



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

BESLUTSHANDLING TN 131218

TRAFIK FÖR ALLA

TRAFIKKONTORETS TILLGÄNGLIGHETSPROGRAM FÖR 2014–2018



Prioriterade målområden

Utvecklad planhandläggning

Vidareutveckling av utformningsprinciper

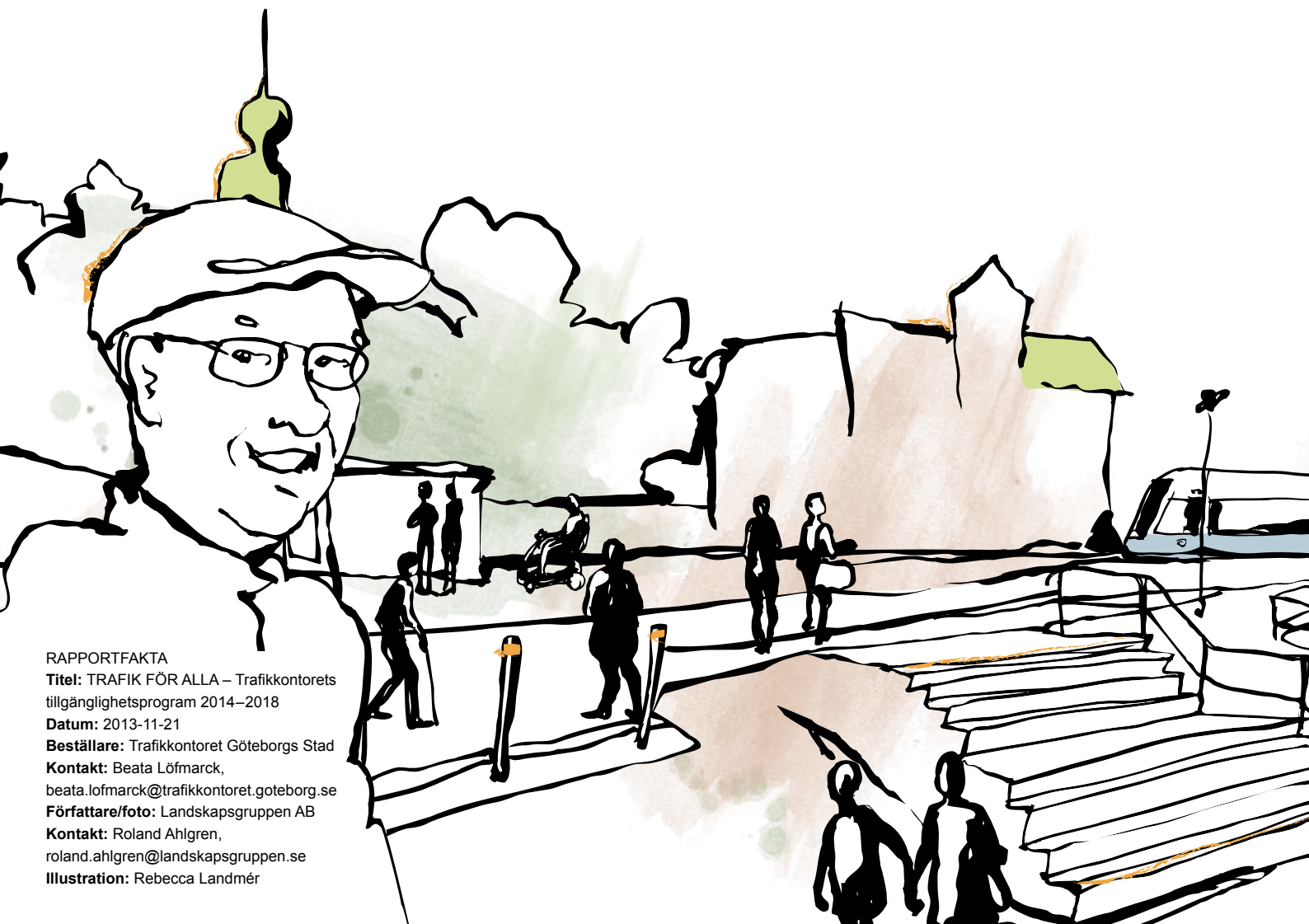
Utvecklad dialog

Rutin för erfarenhetsåterföring

Utbildnings- och informationsinsatser

Fortsatt ombyggnad av hållplatser

Fortsatta åtgärder av "enkelt avhjälpna hinder"



RAPPORTFAKTA

Titel: TRAFIK FÖR ALLA – Trafikkontorets tillgänglighetsprogram 2014–2018

Datum: 2013-11-21

Beställare: Trafikkontoret Göteborgs Stad

Kontakt: Beata Löfmarck,
beata.lofmarck@trafikkontoret.goteborg.se

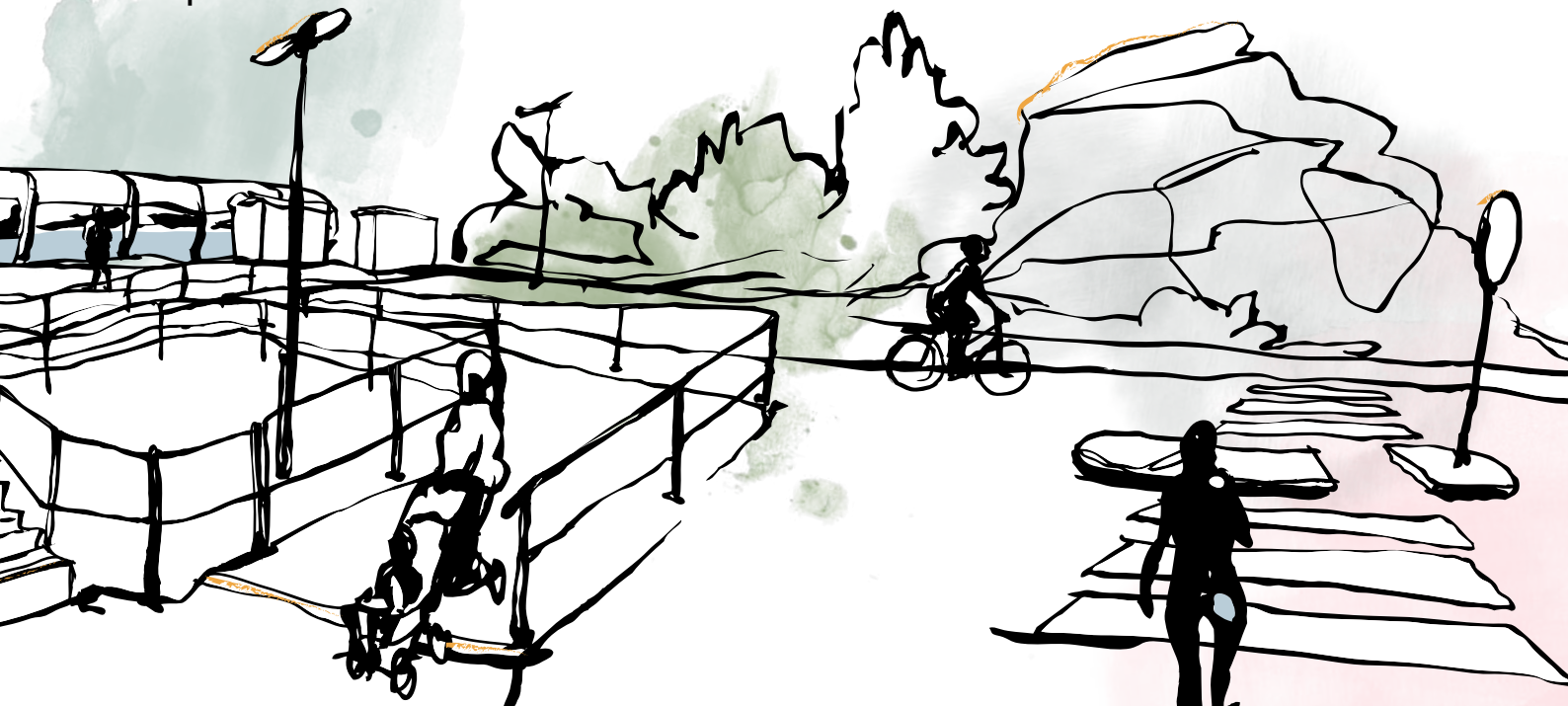
Författare/foto: Landskapsgruppen AB

Kontakt: Roland Ahlgren,
roland.ahlgren@landskapsgruppen.se

Illustration: Rebecca Landmér

Innehåll

Förord	4
1. Bakgrund	5
1.1 Lagstiftning	
1.2 Funktionsnedsättningar och behov	
1.3 Tillgänglighetsprogrammet i ett sammanhang	
2. Dagsläge och tillbakablick	8
2.1 Uppföljning av handikappprogrammet från 2005	
2.2 Utförda hållplatsombyggnader	
2.3 Enkelt avhjälpna hinder	
2.4 Uppföljning samordning med drift- och underhålls- åtgärder och projekt	
3. Prioriterade målområden för det fortsatta arbetet	12
3.1 Utvecklad planhandläggning	
3.2 Vidareutveckling av utformningsprinciper	
3.3 Utvecklad dialog	
3.4 Rutin för erfarenhetsåterföring	
3.5 Utbildnings- och informationsinsatser	
3.6 Fortsatta ombyggnader av hållplatser	
3.7 Fortsatta åtgärder av "enkelt avhjälpna hinder"	
4. Processchema	17
5. Tidplan och kostnader för prioriterade målområden	18



Förord

Trafikkontoret har sedan många år framgångsrikt arbetat med att förbättra gatumiljön för personer med nedsatta funktioner där handikappprogrammet ”Trafik för alla” från 2005 är styrande för att lyfta tillgänglighetsfrågan i det löpande arbetet. Det är dags att revidera programmet av flera skäl där de viktigaste anges nedan.

Nya utmaningar

Huvuddelen av de målområden och aktiviteter som pekades ut i det befintliga handikappprogrammet är inarbetade och beaktas rutinmässigt i det ordinarie arbetet. De nya utmaningar som finns behöver konkretiseras för att aktualisera tillgänglighetsfrågorna i hela organisationen och leda insatserna vidare till nästa nivå

Reviderade lagar

Lagar och föreskrifter inom området tillgänglighet för personer med nedsatta funktioner har reviderats och skärpts vilket påverkar innehåll och avgränsningar i Trafikkontorets tekniska handbok.

Mycket har gjorts – men vi är inte färdiga

En betydande förbättring av tillgängligheten i kollektivtrafiken har skett genom samverkansprojektet ”KOLLA - kollektivtrafik för alla” där ett stort antal hållplatser och enklare hinder på gångvägar åtgärdades under perioden 2005–2010. Enligt fullmäktigebeslut i december 2011 ska KOLLA-projektets ambitioner och inriktning leva vidare inom ramen för trafiknämndens ordinarie verksamhet.

Att skapa en tillgänglig och användbar trafikmiljö är ett långsiktigt arbete där tillgänglighetsprogrammet styr Trafikkontorets inriktning i frågorna för de kommande åren

Göteborg den 21 november 2013

Birgitta Hellgren
Trafikdirektör

1. Bakgrund

Lagstiftningen kopplat till Trafikkontorets verksamhet har förändrats och ställer högre krav på användbarhet för personer med nedsatta funktioner. Det räcker inte att fysiska mått är uppfyllda utan planeringen och utformningen måste baseras på kunskap om brukarnas behov.

1.1 Bakgrund

Nyanläggning på allmän platsmark

För nyanläggning gäller BFS 2011:5, ALM 2, ”Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader”. ALM 2 är även tillämplig för större ombyggnader.

Retroaktiva krav på åtgärd av enkelt avhjälpna hinder för befintlig miljö

Hinder mot tillgänglighet eller användbarhet ska alltid åtgärdas om hindret med hänsyn till praktiska och ekonomiska förutsättningar kan anses enkelt att avhjälpa. För allmän plats gäller detta oberoende av om annan ändring sker enligt BFS 2013:9, HIN 3, ”Boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser”.

Åtgärder i anslutning till stationsmiljöer

För områden som är kopplade till stationsmiljöer, till exempel allmän plats i anslutning till pendeltågsplattformar är den europeiska standarden TSD styrande över Boverkets byggregler.

”TSD, Tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende funktionshindrade i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg”

1.2 Funktionsnedsättningar och behov

I Sverige har cirka 20 procent av befolkningen någon form av bestående funktionsnedsättning. Västra Götalandsregionen sammanfattar funktionsnedsättningarna till de fem huvudgrupperna: Svårt att höra, svårt att se, svårt att röra sig, svårt att tåla vissa ämnen och svårt att bearbeta, tolka och förmedla information. ”Tillgängliga och användbara miljöer – Riktlinjer och standard för fysisk tillgänglighet, version 1.1.”

FUNKTIONS- NEDSÄTTNINGAR



Svårt att höra



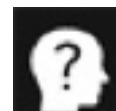
Svårt att se



Svårt att röra sig



Svårt att tåla
vissa ämnen



Svårt att bearbeta,
tolka och förmedla
information

1.3 Tillgänglighetsprogrammet i ett sammanhang

Tillgänglighetsprogrammet pekar ut mål och inriktning för Trafikkontorets tillgänglighetsarbete där genomförandet sker inom kontorets ordinarie verksamhet. För att ha effekt skall det genomsyra alla nivåer.

Den faktiska tillgängligheten som uppnås beror till stor del på kunskapsnivån och engagemanget hos medarbetarna i alla steg från att planera och bygga samt upprätthålla den byggda standarden med drift- och underhåll. Med rätt kunskap och arbetssätt finns det goda förutsättningar för att skapa en trafik för alla. Nyckelord för ökad tillgänglighet och användbarhet i gatumiljön kan sammanfattas till.

- Kunskap om brukarens behov
- En tydlig process för arbetet
- Standardiserat utförande
- Uppföljning och kontroll
- Rutiner för erfarenhetsåterföring

Övergripande nivå

Det är väsentligt att samordna och avgränsa Trafikkontorets insatser så att de blir effektiva i ett hela staden perspektiv. Tillgänglighetsprogrammet ”Trafik för alla” bidrar genom att tydliggöra den egna organisationens ambitioner och kopplingar till styrande dokument i ett processschema (se kapitel 4).

Synvändan - Göteborgs stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning styr inriktningen på övergripande nivå.

Kommunstyrelsen, KS beslutade i juni 2013 att stadsledningskontoret i samverkan med handikapprörelsen ska utarbeta en ny plan för delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Synvändan gäller tills dess KS beslutar om en ny plan.

Policynivå

Ett omfattande arbete pågår i staden med att formulera stadsbyggnadspolicys för olika delområden. Några exempel är Stadens golv, Stadens möbler och Stadens små byggnader.

Frågan om tillgänglighet för funktionshindrade ska beskrivas principiellt i samtliga policydokument. De mer detaljerade utformningskraven styrs av riktlinjerna som samlas i Teknisk handbok.

Planeringsnivå

Arbetet med att sammanfoga Trafikkontorets projekterings- och utförande-anvisningar, TPU med andra tekniska kravdokument till en gemensam teknisk handbok har påbörjats. Aktuell version av Teknisk handbok finns publicerad på Trafikkontorets hemsida.

Syftet är att utöka omfattningen för att även styra planering av tidiga skeden. Den största förbättringspotentialen för Trafikkontorets tillgänglighetsarbete finns för närvarande i planeringsskedet varför stor vikt kommer att läggas på att formulera användbara rutiner och checklistor till tekniska handboken.

Projekterings- och genomförandefas

Hur tillgänglighetsfrågorna ska beaktas i projekterings- och genomförandefasen är väl inarbetat i projekterings- och utförandeanvisningarna sedan flera år tillbaka. Att det som byggs inom trafikområdet utförs korrekt styrs av detaljerade beskrivningar och granskning av bygghandlingar. Uppföljning av resultat sker genom att sakkunnig handläggare medverkar vid besiktning för ett urval av anläggningar. En utmaning för de närmaste åren är att skapa rutiner så att tillgänglighetsfrågan blir tvingande att beakta i samtliga projekt samtidigt som den ökade volymen av projekt ställer krav på rationell hantering och högt tempo.



”Det är så vansinnigt roligt att jobba med dom här projekten – asfalten hinner ju inte ens kallna innan det kommer någon med rollator som vill använda kantstödssänknigen man byggt”.

2. Dagsläge och tillbakablick

De målområden som beskrevs i handikappprogrammet och antogs av trafiknämnden år 2005 är till stora delar inarbetade i ordinarie rutiner. I följande punkter redovisas dagsläget i förhållande till de uppsatta målen där avvikelser och lärdomar utgör underlag för det fortsatta arbetet.

2.1 Uppföljning av handikappprogrammet från 2005

	Mål	Dagsläge
Tillgänglig kollektivtrafik	100 % tillgängliga hållplatser	Spårvagn > 83 % Stombuss: 100 % "Vanlig" buss: 43 %
Inventering Enkelt avhjälpda hinder	100 % inventerade	Samtliga stadsdelar inventerade inom KOLLA - projektets avgränsningar
Åtgärd Enkelt avhjälpda hinder	100 % åtgärdade	Uppskattningsvis är ca 10 % åtgärdade
Insiktsutbildning	Insiktsutbildning för Trafikkontorets personal	Har genomförts. Uppdatering behövs på grund av nyanställningar
Granskning av bygghandlingar	Samtliga granskas	Andelen projekt som granskats har varierat mellan 35–75 % per år
Anvisningar, kontroll av resultat för revidering av TPU	Medverkan vid besiktning	Andelen besiktningar där sakkunnig har medverkat har varierat mellan 10–35 % per år

2.2 Uppföljning av hållplatsombyggnader

Enligt KOLLA-projektets mål och avgränsningar skulle samtliga spårvagnshållplatser, alla stombusshållplatser och de 70 mest använda ”vanliga” busshållplatserna vara tillgänglighetsanpassade innan utgången av 2010. Målluppfyllnaden för KOLLA-projektets avgränsningar per den sista dec 2012 framgår av nedanstående tabell.

Spårvagnshållplats	83 %
Spårvagn/busshållplats	83 %
Stombusshållplats	100 %
Vanlig busshållplats (70 största)	100 %

Det finns två huvudskäl till att målen inte uppfylldes

- Hållplatser har inte byggts om i lägen där detaljplanearbete pågår eller större ombyggnationer planeras vilket gör framtida placeringen och utformningen av hållplatsen osäker.
- Hållplatser har inte byggts om där åtgärderna kräver så omfattande konstruktionsarbeten att kostnaden bedöms överskrida nyttan.

2.3 Uppföljning av enkelt avhjälpna hinder

För att tillgänglighetsanpassningen av hållplatser inom KOLLA-projektet skulle ge avsedd nytta åtgärdades en stor mängd enkelt avhjälpna hinder på gångvägarna. Som ett exempel kan stadsdelen Majorna nämnas där ca 800 hinder åtgärdades till en kostnad av 2 Mkr.

Exakta antalet utförda åtgärder finns inte sammanställt men totalt inventerades över 4500 hinder där Trafikkontoret är markägare vilket gett en bra bild av problematiken. Trafikkontorets tolkningar av föreskrifterna och erfarenheterna från arbetet har sammanställts i rapporten ”Enkelt avhjälpna hinder i praktiken”, Trafikkontorets meddelande 5:2009.

På sidan 10 illustreras exempel på enkelt avhjälpna hinder som åtgärdas.



Övergångsställe



Gångpassage



Kontrastmarkering av trappsteg och förbättringar av ledstänger.



Byte av djupa rännalar.



Flytt eller kontrastmarkering av stolpe som utgör skaderisk för fotgängare.



Komplettering av räcke vid gångväg till hållplats.



Anläggning av hårdgjord yta intill gångbana med utplacering av nya soffor.

2.4 Uppföljning samordning med drift- och underhållsåtgärder och projekt

Göteborgs geografiska placering innebär att en betydande andel av gatuumrådet inom tätorten utgörs av sättningsbenägen mark. Samtidigt ställs det höga krav på noggrannhet för att de tillgänglighetshöjande åtgärderna, till exempel kantstödssänkningar vid övergångsställen, ska bli användbara. Konsekvensen blev att många har inventerade hinder inte åtgärdats på sträckor där underhållet varit eftersatt. En fortsatt satsning på att minska stadens underhållsskuld är alltså en effektiv åtgärd för att öka användbarheten för personer med nedsatt funktionsförmåga.

På plussidan kan samordningen med beläggningsprogrammet nämnas där enkelt avhjälpta hinder tagits med som passa på åtgärder utan betydande merkostnader vid nybeläggning av gångbanor och körbanor.

Att åtgärda ojämna gångbanor i innerstadens naturstensmiljöer är mycket kostsamt och har därför inte bedömts vara ett enkelt avhjälpt hinder. I samband med ombyggnationer av centrumgatorna till gångfartsgator har tillgänglighetsanpassning dock kunnat genomföras utan betydande merkostnader.



INNERSTADSMILJÖ
FÖRE ÅTGÄRD



INNERSTADSMILJÖ
EFTER ÅTGÄRD

3. Prioriterade målområden för det fortsatta arbetet

Enligt fullmäktigebeslut i december 2011 ska KOLLA-projektets ambitioner och inriktning leva vidare men det fortsatta arbetet ska ske inom ramen för trafiknämndens ordinarie verksamhet. För att avgränsa och tydliggöra arbetet har sju prioriterade målområden valts ut för den kommande femårsperioden.

3.1 Utvecklad planhandläggning

Rutiner skapas för hur Trafikkontorets handläggare ska beakta tillgänglighetsaspekterna av olika skeden med tyngdpunkt på detaljplanenivån. Ny kunskap inom ämnesområdet översätts till gemensamma planeringsprinciper. Ett exempel är att formulera de villkor som ska vara uppfyllda innan möjligheten till avsteg från lagstiftningens funktionskrav kan tillämpas.

3.2 Vidareutveckling av utformningsprinciper

De delar som behandlar tillgänglighetsområdet i Teknisk handbok ska utvecklas kontinuerligt med tyngdpunkt på att bevaka teknikutvecklingen och redovisa vilka principlösningar som ska gälla inom Göteborgs stad. Den tekniska handboken revideras årligen.

3.3 Utvecklad dialog

I samarbete med handikapporganisationerna och övriga samrådspartners utvecklas former och rutiner för dialog i olika skeden av processen.

3.4 Rutin för erfarenhetsåterföring

Rutiner skapas för att dokumentera avsteg från gällande riktlinjer så att uppföljning kan ske mot uppsatta funktionskrav. Problem som identifieras bör leda till förbättring av rutiner och revidering av riktlinjer i tekniska handboken.

3.5 Utbildnings- och informationsinsatser

Det planeras för stora förändringar inom infrastrukturområdet för staden samtidigt som det pågår en generationsväxling inom Trafikkontoret och

hos de leverantörer som anlitas för att upprätta bygghandlingarna. För att funktionshinderfrågorna ska nå fram i bruset av krav är kunskap om brukarnas behov och detaljutformning en nyckel för att frågorna skall beaktas i rätt skede. Målet uppnås genom riktade utbildnings- och informationsinsatser.

3.6 Fortsatta ombyggnader av hållplatser

Fortsatt ombyggnad av hållplatser kräver investeringsmedel för att kunna genomföras. Ambitionen för arbetet är att genomföra de mest prioriterade ombyggnaderna inom befintlig investeringsram och årligen ansöka om medel för de återstående ombyggnaderna.

Västrafik samlar information om regionens hållplatser i en databas. Det finns inom Göteborgs stad totalt 2163 hållplatslägen som är geografiskt kopplade till 824 hållplatser. Nedanstående tabell visar en sammanställning av anpassningsgrad per hållplatsläge vilken används för att beräkna omfattningen av åtgärder och redovisa måluppfyllnad.

Hållplatslägen per typ	Totalt antal	Ej åtgärdade	Andel åtgärdade
Spårvagn	210	36	83 %
Buss/spårvagn	104	18	83 %
Stombuss	195		100 %
Vanlig buss	1654	970	41 %
Totalt	2163	1024	

Uttag ur hållplatsdatabasen av åtgärdade hållplatslägen beroende på hållplatstyp 2012-12-31

Ombyggnad av busshållplatser med över 100 påstigande

Tabellen ovan visar tydligt att ombyggnadsbehovet är störst för de vanliga busshållplatserna, som även är flest i antal. Enligt de regionala kollektivtrafikmål som Västrafik ställt upp ska alla hållplatser med över 100 påstigande vara tillgänglighetsanpassade innan utgången av 2015. För Trafikkontorets del innebär det ett ombyggnadsbehov av 33 hållplatser med totalt 66 hållplatslägen. Tidigare erfarenheter är att en tillgänglighetsanpassning kostar i storleksordningen 400 tkr per hållplatsläge vilket skulle ge en total kostnad på ca 26 Mkr. Skall åtgärderna ske inom Trafikkontorets ordinarie organisation

är det sannolikt inte möjligt att genomföra enligt Västtrafiks tidplan. Det är därför mer rimligt att anta åtgärd under 2015–2018.

Hållplatser på KOLLA:s restlista

Tabellen nedan redovisar aktuella läget för spårvagnshållplatserna på KOLLA:s restlista där endast Rambergsvallen och Chalmers är planerad för ombyggnad i dagsläget.

Hållplatsnamn	Orsak till avvikelse
Gropegårdsgatan	Kräver omfattande konstruktionsarbete eller hiss
Rambergsvallen	Statsbidrag sökt för genomförande under 2015 med en bedömd kostnad 6 Mkr
Vågmästarplatsen	Kräver omfattande konstruktionsarbete eller hiss
Smaragdsgatan	Ombyggnad samordnas med exploatering
Opaltorget	Ombyggnad samordnas med exploatering
Sälöfjordsgatan	Kräver omfattande konstruktionsarbete eller hiss
Chalmers	Planerad ombyggnad 2014 inom "Västsvenska paketet"
Hjalmar Brantingsplatsen	Eventuell ombyggnad med Backaplan
Drottningtorget	Påverkas av projekt och detaljplaneändring
Frihamnen	Kräver omfattande konstruktionsarbete

Resthållplatser med aktuell status november 2013

Kompletterande åtgärd med vita kontrastplattor

När Trafikkontoret år 2000 fastställde hållplatsstandard för hög plattform inkluderades alla då kända tillgänglighetskrav. Under senare delen av 2000 talet reviderades Västtrafiks hållplatshandbok där krav på kontrasterande platta mot plattformskant tillkom. Trafikkontorets projekterings- och utförande-anvisningar reviderades och samtliga hållplatser som byggts om inom KOLLA-projektet har kontrasterande plattformskant.

För hållplatser ombyggda före 2005 behöver kompletterande åtgärd utföras för 334 hållplatslägen. Baserat på tidigare erfarenheter uppskattas kostnaden till ca 8 Mkr.

Ombyggnad av busshållplatser < 100 påstigande

För att nå målbilden om en användbar kollektivtrafik för personer med nedsatta funktioner bör naturligtvis alla hållplatser oavsett antal påstigande uppfylla gällande hållplatsstandard.

Efter åtgärd av hållplatser med över 100 påstigande återstår det totalt ca 900 hållplatslägen för vanlig buss som inte uppfyller standardkraven. För att nå en samhällsekonomisk nytta av åtgärderna behöver en strategi utvecklas som underlag för en långsiktig satsning. Med tanke på den stora volymen och faktum att många hållplatser har låg trafikeringsgrad bör enklare lösningar kunna tillämpas med rationella bygg- och upphandlingsmetoder. Om en genomsnittlig kostnad på 300 tkr per hållplatsläge antas ger det en kostnad i storleksordningen 270 Mkr.

Trafikkontoret står inför stora utmaningar de kommande åren med genomförande av omfattande infrastrukturprojekt. Därför är det inte realistiskt att driva hållplatsombyggnaderna i ett eget paket. Istället bör ambitionerna vara att genomföra ombyggnaderna som ”tillskott till projekt” och ”stråkvisa ombyggnader”.



Med ”Tillskott till projekt” menas att samordning sker med arbeten som initieras av andra skäl t ex. större investeringsprojekt, beläggningsarbeten, trafiksäkerhetshöjande åtgärder, satsningar på förbättringar av cykelbanor etc. där det är möjligt bör omfattningen utökas till att även innehålla hållplats-ombyggnad. För att detta ska vara genomförbart bör medel avsättas för finansiering av den ökade omfattningen som tillgänglighetskraven skapar.

Med ”stråkvisa ombyggnader” avses att prioriteringar sker så att alla hållplatser är ombyggda längs utvalda sträckor. Prioriteringen kan ske baserat på flera urvalsprinciper t ex antal resande på linjen, närhet till viktiga målpunkter eller ett litet antal kvarvarande hållplatser att bygga om för att få sammanhängande stråk av anpassade hållplatser.

För att detta ska vara möjligt att genomföra inom Trafikkontorets ordinarie organisation föreslås en satsning i storleksordningen 10 Mkr/år

3.7 Fortsatta åtgärder av ”enkelt avhjälpna hinder”

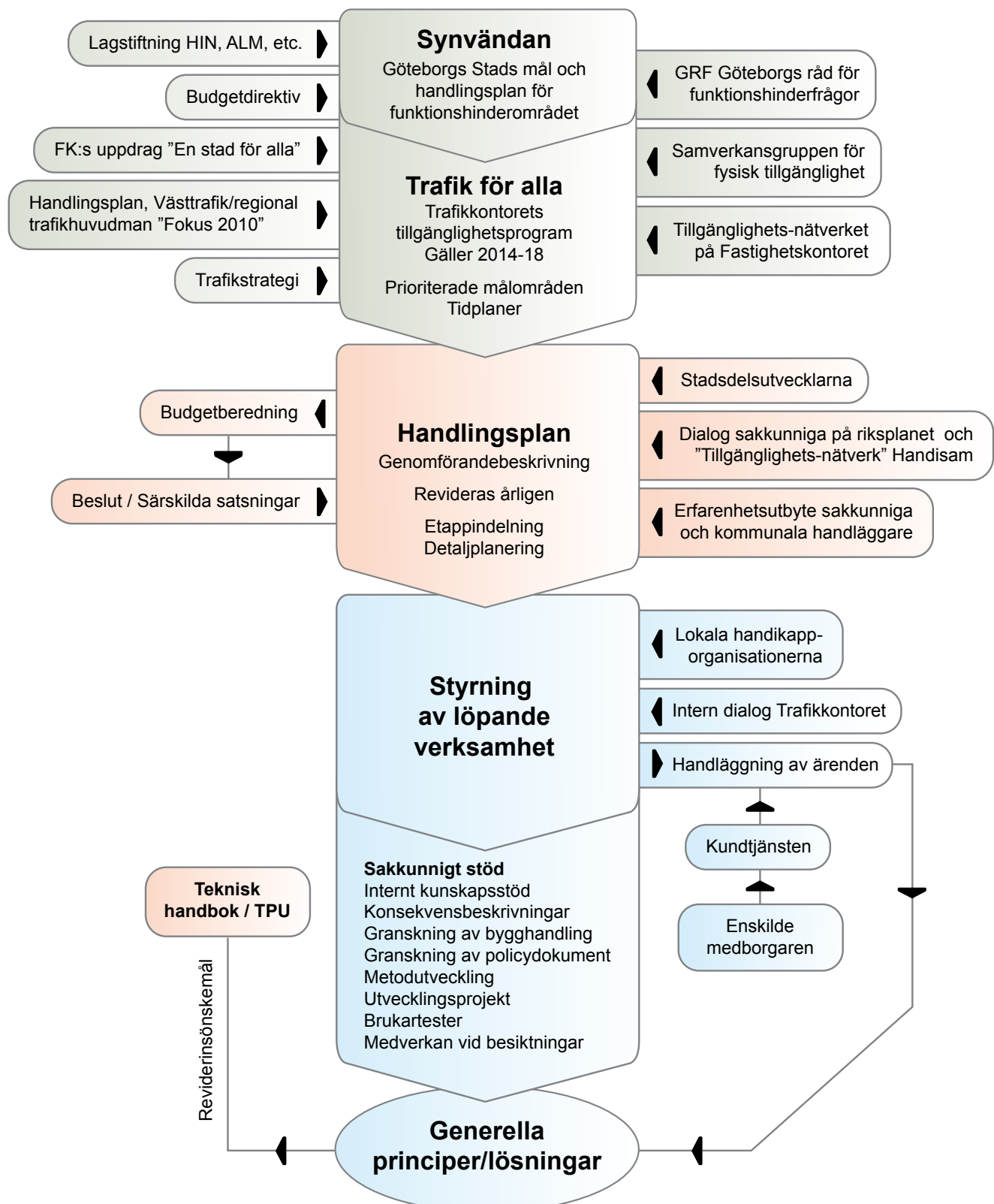
Målområdet fortsatta åtgärder av enkelt avhjälpna hinder på gångvägar som inte omfattades av KOLLA-projektet kräver särskilda budgetsatsningar. På grund av den stora volymen åtgärder och begränsade budgetmedel kommer arbetet utföras strategiskt längs med prioriterade stråk och målpunkter. Omfattningen på åtgärderna är inte kända förrän inventeringarna är sammanställda men ombyggnaderna kräver med säkerhet utökade budgetramar för att kunna genomföras. En teoretisk uppräknin baserad på antalet km gångstråk och erfarenheterna från KOLLA-projektet ger en kostnad i storleksordningen 200 Mkr.

Med en genomtänkt modell för inventering och sammanställning av åtgärdsbehov kan sannolikt stora kostnadslättnader erhållas genom samverkan med löpande underhållsarbeten. Under 2013 pågår en pilotstudie för Majorna/Linné med syfte att hitta lämpliga avgränsningar som sedan kan räknas upp för att ge en tydligare bild av totala omfattningen.

För att kunna genomföra ambitionerna beräknas ett tillskott av budgetmedel behövas i storleksordningen 10 Mkr/år.

4. Processchema

Det processchema som visas nedan har illustrerar vilka nivåer trafikkontorets tillgänglighetsarbete berör och med vilka parter som dialog sker i normalfallet. (Se även kapitel 1.3).



5. Tidplan och kostnader för prioriterade målområden

Huvuddelen av de prioriterade målområdena kan utföras inom Trafikkontorets ordinarie ram. Hur snart målbilden om tillgängliga och användbara gångstråk och hållplatser kan uppfyllas beror till största delen på tilldelning av budgetramar för ombyggnader. Nedan presenteras ett förslag på aktiviteter, kostnader och tidplan.

1. Utvecklad planhandläggning	Tidplan	Drift
A. Utveckling av checklistor i Teknisk handbok	2014	–
B. Tillämpning i detaljplanehandläggning och dialog med berörda förvaltningar	2014–2015	–
C. Utvärdering av processer och rutiner	2015	–
D. Revidering av processer och rutiner	2016–2018	–
2. Vidareutveckling av utformningsprinciper	Tidplan	Drift
A. Genomgripande revidering av tillgänglighetstexter och anpassning till nya formatet på teknisk handbok	våren 2014	–
B. Brukarmedverkan i tester av principlösningar och bevakning av produktutveckling		–
C. Årlig revidering av handboken	2015–2018	–
3. Utvecklad dialog	Tidplan	Drift
A. Aktivt deltagande i Samverkansgruppen för fysisk tillgänglighet	Löpande	–
B. Medverkan i Fastighetskontorets nätverk "Staden tillgänglig för alla"	2013–2014	–
C. Etablering av samarbetsformer med lokala funktionshinderråd och stadsdelsutvecklare	2015–	–

4. Rutin för erfarenhetsåterföring	Tidplan	Drift
A. Samordning med kontorets verksamhetsuppföljning		–
B. Revidering av rutinbeskrivningar i teknisk handbok	Årlig rutin	–
5. Utbildnings- och informationsinsatser	Tidplan	Drift
A. Insiktsutbildning för Trafikkontorets personal i samarbete med Fastighetskontoret	2014	–
B. Fördjupad utbildning inom detaljutformning och teknisk handbok för TK:s ramavtalsleverantörer	2014	–
C. Årlig uppföljning med utbildning för nyanställda	2015-2018	–

6. Ombyggnader av hållplatser	Tidplan	Investering
A. Ombyggnad av busshållplatser > 100 påstigande	2015–2018	Ca 30 Mkr
B. Ombyggnad av hållplatser på KOLLA:s restlista	2015	Ca 20 Mkr
C. Kompletterande åtgärd med vita kontrastplattor	2015	Ca 8 Mkr
D. Ombyggnad av busshållplatser < 100 påstigande	Långsiktigt arbete 2015-2018	Totalt ca 270 Mkr 10 Mkr/år
7. Åtgärder av ”enkelt avhjälpta hinder”	Tidplan	Drift/Inv.
A. Åtgärd av prioriterade gångstråk	Långsiktigt arbete 2015-2018	Totalt ca 200 Mkr 10 Mkr/år



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Göteborgs Stad Trafikkontoret
Box 2403, 403 16 Göteborg
Telefon: 031-368 00 00
www.goteborg.se

