFIKPLAN

Gång- och tillgänglighetsplanen är en av åtta planer/program som tagits fram under hösten 2012. Fyra av de åtta planerna/programmen, det så kallade huvudpaketet, är särskilt nära sammankopplade och är utvecklade tätt tillsammans. Planerna i paket 2 och 3 har tagits fram i ett senare skede då materialet i huvudpaketet är viktiga utgångspunkter i dessa.

Ledstjärnan i trafikplanen har varit att skapa ett hållbart trafiksystem i Höörs kommun. Arbetet har delats in i tre steg: Förstå, Pröva och Utveckla. Förstå innebär att konsulten skapade en djup förståelse för beställarens behov. I steget Pröva togs en idé fram. Idén testades sedan gentemot förhållandena på plats, bearbetades vidare och diskuterades med beställaren. I det sista steget, Utveckla, utvecklades idén, och stämades av mot beställaren innan den formades till ett förslag.

Arbetet med att ta fram trafikplanen har bedrivits i ett nära samarbete mellan konsulten och Höörs kommun. Arbetsgruppen har bestått av Tekniska nämndens presidium, berörda kommunala tjänstemän och representanter från konsulten. Även representanter från Räddningstjänsten, Polisen, Skånetrafiken och Trafikverket har deltagit.

VARFÖR EN GÅNG- OCH TILLGÅNGLIGHETSPLAN?

Under de senaste åren har stora förbättringar gjorts för att skapa bättre tillgänglighet för funktionshindrade i Höörs kommun och målsättningen att skapa ett hållbart trafiksystem är tydlig i den trafikstrategi som nyligen tagits fram. Som en viktig del ingår förbättringar för de som går, cyklar och åker kollektivt.

Höör är en av få kommuner som har en tillgänglighetsplan. Avsikten med den kombinerade gång- och tillgänglighetsplan som tas fram inom ramen för trafikplanen är att komplettera tillgänglighetsplanen med övriga kategorier gående. Denna plan har tagits fram för att lyfta gång- och tillgänglighetsfrågorna och skapa en bild av vilka åtgärder som behöver göras framöver. Planen är unik i sitt slag i landet och kommer bland annat att utgöra ett viktigt underlag i den vägledning för gångplanering som nu håller att på tas fram av Trafikverket.

Att gå är **det mest demokratiska förflyttningssättet** – i princip alla har tillgång till färdsmitteln (här inkluderar även förflyttning med hjälp av olika hjälpme-





del). Gång är dessutom det enda färdssättet för vissa grupper, t ex på grund av sämre tillgång till bil. För många äldre är goda förhållanden för gång en förutsättning för mobilitet och självständighet. Kvinnor går och åker kollektivt mer än vad män gör. En gångvänlig stad är därför en fråga om jämställdhet och tillgänglighet till önskade aktiviteter och platser – för alla.

Det är **miljövänligt** att gå – god planering för gående kan bidra till färre motoriserade transporter vilket minskar utsläpp av koldioxid och andra luftföroreningar såväl som buller och trängsel.

Att gå är inte bara ett miljövänligt transportsätt som minskar utsläpp och trängsel, det har även **sociala och rekreativa värden**. Den som går blir automatiskt en del av stadslivet – ser och blir sedd av andra människor.

Folkhälsoinstituet (FHI) konstaterar att regelbunden fysisk aktivitet **främjar hälsa och välbefinnande samt har en sjukdomsförebyggande effekt**. Det gäller såväl fysisk som psykisk hälsa. Fysisk aktivitet är också det av de 11 övergripande nationella målområdena för folkhälsa som har direkt koppling till gång och aktiv transport. De 11 målområdena är: Delaktighet och inflytande i samhället, Ekonomiska och sociala förutsättningar, Barn och ungas uppväxtvillkor, Hälsa i arbetslivet, Miljöer och produkter, Hälsöfrämjande hälso- och sjukvård, Skydd mot smittspridning, Sexualitet och reproduktiv hälsa, Fysisk aktivitet, Matvanor och livsmedel samt Tobak, alkohol, narkotika, dopning och spel.

Fysisk inaktivitet är en av vår tids stora hälsofaror och orsakas till stor del av att dagens livsstil ger för lite vardagsmotion. Regelbunden fysisk aktivitet, exempelvis genom promenader, är däremot en påtaglig "friskfaktor" som främjar hälsa, välbefinnande och livskvalitet. Att planera våra städer för gång kan bidra både till fler aktiva transporter till vardagsmål och fler motionspromenader.

Förhoppningen är att genomförandet av de åtgärder som föreslås leder till att fler Höörbor och besökare går mer. Vidare är förhoppningen med gång- och tillgänglighetsplanen som sådan att större vikt läggs vid de gåendes behov, vad gäller såväl planering och investeringar som när det gäller drift och underhåll. De gående är inte längre en "bortglömd" trafikantgrupp, vilket är fallet i de flesta kommuner.

OMFATTNING

Gång- och tillgänglighetsplanen omfattar allmän utomhusmiljö i hela Höörs kommun. Tyngdpunkten i gång- och tillgänglighetsplanen ligger i att definiera ett huvudgångnät och att föreslå fysiska ombyggnadsåtgärder i detta. Förslag till kompletterande, sk. mjuka åtgärder har också tagits fram. Några av dessa finns även i trafiksäkerhetsprogrammet och i programmet för Mobility Management. En bedömning av kostnad eller arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet görs också inom ramen för denna gång- och tillgänglighetsplan.

Planen inriktar sig på alla grupper av människor, med särskild hänsyn till människor med funktionshinder.

Fokus ligger på det sk. nyttogåendet, dvs. att man går för att förflytta sig till eller mellan målpunkter av typen skola, arbete, service, kollektivtrafik etc. Även rekreationsgåendet ingår. Utifrån ett identifierat huvudgångnät och bristerna i detta har de punkter och sträckor där ombyggnader behöver genomföras pekats ut. Förslag till kompletterande, sk mjuka åtgärder har också tagits fram. Den exakta utformningen av en ombyggnad, t. ex. hur en ny korsning bör se ut, eller hur en kampanj bör genomföras, har inte belysts.

Trygghet är en viktig kvalitet för de gående. Denna fråga kommer att hanteras särskilt i ett kommande trygghetsprogram.

TIDSPERSPEKTIVET

Gång- och tillgänglighetsplanens tidsperspektiv är detsamma som för Höörs vision, dvs. 2025.

HUR SKA PLANEN ANVÄNDAS?

Gång- och tillgänglighetsplanen vänder sig främst till politiker och tjänstemän som arbetar med planerings-, trafik- och driftsfrågor men också projektörer, byggherrar och utförare. Planen blir ett underlag i det långsiktiga, systematiska arbetet med att förbättra de gåendes villkor, men kommer också att underlätta för att kunna göra så kallade "passa-på-åtgärder".

Denna plan visar en tydlig ambitionsnivå och en prioritering av åtgärder för att skapa en mer tillgänglig utemiljö och uppmuntra till ett ökat gående i Höörs kommun.

2. UTGÅNGSPUNKTER

UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIKPLANEN SOM HELHET

En **Trafikstrategi** för Höörs kommun arbetades fram 2011 och antogs i juni 2012 (KF 2012-06-13 §59). Strategin innehåller nio olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktningar för trafiksystemet.

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!



I augusti 2009 beslutade Kommunstyrelsen att en aktualisering av gällande översiktsplan från 2002 ska arbetas fram. Tidplanen är för närvarande att aktualiseringen är klar sommaren 2013. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska ge uttryck för kommunens visioner och redovisa pågående och framtida markanvändning i hela kommunen.

Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. I planen presenteras ett antal ställningstaganden kopplade till kommunikationer.

Allmänheten har på kommunens hemsida kunnat tycka till i frågor som rör trafik och arbetet med trafikplanerna. Två möten har hållits med allmänheten i samband med framtagandet av trafikplanen (12-08-21 och 12-10-11). Dessutom har ett tiotal ärenden kring trafikfrågor inkommit till Tekniska nämnden. Inkomna synpunkter och ärenden har varit utgångspunkter i arbetet med trafikplanen.

UTGÅNGSPUNKTER FÖR GÅNG- OCH TILLGÄNGLIGHETSPLANEN

Varje inriktning (delstrategi) som presenteras i Trafikstrategin anger frågor att arbeta vidare med i kommande trafikplansarbete. I vissa fall går inriktningarna in i varandra och då krävs samverkan med andra inriktningar för att nå "måluppfyllelse". Följande frågor i Trafikstrategin har identifierats som har kopplingar till arbetet med gång och tillgänglighet:

- Förbättra förutsättningarna för gående och cyklande utmed viktiga stråk och knutpunkter (ex. mellan tätorter och till stationer)
- Underlätta orienterbarheten för gående och cyklande generellt i kommunen
- Minska olycksrisken för gående och cyklister
- Identifiera platser där det finns konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter
- Förstärk möjligheterna att gå och cykla till stationen/hållplatsen
- Förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter
- Underlätta för äldre och funktionshindrade att röra sig i den offentliga miljön

Som framgår av trafikstrategin så är vissa inriktningar gemensamma för olika planer/program. Exempelvis berör inriktningen "Identifiera platser där det finns konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter" både Trafiksäkerhetsprogrammet, Cykelplanen och Gång- och tillgänglighetsplanen.

Utöver ovan utgör övriga planer inom huvudpaketet (cykelplanen, hastighetsplanen och trafiksäkerhetsprogrammet) grundläggande utgångspunkter.

Tillgänglighet

Alla medborgare med någon form av nedsatt funktionsförmåga ska utifrån sina förutsättningar ha möjlighet att leva ett med andra medborgare likvärdigt liv.

Tillgänglighet är möjligheten att nå målpunkter i samhället. Tillgänglighet för alla är ett jämlikhetskrav och en demokratifråga.

I tillgänglighetsplanen ska hänsyn tas till alla grupper av människor med funktionshinder – t.ex. rörelsehindrade, syn- och hörselskadade, utvecklingsstörda, barn och äldre.

För att handikappfrågor på ett självklart sätt skall ingå bland många andra aspekter i all samhällsplanering, krävs information och kunskap om vad funktionshinder egentligen är och vad det innebär.

Samarbete med andra organisationer är viktig för att få en förankring för planerade och pågående arbeten. Det finns en samrådsgrupp (Kommunala Handikapprådet, KHR) med representanter från handikapporganisationerna och från alla nämnder, som behandlar dessa frågor.

Gång- och tillgänglighetsplanen med riktlinjer på godtagbar gestaltning är ett led i arbetet för ett tillgängligare Höör och redovisar kommunens syn på tillgänglighet för människor med nedsatt funktionsförmåga.

Övergripande exempel på tillgänglighet:

- Vid ny- och ombyggnad i den offentliga miljön skall, i samband med återställningen, åtgärder vidtas för att permanent underlätta framkomligheten för funktionshindrade. Detta gäller t.ex. övergångsställen där kantstenen åtgärdas och ytorna planas ut, busshållplatser där målpunkt och stolpe markeras.
- Torg och gågator förses med anlagda ledstråk (där det inte går att använda naturliga ledstråk).

Utstickande fasader markeras.

- Bänkar ska finnas vid frekventerade busshållplatser, torg och gångstråk.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

Vilka grupper inriktar sig gång- och tillgänglighetsplanen på?

Planen inriktar sig på alla grupper av människor, med särskild hänsyn till människor med funktionshinder.

Vissa funktionsbegränsningar tillhör naturligt en viss ålder – barn och äldre. Andra har uppstått t. ex. genom sjukdom eller olycka.

Det är viktigt att skilja på begreppen funktionsnedsättning och funktionshinder. En person med funktionsnedsättning har någon form av begränsning, som gör det svårare att klara sig utomhus. Funktionshinder kan undvikas om den fysiska miljön anpassas efter en persons funktionsförmåga.

Barn

Barn upp till ungefär 12 års ålder har begränsat synfält och hörseln är inte färdigutvecklad. De har inte förmåga att vara konsekventa, förstår inte andra trafikanters sätt att agera och de tar leken med sig ut i trafiken. Barn har också svårt att bedöma avstånd på föremål i rörelse.

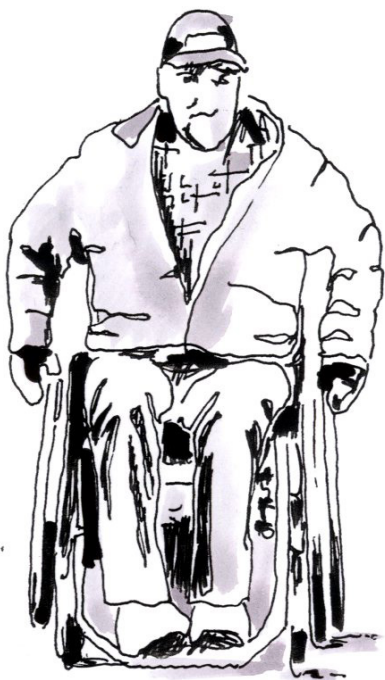


Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

Rörelsehindrade

I Sverige är det över en miljon människor som har nedsatt rörelseförmåga. Detta kan t. ex. yttra sig i svårighet att gå i trappor eller att gå en längre sträcka, nedsatt styrka i händer och armar, balanssvårigheter mm. Vissa behöver t. ex. käpp, rollator eller rullstol för att kunna förflytta sig.

Synskadade

Synskadade kan ha problem att orientera sig utomhus. De kompenserar sig ofta genom att använda känsel, hörsel och lukt. Vissa använder sig av vit teknikkäpp som hjälper till att orientera personen eller vit markeringskäpp för att påvisa omgivningen om att personen har en synskada.

Blinda saknar helt synrester och förlitar sig på känsel, hörsel och lukt. Den vita käppen är ett hjälpmedel som upptäcker hinder, men ger också via ljudet information om t. ex. ytors beskaffenhet.

Synsvaga har kvar vissa synrester och är därmed mycket beroende av belysning, kontraster och färger för sin orientering.

Hörselskadade

Döva orienterar sig med synen. De är ofta beroende av bra belysning för att kunna tolka signaler och läsa på läppar.

Äldre

Åldern gör sig ofta påmind med nedsatt rörlighet och hörsel samt längre reaktionstid.



3. VIKTIGA KVALITETER FÖR ATT SKAPA ETT ATTRAKTIVT GÅNGNÄT

Gångnätet ska vara sammanhängande, bekvämt, utan omvägar och ha en god ytstandard. Hastighets-säkrade passager i plan och attraktiva planskildheter ger hög trafiksäkerhet. Genom bra belysning, beskärning av växtlighet och gångförbindelser nära bebyggelse skapas trygga förhållanden.

Trygghet och säkerhet i förhållande till såväl trafik som sociala risker är viktiga kvaliteter, liksom en vägkvalitet med lämplig bredd, beläggning, anslutning till omgivningen, skyltning och belysning.

En vägomgivning som innefattar gatuedesign, intressant byggd miljö, visuellt tillgänglig omgivning, rumslig avgränsning, gestaltning av grönska och allmänt utforskningsbar miljö uppmuntrar till ökat gående.

En miljö som ger tillfällen till möten med andra människor och som innehåller platser att stanna till på för att iaktta, vila, umgås, leka etc. uppskattas av många gående.

Slutligen är frihet från buller och barriärer viktiga kvaliteter för de gående.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

4. MÅL

NATIONELLA MÅL

Det är inte valfritt att planera för gående. De **transportpolitiska målen** (Prop. 2008/09:93) slår tydligt fast att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. Det handlar också om att skapa en grundläggande tillgänglighet och användbarhet – för alla. Samtidigt är fördelarna med att skapa en gångvänlig stad tydliga, så pass att en systematisk planering och utformning för gång borde vara en självklarhet.

Fysisk aktivitet är också det av de 11 övergripande **nationella målområdena för folkhälsa** som har direkt koppling till gång och aktiv transport. Vilka de övriga områdena är beskrivs i kapitel 1.

KOMMUNALA MÅL

Trafikplanen

Utifrån Trafikstrategin, översiktsplanen, alliansens avsiktsförklaring samt kunskapen om trafiksituationen i kommunen har fem **effekt mål** formulerats för trafikplanen:

- Fler upplever kommunen som tillgänglig och nära
- Fler upplever att trafikmiljön är attraktiv
- Andelen hållbara resor ökar
- Färre skadas och dödas i trafiken
- Fler håller hastighetsgränserna

Effekt målen behövs för att säkra att trafikens negativa effekter minskar och att kommunens identitet stärks. Hur målen följs upp beskrivs i kapitlet "Uppföljning".

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och för att stärka kommunens arbete med att skapa ett hållbart trafiksystem har ett antal kompletterande **åtgärds mål** satts upp. De åtgärder som föreslås är de som bedöms ha störst effekt. Hur många och vilka åtgärder som ska genomföras under ett visst år sätts i samband med budgetarbetet.

De åtgärds mål som närmast berör gång- och tillgänglighetsplanen är: utbyggnad av felande gång- och cykellänkar, genomförande av tillgänglighetsåtgärder samt genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder vid gång- och cykelpassager. Viktigt för att förbättra fotgängarnas situation är också att tillgänglighetsanpassningar görs vid ombyggnader, att gestaltungsprogrammet tillämpas vid ombyggnader samt att medel för drift- och underhållsåtgärder följer investeringar av nya gång- och cykelvägar.

Tillgänglighetsanpassningar

Tekniska nämndens arbete med tillgänglighetsanpassningar på allmän platsmark sker främst genom tre övergripande inriktningsmål:

1. Att tillgodose grundläggande behov med speciell betoning på alla människors möjlighet till god framkomlighet och möjlighet att orientera sig.
2. Att förnya gatumiljön för att öka människors säkerhet och då också finna lämpliga avvägningar mellan olika intressen och förbättra situationen för människor med funktionshinder.
3. Att öppna beslutsprocessen genom ökad information och samråd med det Kommunala Handikapprådet, KHR.

I förlängningen innebär inriktningsmålen bl.a. att: beakta funktionshindrades behov av väg- och parkutformningsfrågor och i underhållsarbete, att verka för att hela reskedjan ska fungera för funktionshindrade trafikanter inom kollektivtrafiken, att göra gatumiljöer och attraktioner bättre tillgängliga och användbara för funktionshindrade samt att verka för att trafikmiljön blir säkrare, även för funktionshindrade.

Förbättrad tillgänglighet ska ske på ett sådant sätt, att kulturhistoriska värden kan bevaras.

Samhällets krav på tillgänglighet enligt plan- och bygglagen får inte tillämpas så att tillgänglighetskraven inte tillgodoses. Däremot kan krav på tillgänglighet inte alltid tillgodoses fullt ut i särskilt värdefulla byggnader och miljöer (förvanskingsförbudet).

Åtgärder ska dock alltid vidtas för att uppnå största möjliga tillgänglighet om det kan ske med respekt för byggnaden och miljöns kulturhistoriska värden. Varsamhet ska utifrån sociala hänsyn iaktas vid alla förändringar av såväl gammal som ny bebyggelsemiljö i syfte att behålla egenarten i den befintliga miljön

Att en plats är tillgänglig innebär att man självständigt kan ta sig fram i miljön. Att platsen är användbar betyder att man kan vistas i miljön och använda den till avsett ändamål.

Kommunens handikapprogram

Handikappprogram (antaget 2006-12-20, revidering pågår) utgår från visioner och mål som vill att människor med nedsatt funktionsförmåga har rätt till full delaktighet och jämlika levnadsvillkor i samhället. Programmet utgör en vägledning för ansvariga nämnder att verkställa föreslagna och prioriterade åtgärder.

5. TILLGÄNGLIGHETSPRINCIPER

UTFORMNING OCH GENOMFÖRANDE - DETALJUTFORMNING

Följande förslag till utformning är ett försök att exemplifiera vad som kan göras för att gatumiljön ska bli mer användbar, tillgängligare och framkomligare för funktionshindrade. Det går inte att ta med allt – variationsmöjligheterna är för många.

Förslag på utformning i övrigt kan hittas i HIN2 (ombyggnad av befintlig miljö) och ALM2 (nybyggnad) på Boverkets hemsida.

En fältinventering (Enkelt Avhjälpna Hinder, EAH) är gjord som resulterat i åtgärdslistor för varje tillgänglighetsanpassning och inventeringen är utförd för att dokumentera tillgänglighetsbristerna.

Åtgärder beaktas vid varje gatu-, lednings-, parkarbeten för att uppnå tillgänglighet för alla.

Tekniska nämndens avsikt är att dessa åtgärdslistor ska kompletteras och revideras allt eftersom.

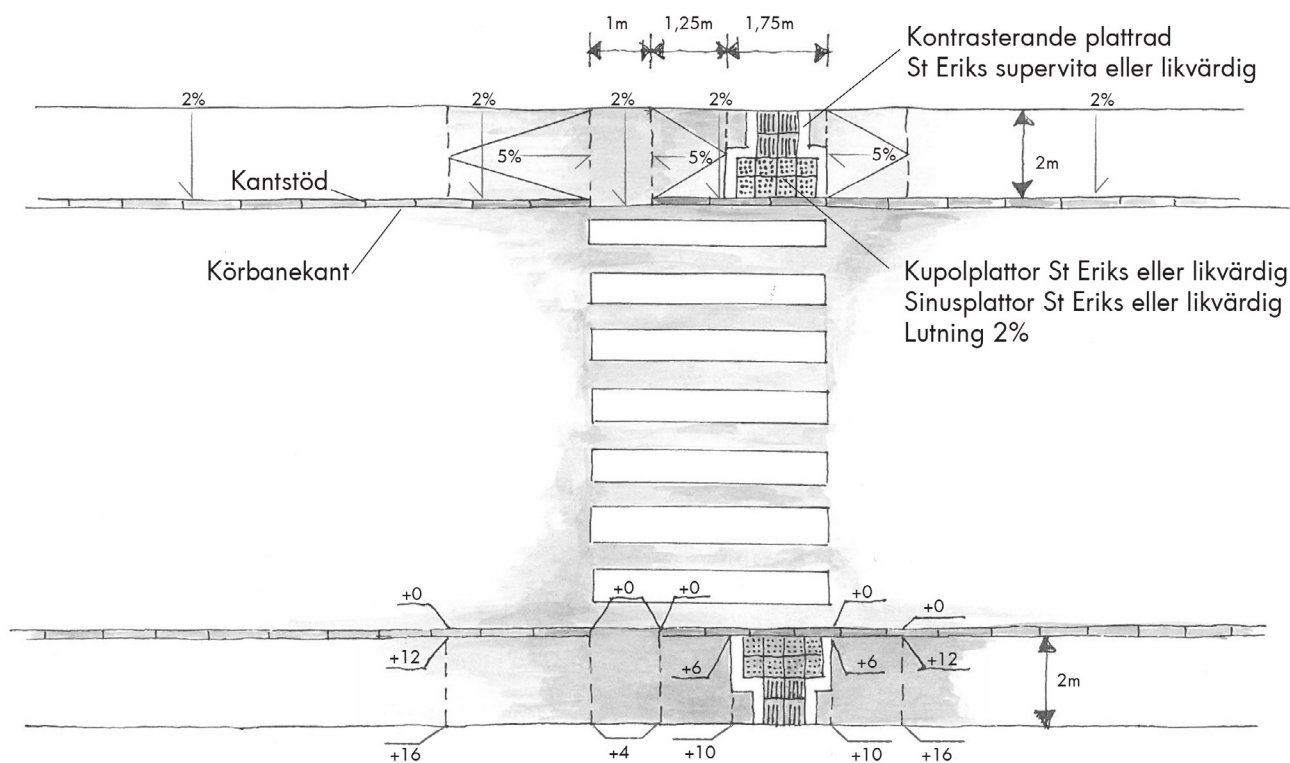
Övergångsställen och ordnade gångpassager

För att underlätta för rörelsehindrade att ta sig upp och ned på gångbanan i anslutning till övergångsställen eller ordnade gångpassager, avlägsnas kantstenen på 0,9-1,0 m bredd.

För att tillgodose de synskadades behov av ledning är kantstenen inte helt nedsänkt i nivå med körbanan utan har en höjd av minst 6 cm vid nyanläggning och minst 4 cm vid omtoppling.

Kantstenarna skall vara parallella med varandra på båda sidorna av övergångsstället för att synskadade skall kunna ta ut rätt riktning (rät vinkel). I en eventuell mittrefug anordnas en likadan kant som finns vid ingången och utgången av övergångsstället.

Alla övergångsställen och eventuella tillhörande mittrefuger skall ha taktila plattor i ljushetskontrast som hjälpmedel för synsvaga. Vilka plattor som ska användas illustreras i bilden nedan.



Principplan över utformning av övergångsställe. Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

Ordnad gångpassage är till skillnad från markerat övergångsställe ej skyltat, målat eller har taktila plattor.

Vid övergångsställen och ordnade gångpassager ska ojämna material undvikas och ramper till/från gångbanor ska utföras med max 5 % lutning. Körfältsbredden ska minimeras så att den gående får så kort sträcka som möjligt att korsa.

I gatukorsningar med låg trafik är det vanligast med ordnad gångpassage.

I vissa miljöer kan andra hänsyn, t.ex. antikvariska eller brist på utrymme, medföra att kraven inte kan tillgodoses fullt ut.



Övergångsställe (Östergatan)



Ordnad gångpassage (Östergatan)

Busshållplatser

Markering av påstigningsplats görs genom att taktila plattor i ljushetskontrast läggs in i markbeläggningen. Kantsten med vita plattor eller målad linje utföres med en höjd av 13 cm. Denna utformning är i dagsläget godkänd av Skånetrafiken för att klara insteg i de lokala bussarna. I övrigt skall allt följa Skånetrafikens standard som beskrivs i deras hållplatshandbok.

God allmänbelysning i kombination med tillgängliga och användbara anslutningsvägar (hela resan kedjan) måste finnas för att busshållplatsen skall fungera fullt ut.

Möbleringszoner

Utmed möblerade stråk är det viktigt att möbleringen görs på ett lättförståeligt och tydligt sätt. I möbleringszonen ska all utrustning som kan inkräkta på framkomligheten t.ex. bänkar, papperskorgar, belysningsstolpar stå.

Ett av de vanligaste hindren är lösa reklamskyltar på gångbanor och gågator. Skyltarna har ofta utstickande fot och kan vältras vid kontakt (det finns godkända skyltar som inte kan vältras och synsvaga kan känna). Dessa placeras i möbleringszoner där sådana finns och tillstånd skall sökas hos polisen som tar kontakt med tekniska kontoret.



Godkänd reklamskylt som inte kan vältras och som synsvaga kan känna. Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

Belysning

God belysning är bra för alla men speciellt för personer med nedsatt orienteringsförmåga. För personer med hörselskada har belysningen stor betydelse när personerna kommunicerar med andra genom att läsa på läpparna. Personer med nedsatt hörsel har också behov av god belysning för att kunna upptäcka andra trafikanter, då hörseln inte ger vägledning var de befinner sig. God belysning är även viktig för synskadade.

Gång- och cykelvägar skall vara väl belysta utan ljussläpp och särskilt viktigt är det vid målpunkter (t. ex. övergångsställen och gångbanekorsningar). Belysningen skall ha jämn ljusstyrka utan ljussläpp och får inte vara bländande.

Ledstråk

Ledstråk ska ge ledning, orientering och varning för synskadade. De kan definieras som säkra och hinderfria gångtytor, som är lätta att uppfatta och följa. Ett ledstråk bildar en obruten kedja från start till mål på ett säkert sätt. Med ledstråk menas ytor som kan kännas taktilt och synas visuellt från avvikande omgivande ytor. Ledstråk skall omges av släta plattor för att man skall känna plattorna. Gränslinjen mellan ledstråket och omgivande ytor bildar en kontrast som är lätt att följa. Kontrasten får man genom att variera strukturen och färgen mellan ytorna. Ledstråk kan bestå av en yta, minst 70 cm bred, med avvikande struktur eller ett staket/räcke.

För att uppnå god standard måste det finnas en tydlig kant att följa där naturliga ledtytor bör användas som t. ex. mot gräs, plantering, asfalt, släta plattor, vägg, räcke. Exempel på platser där anlagda ledstråk kan förekomma är torg och särskilt prioriterade gångstråk.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

Utstickande fasader och trappor

Utstickande fasader, trappor, burspråk m.m. som inkräktar på gångbanan markeras eller kringbyggs så att synskadade leds förbi på ett säkert sätt.

Uteserveringar

Uteserveringar ses som ett tillskott i stadsmiljön. Tekniska nämndens strävan är att så långt som möjligt tillstyrka ansökningar om uteserveringar.

Tillståndsgivning för uteserveringar ska följa skriften "Råd och regler, Uteserveringar och försäljningsytor på gator och torg i Hörs kommun".

Trafiksignaler och akustiska signaler

Där trafiksignal finns skall taktill karta över övergångsställets utseende också finnas som ger information till personer med synnedsättning om övergångsställets utformning. Trafiksignaler utrustas med en akustisk signal. Denna har tre funktioner: att lokalisera övergångsstället, visa när det blir grönt och vägleda över gatan.

Den enda trafiksignalen inom Hörs kommun tillhör Trafikverket.

Entréer

Utanför publika lokaler dit allmänheten har tillträde kan ibland ramp anläggas på allmän plats och tillstånd sökas hos tekniska nämnden för att få tillstånd att använda marken. Ytan utanför rampen måste överstiga 2 m.

Avstängningar vid gatu- och byggnadsarbeten

Tekniska nämnden har som väghållare det övergripande ansvaret för alla vägarbeten som utföres inom sitt väghållningsområde i Hörs kommun. De som utför vägarbeten ska innan de sätter igång ha upprättat en trafikordningsplan, vilken ska godkännas av Tekniska nämnden för att trafikavstängningarna ska ha rätt funktion för alla inklusive de funktionshindrade trafikanterna. Olyckor och framkomlighetsproblem ska elimineras vid vägarbeten.

Alla avstängningar skall vara tydligt utmärkta i rödgult, reflekterande material med en avstängning på en höjd av 80 cm i underkant från mark (övre ribba) och en avstängning på en höjd av högst 20 cm i underkant från mark (nedre ribba). Avstängning är till för

att synskadade ska kunna känna med käpp var arbetsområdet har sina gränser. Vid avstängningar ska kravallstaket med reflex användas.

Avstängningarna utformas i stabilt material och förankras så att de inte ger vika om gående går på avstängningen. En säkerhetszon (2,0 m) skall finnas mellan arbetsgröp och avstängning.

Vägmärken uppsätts med fördel i körbanan på låg höjd vid vägarbeten, men vid placering på gångbana ska höjden till underkant vara 2,1 m. Bärare av vägmärkena utmärks med reflexer.

Inga upplag av material – t. ex. plattor eller massor – får förekomma utanför avstängt område.

Gångbana ska ha en bredd av minst 1,3 m på kortare sträcka, annars normalt 2,0 m. Vid tillfälliga gångbanor – t. ex. i körbana – så ska utjämning av nivåskillnaden ske i rännstenen så att rörelsehindre kan passera, där max längslutning får vara 1:12. Parkeringsplatser reserverade för rörelsehindre som kommer inom vägarbetsområde ska i första hand flyttas i anslutning till arbetsplatsen så att längre transportsträckor undviks.

Bänkar

Det är av stor vikt att det finns sittplatser för rörelsehindre vid frekventerade busshållplatser och vid t.ex. lekplatser.

Det bör dessutom finnas viloplatsen i parkytor och med jämna mellanrum utmed prioriterade gångstråk (ca 200 m). Bänkarnas utformning ska anpassas till de krav som funktionshindrade ställer.

En bra sitthöjd för en bänk är 0,5 m och bänken ska ha armstöd på höjden 0,7 m. En utstickande kant (10 cm utanför framkant på bänken) på armstödet ger handen ett grepp som underlättar när man sätter eller reser sig ur bänken. Bänkarna dras in från gångytan och plats för rullstol eller rollator skall finnas bredvid. Det är speciellt viktigt att det finns bänkar före och efter backar, på torgytor och vid affärer eller andra lokaler/platser som är målpunkter. Det är också viktigt att bänkar står vända åt rätt håll, dvs. mot exempelvis vackra vyer och intressanta utblickar.

Bänkar ska kunna användas för att vila och då har många grupper nytta av ett ryggstöd, framför allt gruppen rörelsehindre. Exempel på godkända bänkar finns i gestaltungsprogrammet.

Drift- skötsel och underhåll

För personer med nedsatt syn eller rörelsehinder är det av stor vikt att gångytorna är jämna och snubbelrisken liten. Gångbaneunderhållet är idag eftersatt i vissa områden, med dåliga gångytor som följd. Det är fastighetsägaren som svarar för underhållet, snöröjningen och halkbekämpningen av gångbanan.

Kommunen åtgärdar gångbanors ytskikt vid asfaltering samt vid ombyggnad av körbana.

Tekniska sektorn ansvarar bara för en liten del av gångytorna i kommunen, t. ex. gångytor på torg och i parker.

NÅGRA DETALJUTFORMNINGAR

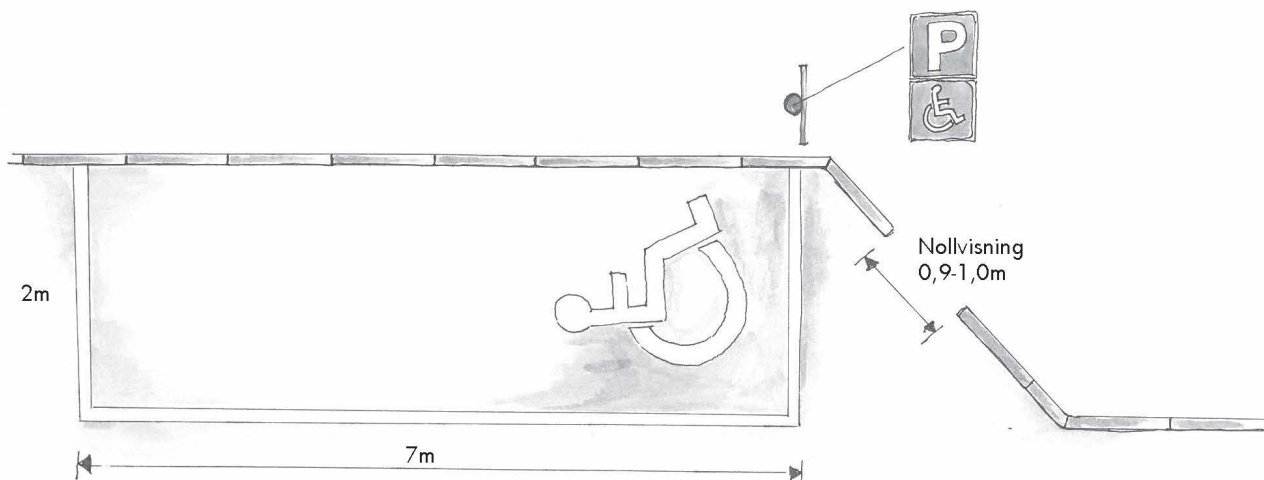
Parkeringsplats

En vinkeluppställd parkeringsplats för rörelsehindre med särskilt tillstånd (parkeringstillstånd för rörelsehindre, PRH) skall ha ett breddmått av 5,0 m så att det blir lättare för den rörelsehindre att ta sig ut och in i bilen. 3,6 m kan godkännas om det finns avlastningsytor vid sidan om som ger ett breddmått av totalt 5,0 m.

Kantstenen tas bort på en bredd av 0,9-1,0 m för att underlätta för rullstolsburna att ta sig upp på gångbanan. Parkeringsplatsen bör helst läggas i kanten på en p-plats eller invid gångbana för att minska risken att någon inkräktar på utrymmet.

En längsgående p-plats för rörelsehindre skall ha en längd av 7 m med borttagen kantsten i bakkant på parkeringsplatsen. Parkeringsplatsen får inte luta mer än 2 % på något håll.

En praxis för antalet handikapparkeringar är 5 % av totala antalet parkeringar. Alla parkeringsplatser för rörelsehindre skall vara inom 25 m gångavstånd från målpunkten och vara tydligt uppmålade och skyltade.



Principplan längsgående parkeringsplats för rörelsehindrade. Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

Nivåskillnader - trappor

Före trappans första steg och även sista steget märks trappan ut med en plan och kontrasterande yta som har en bredd av minst 5 – 10 cm. Detta gör att nivåskillnaden kan uppfattas.

Trappans bredd ska vara minst 1,5 m. Ett lämpligt stegutförande är ett plansteg på 0,3 m och ett sättsteg på 0,15 m. Trappstegen ska ha samma höjd och djup i hela trappan.

Utomhustrappor bör ha minst tre steg och högst åtta steg. Längre trappor avdelas med vilplan, gärna med sittmöjligheter, och dessa bör vara minst 1,3 m långa

och ha en lutning på högst 2 %. Är det mindre än tre steg skall ramp med max lutning 5 % anordnas för barnvagnar, rullstolar och rollatorer.

Trappor förses med ledstänger på båda sidor. Dessa förlängs med minst 0,3 m utanför trappans början och slut. Ledstångens diameter bör vara cirka 4 cm och den bör placeras på höjden 0,9 m (önskvärt med ett räcke på 0,7 m för barn, kortvuxna m fl. också) över gångytan.

Fästena får inte hindra handens väg på räcket och räcket dras obruten förbi vilplan. Där det finns trappor bör det eftersträvas en alternativ och likvärdig förbindelse med ramp.

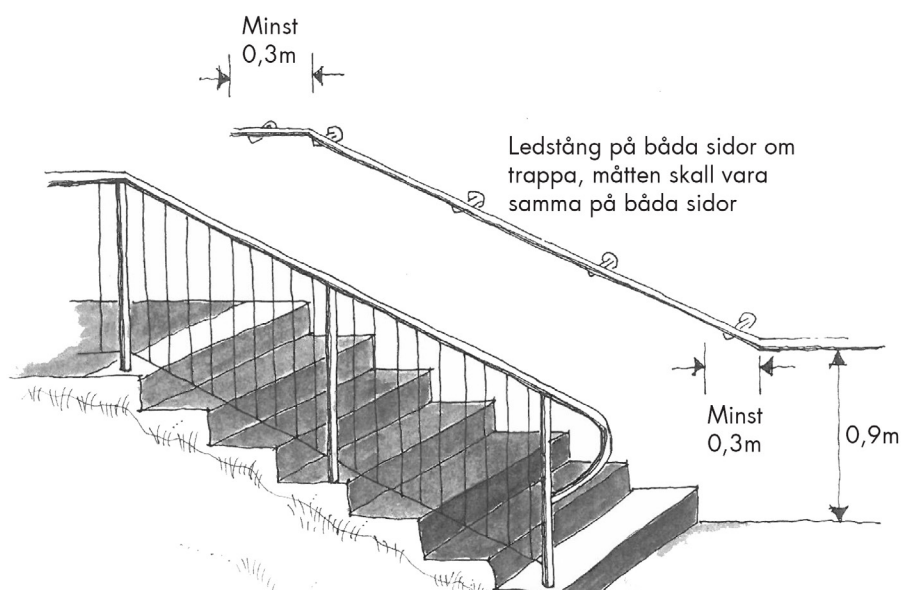


Illustration över utformning av trappa. Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

Nivåskillnad - ramper

Rampens bredd ska vara minst 1,5 m och ha en längdslutning på högst 5 % (befintlig miljö 8,3 %).

Längden bör vara högst 10 m och tar upp högst 0,5 m nivåskillnad mellan vilplanen och dessa skall vara minst 2,0 m långa och ha en lutning på högst 2 %. Ramper förses med ledstänger på båda sidor och dessa förlängs med minst 0,3 m utanför rampens början och slut.

Ramper förses med ledstänger på båda sidor. Dessa förlängs med minst 0,3 m utanför trappans början och slut. Ledstångens diameter bör vara cirka 4 cm och den bör placeras på höjden 0,9 m (önskvärt med ett räcke på 0,7 m för barn, kortvuxna m fl. också) över gångytan.

Ramper skall ha avåkningskydd på en höjd av minst 10 cm där det finns risk att man kan komma utanför. Rampens början och slut skall ha en kontrasterande (0,40 NCS) yta som markerar att här börjar och slutar rampen.

Kontraster

Kontraster har stor betydelse för säkerhet och orientering för synsvaga personer med nedsatt orienteringsförmåga.

Det är kontrasten mellan ljust och mörkt som är viktig för att de skall kunna orientera sig och uppmärksamma hinder. Alla ytors kontrast är viktig (manöverdon bl.a.).

Ljushetskontraster ska vara 0,40 NCS och skillnaden

mellan våt och torr kontrast är cirka 0,25-0,30 NCS.

Beläggning

Ytor som är avsedda att beträdas skall vara jämna, hårdgjorda och halkfria. Smågatsten är en olämplig beläggning på gångytor.

Rätt variation och kontrast i markbeläggningsens struktur kan uppmärksamma synsvaga personer på hinder och underlätta deras orientering.

Gångväg/gångbana

Gångväg/gångbana skall ha en bredd av minst 2,0 m och utformas så att de blir så plana som möjligt. För att minska konfliktrisen mellan fotgängare och cyklister behöver bredderna var tillräckliga. I en del fall kan man behöva separera de båda trafikslagen. Separeringen kan göras genom t. ex. olika material eller målning.

Tvårlutningen skall vara högst 2 % för att kunna användas av personer med gångsvårigheter och personer med orienteringssvårigheter. Den fria höjden ska vara minst 2,2 m.

Pollare, mopedfallor, bommar och andra hinder i gångvägen skall utformas så att de varken hindrar framkomligheten vilket innebär ett fritt passagemått på 1,0 m eller innebär en skaderisk (t.ex. saknad ljushetskontrast mot omgivningen).

Passagen måste göras tillräckligt stor för att kunna komma igenom problemfritt vilket innebär tillräckligt med utrymme för att kunna manövrera.

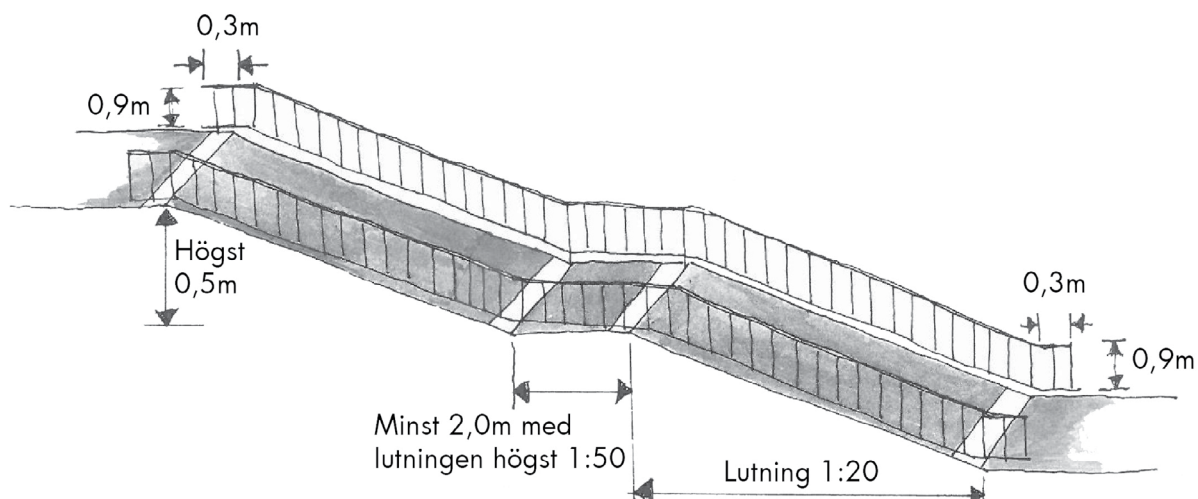


Illustration över utformning av ramp. Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns



För att blinda/synsvaga personer med orienterings-svårigheter som använder vit käpp skall kunna uppmärksamma t. ex. bommar måste de utformas med en avbärare 0,2 m över mark.

Lekplats

Både föräldrar och barn som använder rullstol skall kunna ta sig fram och komma åt lekredskapen från rullstolen. Lekredskapen skall till så stor del som möjligt kunna användas av funktionshindrade. För att komma in på lekplatsen måste det vara en hårdgjord yta hela vägen in och runt lekredskapen måste det vara fallskyddsplattor eller liknande.

Belysning, rumslighet och markbeläggningar ska underlätta orientering av lekplatsens centrala delar. Undvik stora öppna ytor som inte behövs för bollspel och dylikt. Godkända bänkar enligt de kriterier som beskrivs på föregående sidor skall finnas inne på lekplatsen.

Vegetation

Vid val av gatuträd, parkträd och annan grönska på allmän plats skall allergiaspekten beaktas. Mer information om allergi och vegetation återfinns bl.a. i skriften "Grönare liv för allergiker".

Vissa växter har ett växtsätt som gör dem olämpliga att placera invid gångvägar. Avstånd till träd och växter beaktas för trädens/växternas form och utbredning inte skall begränsa gångbanans bredd. Koordinationen mellan belysning och vegetation är viktig.

Natur

Personer med nedsatt funktionsförmåga ska så långt möjligt också kunna använda t.ex. badplatser, slingor i naturen etc., både aktivt och som åskådare. Detta kan innebära att spänger och broar ska förses med handledare och avåkningsskydd.

Skyltar ska vara tydliga och lättlästa. Spår och leder ska fungera att ta sig fram med t. ex. rullstol och vara väl uppmärkta, och försedda med avståndsangivelser. Handikapparkeringar och tillgängliga utsikts-sitt-mötes och grillplatser ökar tillgängligheten.

6. HÖÖR

NULÄGESBESKRIVNING

Målpunkter

Dagens målpunkter i form av skolor, förskolor, butiker, fritidsverksamheter m.m. visas i kartan på nästa sida. Många målpunkter är samlade i de centrala delarna av orten.

I kartan visas också framtida utbyggnadsområden för bostäder som pekas ut i översiktplan 2012 och potentiella lägen för nya skolor och förskolor.

Skadesituationen

I trafiksäkerhetsprogrammet ges en heltäckande bild av olycksbilden i Höörs kommun. Nedan görs en kort beskrivning av de gåendes situation.

Under den senaste tioårsperioden har 98 gående skadats, varav 84 lindrigt skadade, 11 svårt skadade, 3 dödade.

Ca 80 % av de gående som skadas i Höörs kommun skadas i en singelolycka. En del av dessa olyckor beror på brister i väglaget såsom halka, löst grus eller

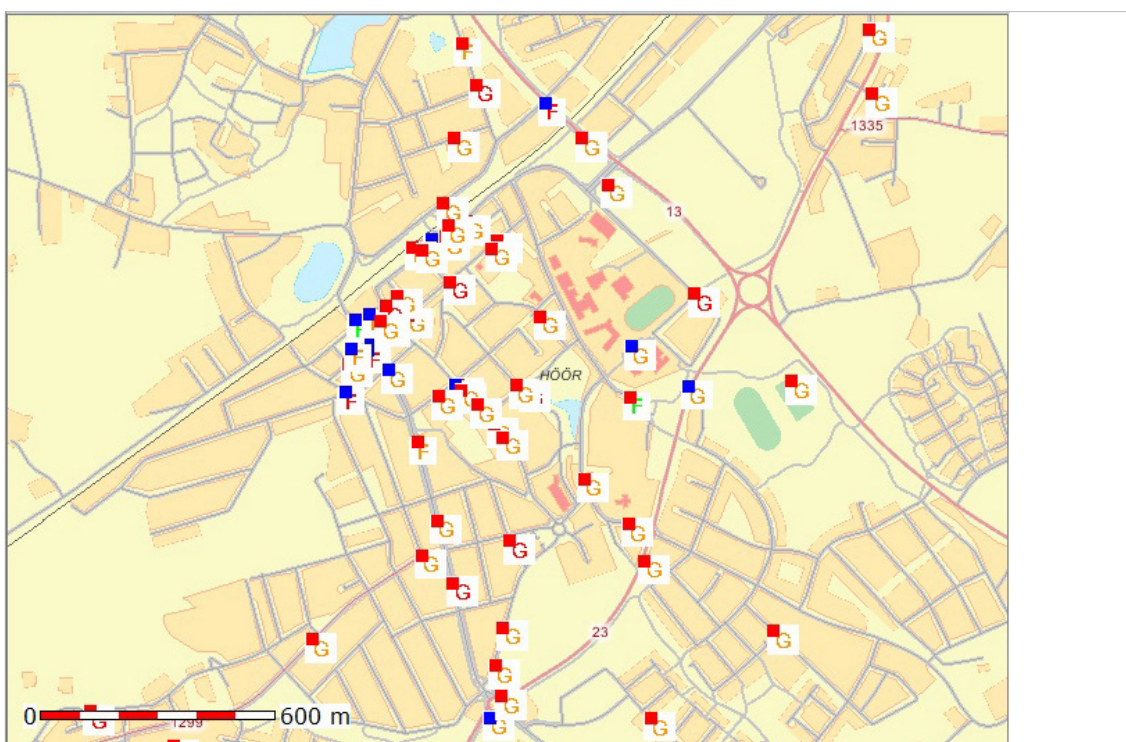
en grop i asfalten. Satsningar på drift och underhåll är därför av största vikt för att skapa en säker och trygg trafikmiljö för Höörs invånare. Inte minst har den enskilde fastighetsägaren en viktig roll i sitt ansvar för sin del (sopning, klippning av vegetation, halkbekämpning och snöröjning på gångbanan utanför fastigheten).

Singelolyckor med gående utgör 9 % av det totala antalet skadade. Flest singelolyckor inträffar i åldersgruppen 45 + (75 %).

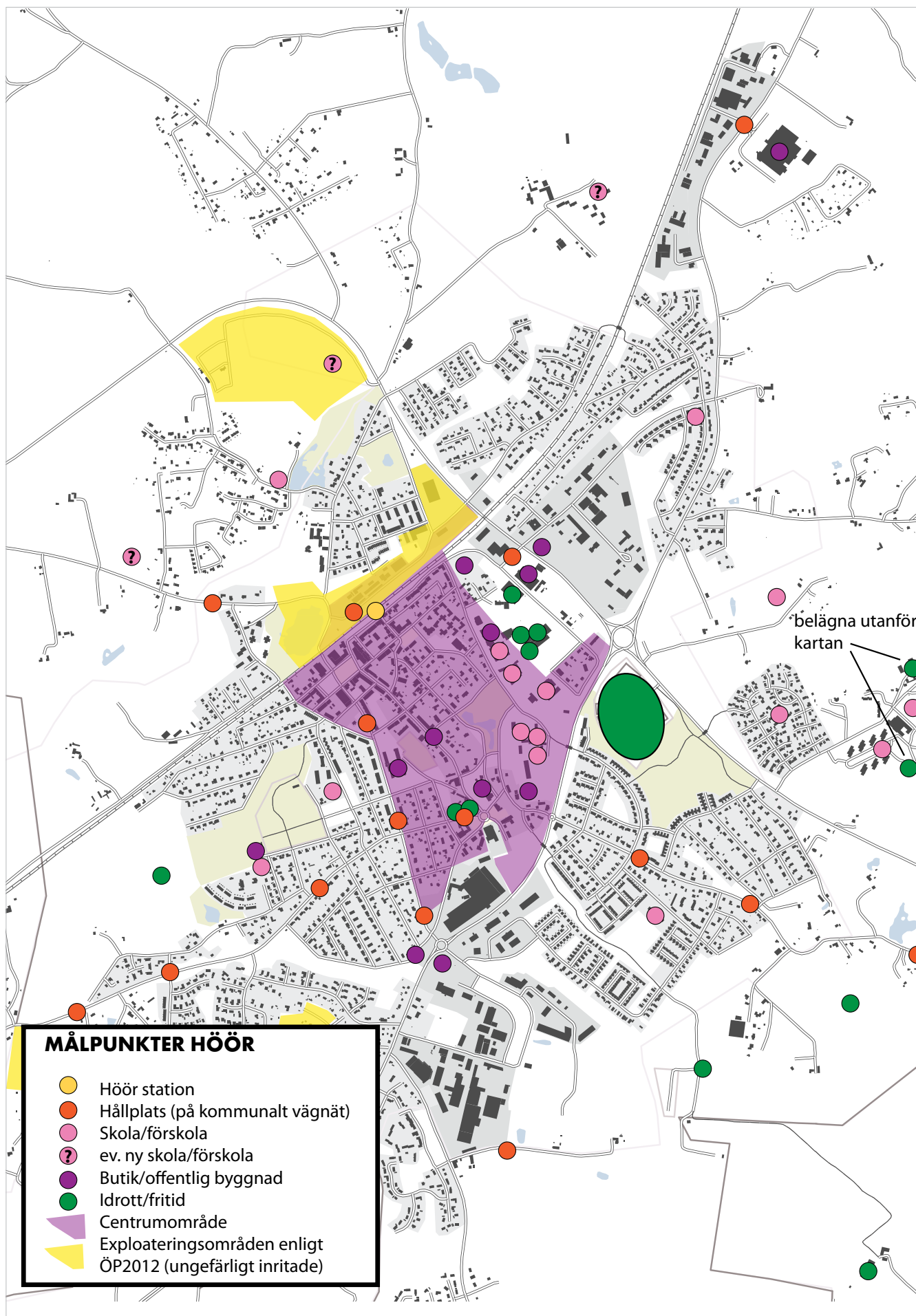
Flest singelolyckor för gående sker i december då fler än dubbelt så många skadas som under en genomsnittlig månad. Singelolyckor för gående är också vanligare under månaderna januari - mars. Det stora antalet olyckor under dessa vintermånader kan tyda på att orsaken till olyckor är halka.

På kartan nedan redovisas de punkter i Höör där gående skadats.

Närmare 40 % av olyckor när gående eller cyklister skadas inträffar på GC-bana. Av dessa är drygt 80 % singelolyckor.



Höör - platser där gående skadats under den senaste tioårsperioden. G=singelolycka, F=kollisionsolycka med motorfordon Röd punkt=sjukhusrapporterad olycka, blå punkt=polisrapporterad olycka



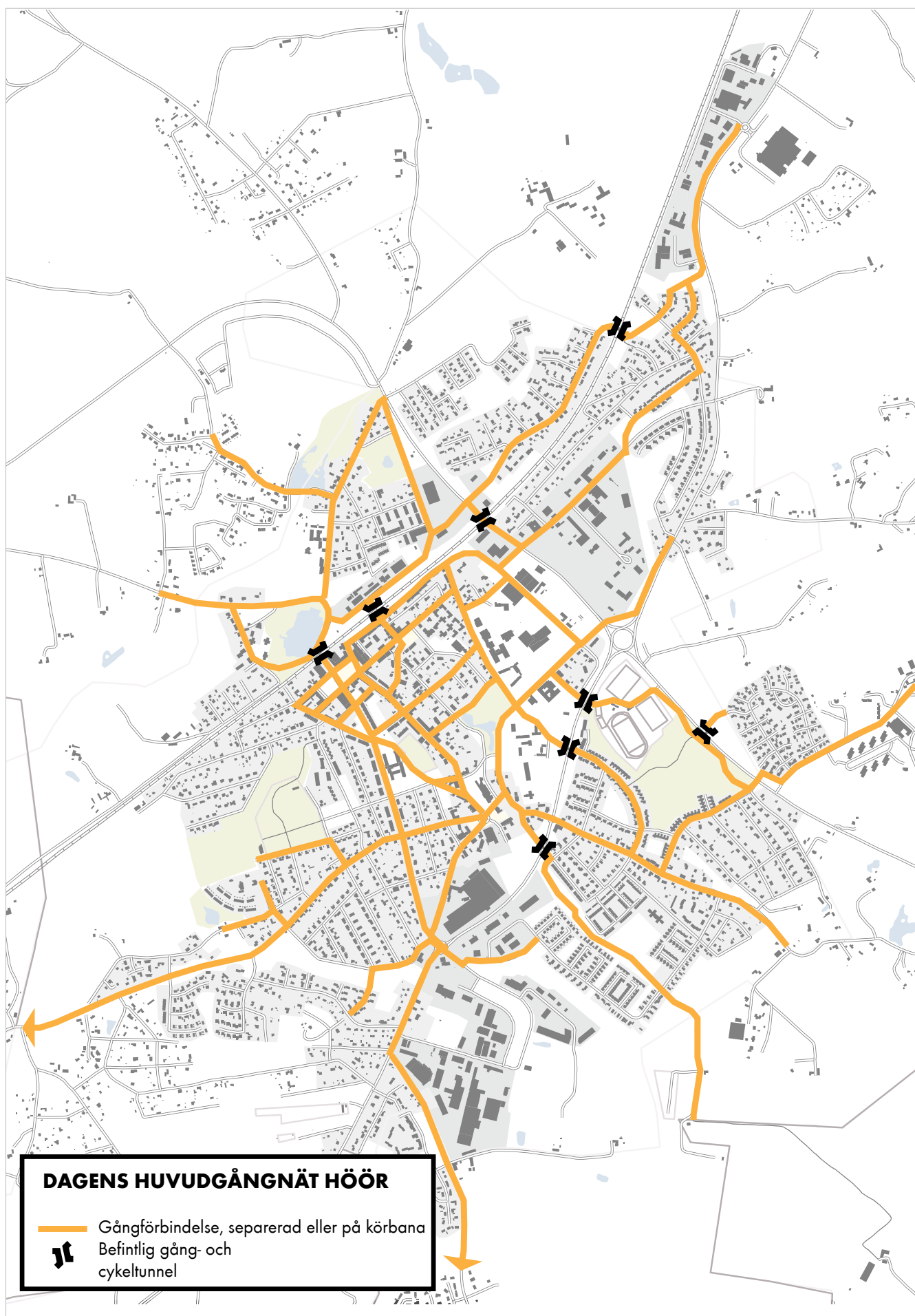
Huvudgångnätet

Gående rör sig i princip utmed alla gator, genom parker, över torg etc. Det är därför ingen enkel uppgift att peka ut ett specifikt gångnät. Detta faktum, i kombination med att de gående vanligen är en lågt prioriterad trafikantgrupp, gör att väldigt få städer i Sverige har ett utpekade gångnät.

Genom att definiera ett huvudgångnät uppnås flera fördelar. Det blir enklare att prioritera var åtgärder bör genomföras och att identifiera var länkar saknas. Dessutom kan så kallade "passa-på"-åtgärder genomföras mer effektivt.

En komplett kartläggning av barns gång- och cykelvägar till både skola och fritidsaktiviteter har gjorts i många kommuner, dock inte i Höör. Ett fullvärdigt underlag hade varit önskvärt både vid identifieringen av huvudgångnätet och vid prioriteringen av åtgärderna.

Kartan på nästa sida visar dagens huvudgångnät. Utöver huvudgångnätet finns ett kompletterande lokalt gångnät, detta visas dock inte på bilden.



Brister i huvudgångnätet

Kartan på nästa sida visar brister i dagens gångnät. Det handlar om smala gångbanor, bristande trafik-säkerhet, komplexa trafiksituationer och otrygghet. Bristerna markerade i kartan är de som är mest angelägna ur tillgänglighetssynpunkt. Utöver dessa finns ett antal brister som är gemensamma för gående och cyklister. Dessa redovisas i cykelplanen. Brister finns också vid passager till och från hållplats samt i det lokala gångnätet.

Bristanalysen vad gäller otrygghet ska inte ses som komplett utan här hänvisas till kommande trygghetsprogram.

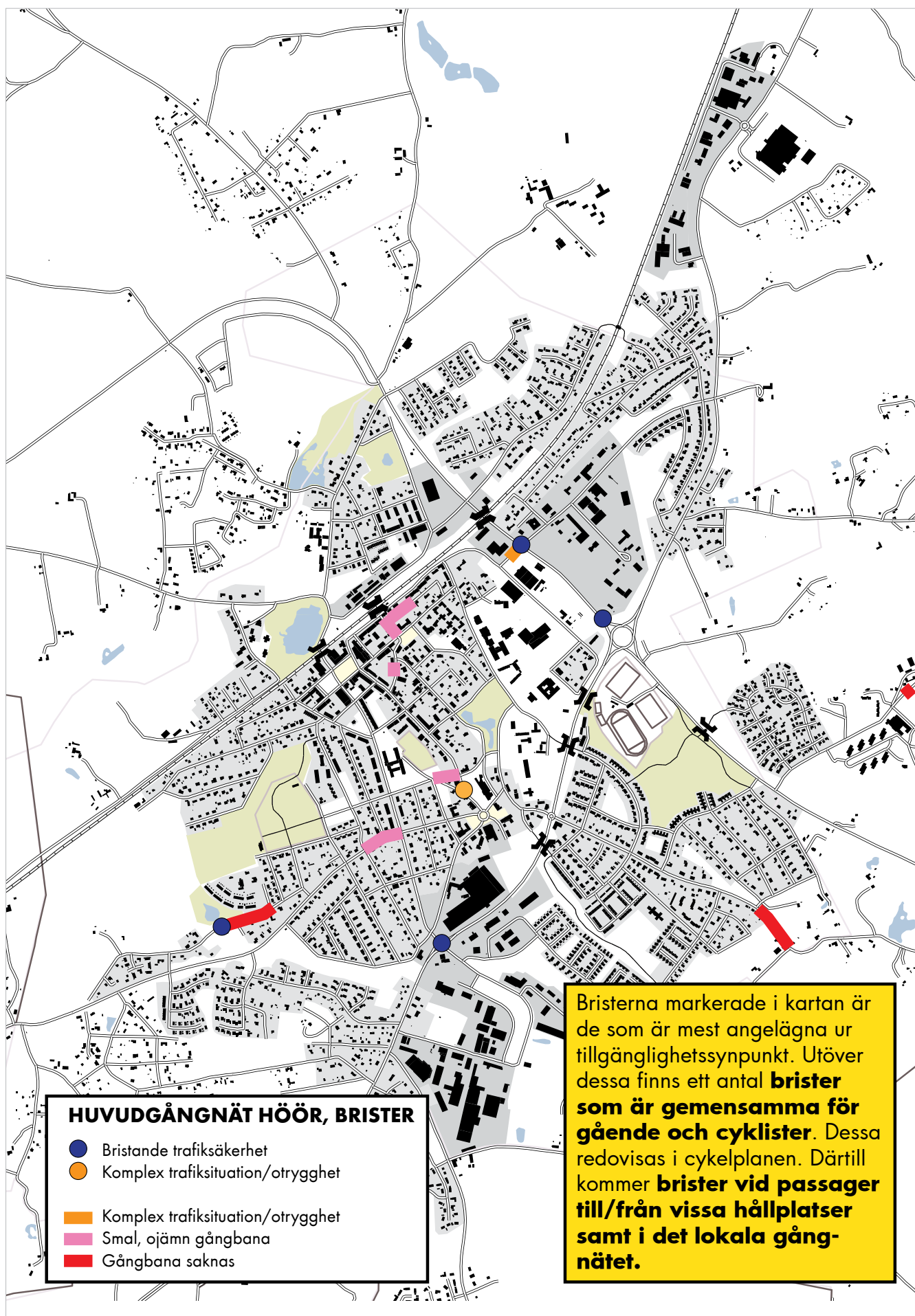
Drift och underhåll

Bättre drift och underhåll är viktig för att skapa en säker och trygg trafikmiljö för Höörs invånare. Ca 80 % av de gående som skadas i Höörs kommun skadas i en singelolycka. En del av dessa olyckor beror på brister i väglaget såsom halka, löst grus eller en grop i asfalten. På en stor del av gångbanorna vilar ansvaret på den enskilde fastighetsägaren.

Studier av drifts- och underhållsaspekter som beläggning, belysning, snöröjning och sopning har inte ingått i arbetet med denna gång- och tillgänglighetsplan. Vid de inventeringar som har gjorts kan dock konstateras att förbättringar behövs inom följande områden:

- **Jämnare och bekvämare beläggning**
- **Förbättrad belysning**
- **Förbättrad sopning**

Ett politiskt inriktningsbeslut har i oktober 2012 fattats kring att prioritera gång- och cykelvägar som driftas av kommunen framför bilvägar vad gäller snöröjning. Detta innebär en stor kvalitetshöjning för de gående.



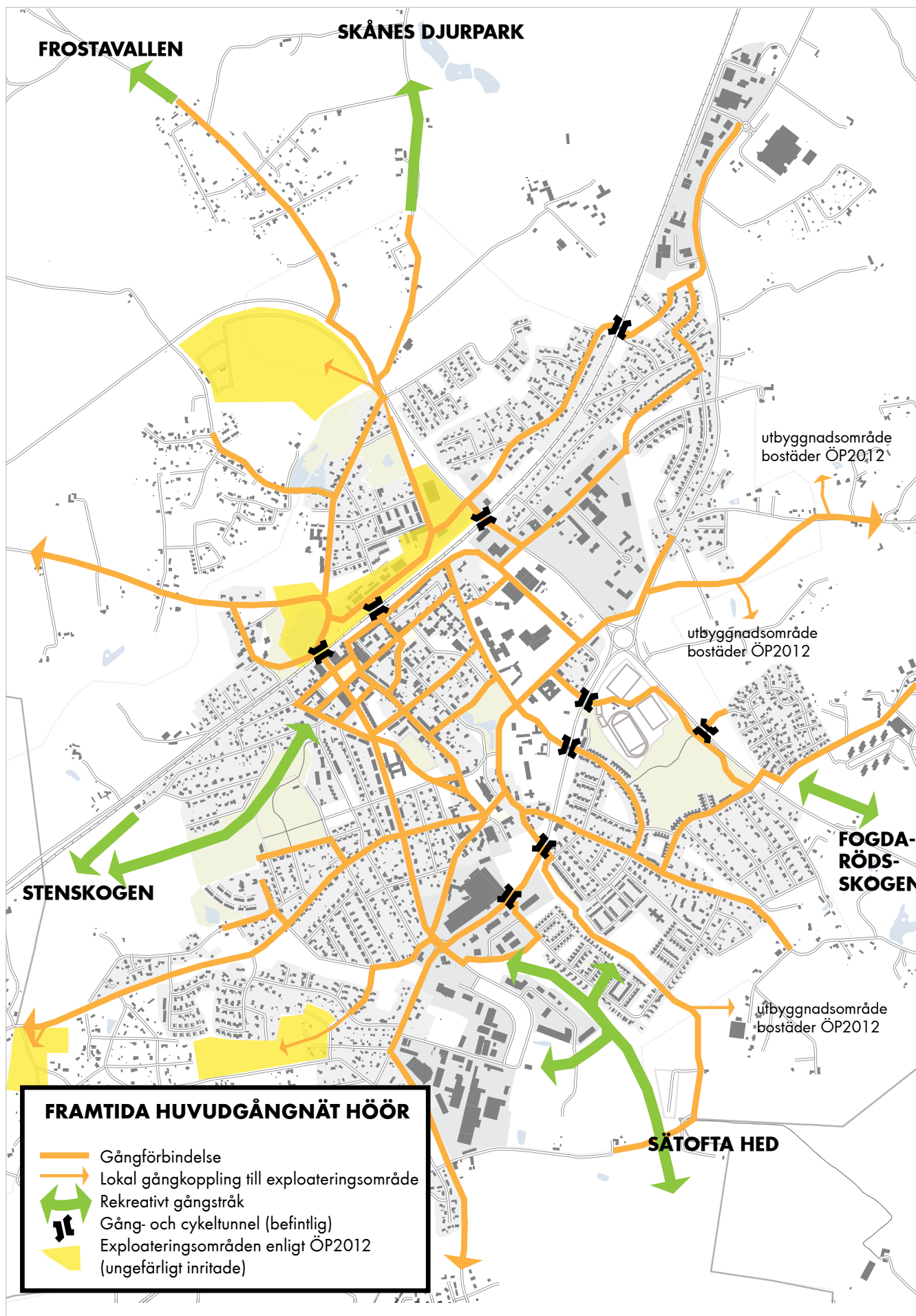
FRAMTIDA HUVUDGÅNGNÄT

Förslag till framtida nät

På kartan till höger illustreras det framtida huvudgångnätet. Det bygger till stora delar på dagens nät, men har kompletterats med kopplingar till nya utbyggnadsområden för bostäder.

På kartan illustreras också viktiga rekreativa förbindelser (i grönt). Förbindelsen mot Frostavallen är nyligen byggd, medan den mot Skånes djurpark planeras att byggas 2013.

Åtgärder som förbättrar tryggheten är angelägna för de gående. Förslag till åtgärder tas fram inom det kommande trygghetsprogrammet.



FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

En viktig del i att utveckla de gåendes förutsättningar handlar om att göra fysiska förbättringar i gångnätet – att skapa ett mer komplett, trafiksäkert och bekvämt nät. Åtgärderna markerade i kartan är de som är mest angelägna ur tillgänglighetssynpunkt. Utöver dessa finns ett antal åtgärder som är gemensamma för gående och cyklister. Dessa redovisas i cykelplanen.

Förslaget till åtgärder beskrivs på kartan intill. Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen.

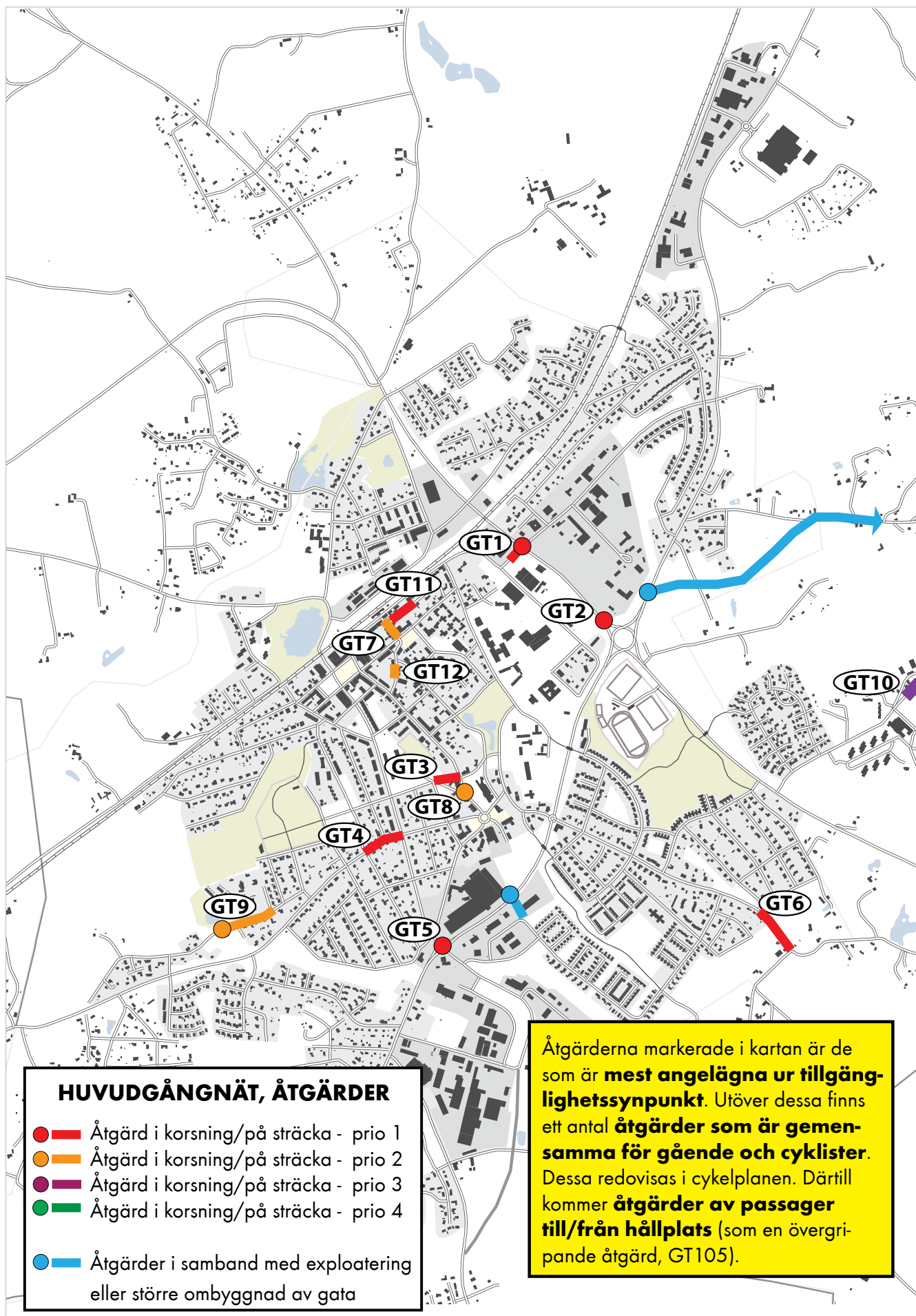
Åtgärderna på kartan är de som är mest angelägna ur tillgänglighetssynpunkt. Utöver dessa finns ett antal åtgärder som är gemensamma för gående och cyklister, exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder. Dessa finns listade i cykelplanen.

Prioriteringen av gång- och tillgänglighetsåtgärderna har varit följande:

Prioritet 1: åtgärder som skall göras snarast

Prioritet 2: åtgärder som skall planeras in och åtgärdas sedan

Prioritet 3: passa på åtgärder








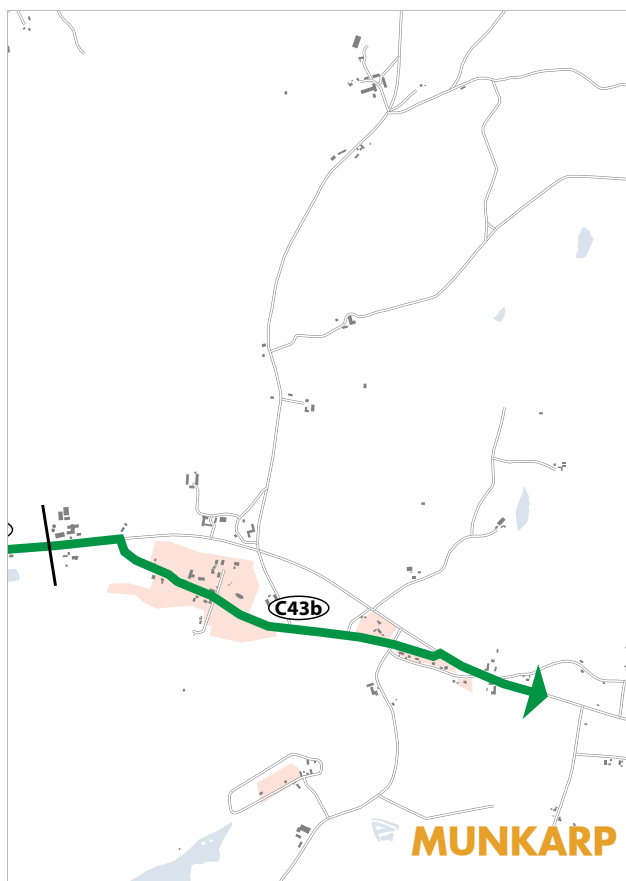
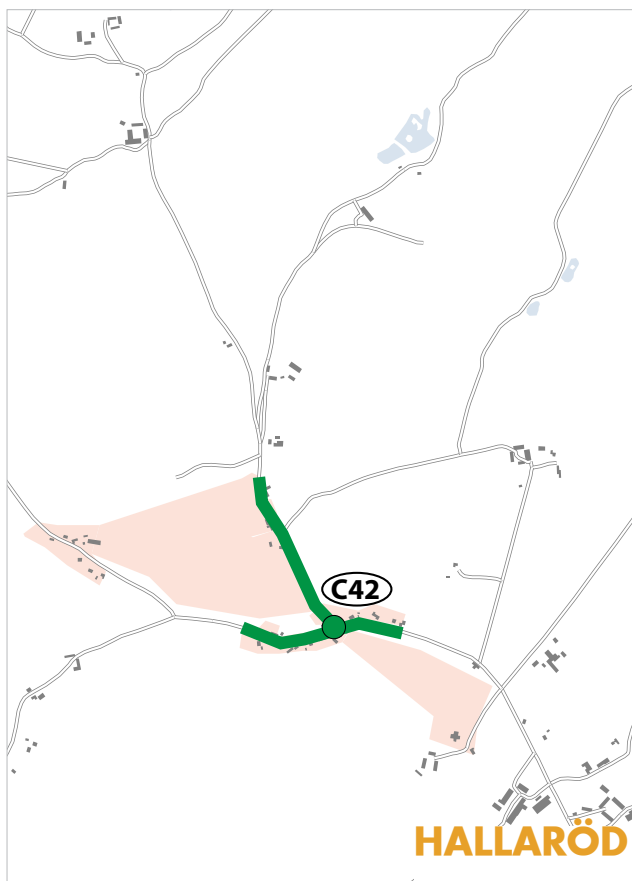
7. DE MINDRE TÄTORTERNA

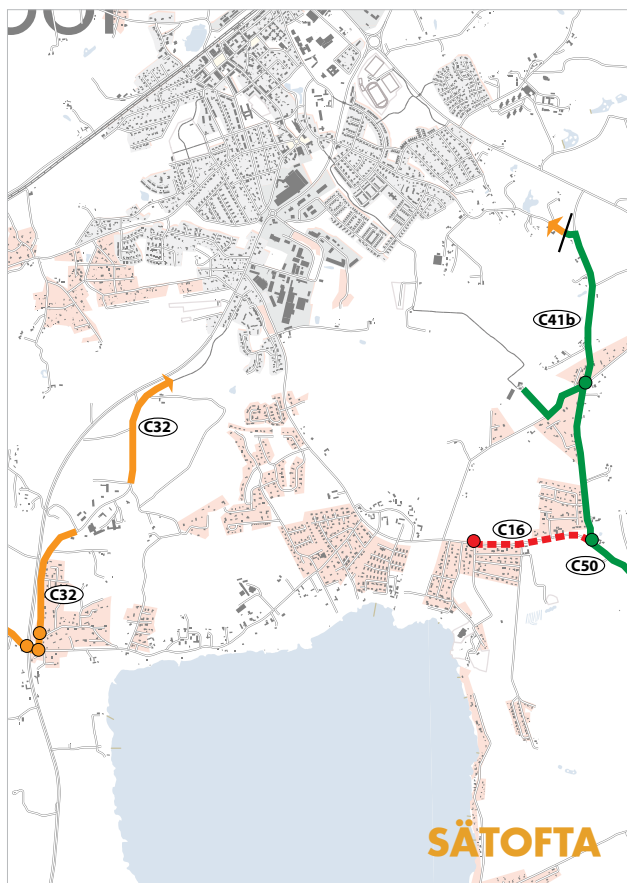
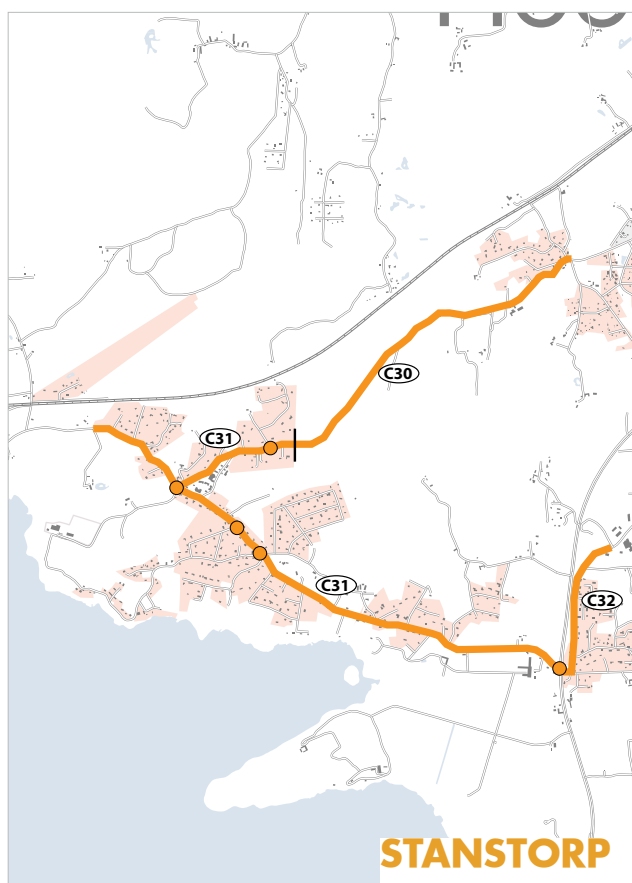
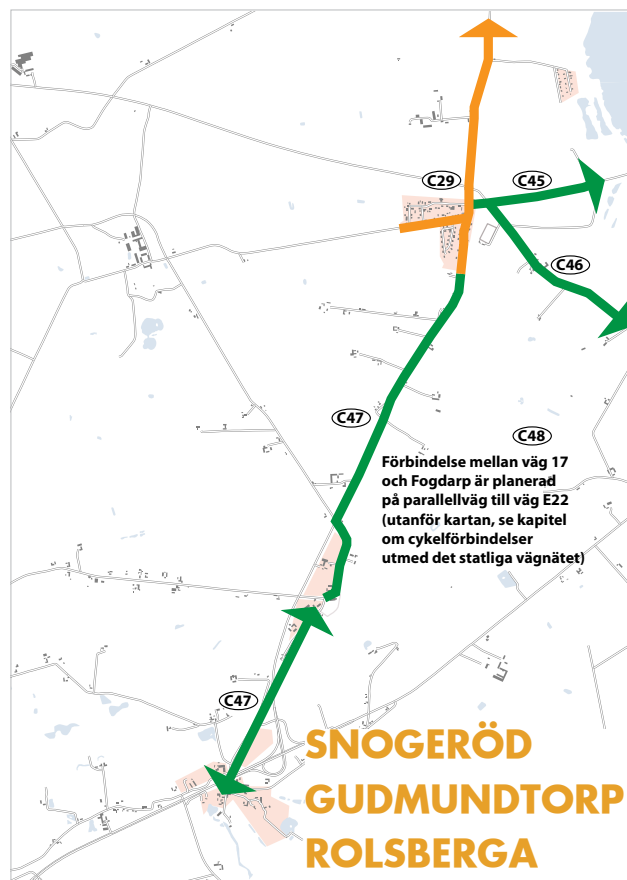
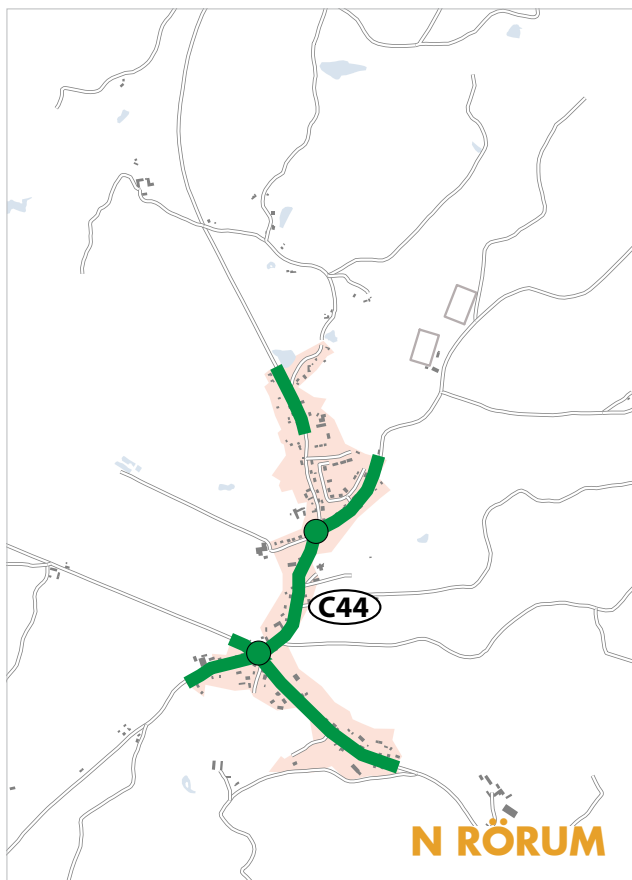
I detta kapitel redovisas de åtgärder som föreslås i de mindre tätorterna. Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen.

De gåendes förhållanden är nära kopplade till cyklister och för analys av nuläge, brister och framtida nät hänvisas till cykelplanen. De åtgärdsnummer som syns på kartorna är ID-nummer enligt cykelplanen.

Hur prioriteringen i de fyra kategorierna har gjorts beskrivs i kapitel 9.

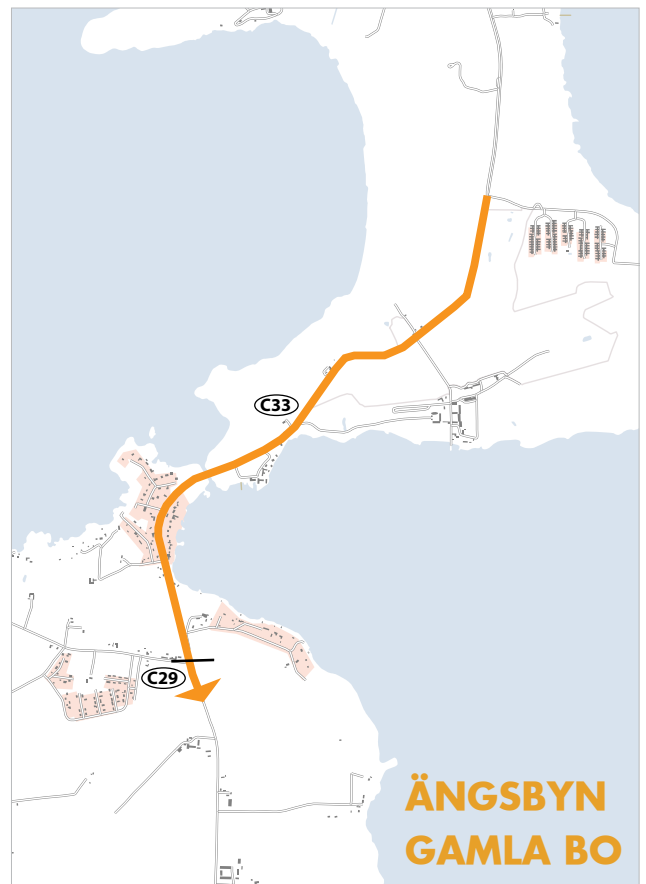
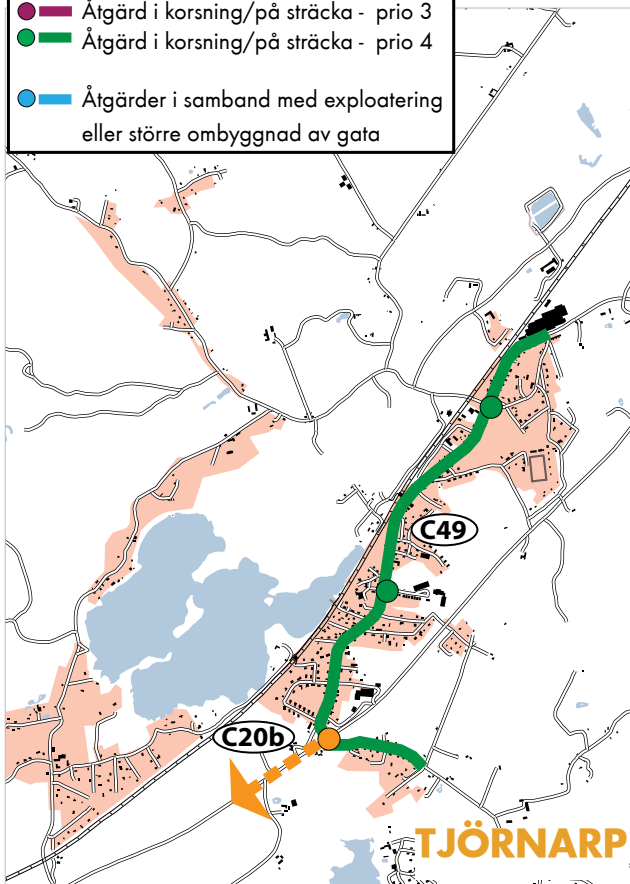
HUVUDGÅNGNÄT, ÅTGÄRDER	
	Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 1
	Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 2
	Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 3
	Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 4
	Åtgärder i samband med exploatering eller större ombyggnad av gata





HUVUDGÅNGNÄT, ÅTGÄRDER

- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 1
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 2
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 3
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 4
- Åtgärder i samband med exploatering eller större ombyggnad av gata





8. FÖRSLAG TILL KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER

En viktig del i att utveckla de gåendes förhållanden handlar om att göra fysiska förbättringar i gångnätet – att skapa ett mer komplett, trafiksäkert och bekvämt nät. Dessa har beskrivits i tidigare kapitel.

Här presenteras övergripande åtgärder som inte är platsbestämda. Beteckningen efter varje åtgärd, exempelvis GT101, är ett ID-nummer för respektive åtgärd som återkommer i kapitlet "Åtgärdssammanställning".

SAMARBETE OCH SAMRÅD (GT100)

Dialogen med främst det kommunala handikapprådet är angelägna. Vid samrådsmöten diskuteras förslagsvis frågor som exempelvis uteserveringar, övergångsställen och ordnade gångpassager, parkering för rörelsehindrade, gatu- och gångbaneunderhåll, hinder på gångbanor, busshållplatser samt sikt- och snöröjning.

Även samråd med Trafikverket och Skånetrafiken kring trafikfrågor är angelägna för att de separata gångförbindelserna utmed det statliga vägnätet ska realiseras och passager till och från hållplatser på det statliga vägnätet ska trafiksäkras.

ÖVERGRIPANDE TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER (GT101)

Inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet föreslås en rad övergripande åtgärder som ökar säkerheten för de gående. Inom parentes anges åtgärdens ID-nummer, hämtad från trafiksäkerhetsprogrammet: Håll sikten fri (TS4), Kommunicera trafiksäkerhet (TS6), Säkrare skolvägar och miljöer kring skolorna (TS9) samt Checklista för trafiksäkerhet vid detaljplaner och bygglov (TS11)

Utöver dessa åtgärder finns en rad åtgärder inom trafiksäkerhetsprogrammet som förbättrar för de gående, exempelvis ökad trafiknykterhet och bättre hastighets efterlevnad.

PÅVERKANSÅTGÄRDER (GT102)

Olika beteendepåverkande åtgärder som uppmuntrar ett ökat gående beskrivs i Programmet för Mobility Management.

BÄTTRE DRIFT OCH UNDERHÅLL (GT103)

Bättre drift och underhåll är viktig för att skapa en

säker och trygg trafikmiljö för Höörs invånare. Ca 80 % av de gående som skadas i Höörs kommun skadas i en singelolycka. En del av dessa olyckor beror på brister i väglaget såsom halka, löst grus eller grop i asfalten. Både kommunen och den enskilde fastighetsägaren har ett ansvar för dessa frågor.

Följande åtgärder bör genomföras: jämnare och bekvämare beläggning, förbättrad belysning samt förbättrad sopning

I ett första skede behöver en översyn av nuläget genomföras även på de friliggande gång- och cykelvägarna. En systematisk genomgång ger en helhetsbild av åtgärdsbehovet och ökar möjligheterna att erfordrliga resurser avsätts. Översynen bör följas av en åtgärdsplan och därefter genomförande.

Medel för drift- och underhållsåtgärder behöver följa investeringar av nya gångförbindelser.

UTVÄRDERING OCH UPPFÖLJNING (GT104)

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och samtidigt lyfta de gåendes situation genomförs uppföljning av formulerade mål. Hur detta görs beskrivs sist i denna rapport.

SÄKRA HÅLLPLATSER (GT105)

Hållplatser ska kunna nås på ett säkert sätt för fotgängare. Därför är det viktigt att vägen till och från hållplatsen är utformat på ett trafiksäkert sätt. Hållplatsens utformning är viktig för att väntan på bussen och på- och avstigning ska kunna ske på ett säkert sätt. En inventering av samtliga hållplatser ur tillgänglighets synpunkt har genomförts. Vägen till hållplatser och passager i anslutning till dessa är ofta utformade på ett trafiksäkert sätt inne i Höör, dock inte de utmed t. ex. Nya Sättoftavägen (för att nå hållplatserna öster om vägen behöver Nya Sättoftavägen korsas). Även utmed det statliga vägnätet finns brister.

En översyn av vägar och passager till hållplatser för att identifiera eventuella brister i trafiksäkerheten behöver genomföras. Hållplatser utmed vägar som framöver får högre hastigheter än 40 km/h, exempelvis Nya Sättoftavägen, bör prioriteras. Vad gäller vilka hållplatser som behöver åtgärdas och vilka åtgärder som ska genomföras hänvisas till det kommande Kollektivtrafikprogrammet. Synpunkter på hållplatser utmed det statliga vägnätet kan föras fram vid de samråd som hålls med Trafikverket.

9. ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

Förslag till åtgärder har presenterats tidigare i rapporten. I tabellen på nästa sida redovisas en översikt över samtliga åtgärder som föreslås. Åtgärderna i tabellen är de som är mest angelägna ur tillgänglighetssynpunkt. Utöver dessa finns ett antal åtgärder som är gemensamma för gående och cyklister, exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder. Dessa redovisas i cykelplanen.

ID-nummer för respektive åtgärd anges som GT (Gång- och tillgänglighetsplanen) med efterföljande nummer.

I tabellen anges också en bedömning av kostnad eller arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet. Den exakta utformningen av en ombyggnad, t.ex. hur en ny korsning bör se ut, eller hur en kampanj bör genomföras, hanteras i nästa skede.

Den kostnadsuppskattning som görs för de fysiska åtgärderna i tabellen på nästa sida avser byggkostnaden, alltså exkl. kostnader för projektering, marklösen etc. I den en kostnadsbedömning, med osäkerheter enligt ovan, som gjorts inom ramen för gång- och tillgänglighetsplanen ligger gränserna för liten/mellan/stor åtgärd som följer: liten åtgärd < 100 tkr, mellanåtgärd 100-500 tkr och stor åtgärd > 500 tkr.

Målet är naturligtvis att göra så mycket som möjligt för att skapa attraktiva gångförhållanden i Höörs kommun. Det finns dock begränsningar, både personella och ekonomiska, som medför att en prioritering måste göras.

Prioriteringen har varit följande:

Prioritet 1: åtgärder som skall vidtas snarast

Prioritet 2: åtgärder som skall planeras in och åtgärdas sedan

Prioritet 3: passa på åtgärder

Inom respektive prioriteringsgrupp (1-3) finns ingen inbördes rangordning. Vid prioriteringen har tagits hänsyn till framtida hastighetsgränser.



Nr	Plats eller omfattning av arbetet	Kostnad eller arbetsinsats (liten/mellan/stor)	Ansvarig	Kommentar
Prioritet 1				
GT1	Väg 13-Frostavallsvägen/ Industrigatan	Stor	Trafikverket/Tekniska nämnden	Åtgärd av övergångsställen samt infart Frostacenter. Översyn hela området
GT2	Väg 13/Väg 23	Stor	Trafikverket/Tekniska nämnden	Åtgärd vid övergångsställen
GT3	Förbi Berggrenska gården	Liten	Kultur och Fritidsnämnden	Breddning av gångbana, jämnare beläggning
GT4	Stenskogsvägen	Stor	Tekniska nämnden	Breddning av gångbana
GT5	Väg 23-Malmövägen/Södergatan	Stor	Trafikverket/Tekniska nämnden	Åtgärd vid övergångsställen
GT6	Hörbyvägen	Mellan	Tekniska nämnden	Ny gångbana
GT11	Järnvägsgatan	Stor	Tekniska nämnden	Breddning av gångbana
GT100	Samarbete och samråd	Liten	Tekniska nämnden	Med kommunala handikapprådet, Trafikverket och Skånetrafiken m fl.
GT101	Övergripande trafiksäkerhetsåtgärder	Liten	Tekniska nämnden	Sikt, kommunikation, skolor samt checklista
GT103	Bättre drift och underhåll	Mellan	Tekniska nämnden/fastighetsägare	Beläggning, belysning, sopning. Gäller både kommunal och privat mark
GT104	Utvärdering och uppföljning	Liten	Tekniska nämnden	Genomförda åtgärder utvärderas och uppsatta mål följs upp
GT105	Säkra hållplatser	Stor	Tekniska nämnden/Trafikverket	Vilka hållplatser som omfattas och vilken typ av åtgärder som bör genomföras hänvisas till det kommande Kollektivtrafikprogrammet.
Prioritet 2				
GT7	Kungsgatan	Stor	Tekniska nämnden	Breddning av gångbana, jämnare beläggning
GT8	Storgatan	Mellan	Tekniska nämnden	Överfart Storgatan förtydligas
GT9	Kvarngatan, Höörs mölla	Stor	Tekniska nämnden	Ny gångbana och trafiksäkerhetsåtgärd
GT12	Handelsgatan	Liten	Tekniska nämnden	Lokal breddning av gångbana p g a utstickande trappa
GT102	Påverkansåtgärder	Liten	Tekniska nämnden	Kampanjer etc. Se Programmet för Mobility Management
Prioritet 3				
GT10	Norra Fogdarösvägen	Mellan	Tekniska nämnden	Ny gångbana till skola

Utöver dessa åtgärder finns en rad åtgärder som är gemensamma med cykel och trafiksäkerhet.

Dessa presenteras i cykelplanen.

10. UPPFÖLJNING

Det finns många skäl till varför det är viktigt att följa upp arbetet med gång och tillgänglighet. Uppföljning behövs för att följa utvecklingen och för att säkerställa att rätt satsningar görs. Att särskilt lyfta dessa frågor är dessutom en viktig del i förankringsarbetet och att skapa mer fokus på frågor som rör gång och tillgänglighet. En regelbunden, systematisk genomgång av arbetet kan också innebära att mer resurser avsätts.

EFFEKTMÅLEN

Av de fem effektmålen som formulerats för trafikplanen har fyra en direkt koppling till gång och tillgänglighet. Målen följs upp genom olika mått:

Fler upplever kommunen som tillgänglig och nära

Mått: Andelen nöjda eller mycket nöjda

Förslag till mätmetod:

- Regelbundet återkommande undersökning som tar upp frågor kring tillgänglighet, tydlighet, trivsamhet, närhet och attraktivitet

Fler upplever att trafikmiljön är attraktiv

Mått: Andelen nöjda eller mycket nöjda

Förslag till mätmetod:

- Regelbundet återkommande undersökning som tar upp frågor kring tillgänglighet, tydlighet, trivsamhet, närhet och attraktivitet

Andelen hållbara resor ökar

Mått: Kvoten mellan resandet med cykel, kollektivtrafik och bil

Resor till fots är kanske det mest hållbara av alla färd-sätten. Det hade därför varit önskvärt att även dessa resor ingick i måttet. Inom ramen för arbetet med trafikplanen har dock bedömningen gjorts att mätningar av gångtrafik i dagsläget inte är aktuella.

Förslag till mätmetod:

- Regelbundet återkommande mätning av cyklister i ett antal punkter. T. ex. genom slangmätningar, manuella cykelflödesräkningar eller räkning av parkerade cyklar
- Regelbunden insamling av resandestatistik från Skånetrafiken

- Regelbundet återkommande mätning av biltrafik i ett antal punkter

Färre skadas och dödas i trafiken

Mått: Antalet skadade i trafikolyckor totalt, antalet svårt skadade och döda samt antalet skadade cyklister och fotgängare i singelolyckor respektive kollisionolyckor

Förslag till mätmetod:

- Regelbunden insamling av statistik för hela kommunen ur databasen STRADA

ÅTGÄRDSMÅLEN

Åtgärdsmålen som satts upp för gång och tillgänglighet, t. ex. genomförande av tillgänglighetsåtgärder, följs upp genom måttet ja eller nej.