

74  
Frederiksbergbus  
Stæhr Johansens Vej  
Fasanvej st.

8A  
Friheden St.

Metrobus  
Vanløse st.

74  
FREDERIKSBERG RØ

movia



74  
SERVICE

# Tilgængelighedsplan 2016

FREDERIKSBERG  
KOMMUNE





# Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Forord</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Indledning</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Tilgængelighed generelt</b>	<b>6</b>
3.1	Brugerne og deres udfordringer	6
3.2	Gode tilgængelighedsløsninger	8
3.2.1	Gangbaner	8
3.2.2	Busstoppesteder	11
3.2.3	Kryds	12
<b>4</b>	<b>Tilgængelighedsnettet</b>	<b>16</b>
4.1	Rejsemål	16
4.2	Ruter	17
<b>5</b>	<b>Eksisterende barrierer</b>	<b>22</b>
5.1	Gangbaner	23
5.2	Busstoppesteder	24
5.3	Fodgængerkrydsninger	25
5.4	Øvrige	26
<b>6</b>	<b>Prioritering</b>	<b>28</b>
6.1	Gennemførte tilgængelighedstiltag	30
6.2	Anbefaling og prioritering	31
<b>7</b>	<b>Handlingsplan</b>	<b>32</b>
	<b>Bilag</b>	<b>33</b>

# 1 Forord

Det er en vision i Frederiksberg Kommune at alle borgere kan færdes frit mellem rejssemål i byen, så det enkelte menneske ikke begrænses af fysiske barrierer i det offentlige byrum.

Frederiksberg Kommune har en tradition for at arbejde målrettet med at forbedre tilgængeligheden i Kommunen. Tilgængelighedsplanen for 2005 er blevet revideret og opdateret med de nyeste retningslinjer for tilgængelighed og opdaterede rejssemål.

Planen er udarbejdet af By- og Miljøområdet i tæt samarbejde med Handicap- og Ældrerådet.

Tilgængelighedsplanen vil blive brugt af planlæggere, rådgivere og entreprenører ved udformning og renovering af offentlige færdselsarealer, så de i vid udstrækning udformes på en sådan måde at de er tilgængelige for alle borgere og besøgende på Frederiksberg.

Prioriteringen af midler specifikt til forbedring af tilgængeligheden i kommunen vil fortsat prioriteres i et tæt samarbejde med Handicap- og Ældrerådet, så der sættes ind på de steder, hvor behovene er størst.

## 2 Indledning

Tilgængelighedsplanen har til formål at skabe et sammenhængende net i Frederiksberg Kommune, hvor ældre og personer med færdselshandicaps kan færdes langs fortove og stier samt med kollektiv trafik til og fra de vigtigste rejsemål på Frederiksberg.

Frederiksberg Kommune har siden vedtagelsen af Tilgængelighedsplan 2005 arbejdet med at forbedre tilgængeligheden på de offentlige færdselsarealer. Da der på Frederiksberg løbende er anlægsarbejder fx i form af anlæg af cykelstier, metro, renovering af ledninger og klimatilpasningsprojekter er denne publikation opdateret med rejsemål og tilpasning af ruter til nye og kommende rejsemål fx metrostationer, svømmehal og kulturhuse. Desuden er planen opdateret, så forslag til forbedringer af tilgængeligheden er følger retningslinjerne i Håndbogen "Færdselsarealer for alle" fra 2013.



# 3 Tilgængelighed generelt

Byens tilgængelighed er en grundlæggende forudsætning for at skabe lige muligheder for alle og samtidig skabe størst mulig bevægelsesfrihed og sikkerhed for alle fodgængere, uanset om de har funktionsnedsættelse eller ikke. Det overordnede mål er at hindre, at der skabes unødige barrierer i det fysiske byrum for mennesker med funktionsnedsættelser på deres rejse mellem hjemmet og fx læge, institutioner, arbejdspladser, indkøb m.m.

Handicappede og ældre er ofte særligt sårbare over for barrierer i byrummet. Dog er det samlet set næsten alle mennesker der, på et tidspunkt i deres liv, har en funktionsnedsættelse i en grad, så det vil have indflydelse på deres dagligdag. Det ses fx som følge af nedsat gang- eller synsfunktion, nedsatte motoriske evner og udvikling, allergi, samt nedsat evne til at opfatte og overskue trafikken og reagere hurtigt.

## 3.1 Brugere og deres udfordringer

Kørestolsbrugere og blinde udgør de mest udsatte, idet deres behov er de mest vidtrækkende. Ældre borgere udgør den næst mest udsatte gruppe, da de fx er gangbesværede, har nedsat syn og/eller bruger hjælpemidler i form af rollator eller el-scooter.

Omgivelser, der er indrettet under hensyntagen til de sårbare gruppers behov, vil både lette hverdagen og tilgængeligheden for disse, samt også for en række andre brugere som fx:

- Personer med barnevogn
- Fodgængere med cykler/løbehjul mv.
- Personer som leverer varer til butikker og lignende på sækkevogne mv.
- Personer med midlertidige tilskadecomster



### Kørestolsbrugere

På steder hvor tilgængeligheden er dårlig for kørestolsbrugere, kan det medføre, at brugerne vælger en mindre trafik-sikker måde at komme rundt på, fx ved at køre ud på kørebanelen frem for på fortovet eller krydse en vej u hensigtsmæssigt.

Kørestolsbrugere og gangbesværede oplever følgende punkter som barrierer:

- Høje kantsten eller andre niveauforskelle
- Parkering som indsnævrer gangbanen
- Lange fodgængerfelter uden midterhelle
- Uregulerede overgange på veje med meget trafik
- Snævre gangbaner
- Faste genstande, cykler og andet inventar, som står i gangbanen
- Ujævne belægninger
- Manglende eller forkert udformede handicaparkering
- Større niveauforskelle uden ramper eller elevatorer

### Blinde og synshandicappede

Det kan være svært at opdage et skilt på gangbanen uden taktil markering, når man er svagsynet. Fortove skal være brede nok til, at gangbaner og ledelinjer er friholdt for inventar.

Blinde og svagsynede oplever følgende punkter som barrierer:

- Umarkerede trapper, skakte eller udgravninger
- Faste genstande i gangbaner (både vertikalt og horisontalt)
- Ringe afgrænsning mellem fodgænger- og kørearealer (både biler og cykler)
- Manglende ledelinjer eller ledelinjer, som dækkes af inventar, parkerede biler og lign.
- Fodgængerfelter, som ligger skævt eller som ikke er markeret
- Uregulerede fodgængerkrydsninger
- Manglende midterheller
- Manglende opmærksomhedsfelter
- Manglende kontrastfarver på kantsten

### Døve eller hørehæmmede

Døve og personer med nedsat hørelse orienterer sig primært via deres syn, når de færdes i trafikken.

Døve eller hørehæmmede oplever følgende punkter som barrierer:

- Manglende belysning
- Manglende adskillelse af trafikantgrupper
- Støjende arealer, fx baggrundsstøj som gør det svært at høre om bussen kommer

### Allergikere

Det har vist sig, at antallet af personer med pollenallergi er større i byerne end på landet.

Pollenallergikere oplever følgende punkter som barrierer:

- Beplantning med birk, el, hassel og elm
- Vindbestøvende planter
- Ophold- og ventearealer uden stort luftskifte
- Græs der blomstrer

Denne gruppe omfatter personer, der pga. læsevanskeligheder, psykiske handicaps, demens og lign. har vanskeligt ved at orientere sig og forstå informationer. Mindre børn og ældre hører også til denne gruppe.

Brugerne har svært ved at orientere sig i komplekse trafikale situationer og har ofte nedsat reaktionstid.

Mennesker med nedsat orienterings- og reaktionsevne oplever følgende punkter som barrierer:

- For mange informationer på en gang
- Høj hastighed for biler og cykler
- Dårlige oversigtsforhold
- Uregulerede fodgængerovergange
- Gangbaner uden naturlige ledelinjer, fx pladser
- Manglende hvilemuligheder
- Mangelfuld skiltning
- Arealer uden adskillelse, fx fællesstier
- Opholdsarealer med meget støj

### Ældre med gangbesvær

Ældre kan have forskellige problemer i større eller mindre grad, som også er beskrevet hos andre brugergrupper.

Ældre med gangbesvær oplever desuden følgende punkter som barrierer:

- Dårlige oversigtsforhold
- Manglende hvilemuligheder langs fortove, ved stoppesteder mv.
- Stejle trapper og manglende gelænder (håndliste) ved trapper og ramper
- Utilstrækkelig trafikinformation ved busstop, rejsemål mv.
- Manglende mulighed for fodgængerkrydsning



**Mennesker med nedsat orienterings- og reaktionsevne**

## 3.2 Gode tilgængelighedsløsninger

Frederiksberg Kommune udformer sine vejarealer i overensstemmelse med "Færdselsarealer for alle" fra 2013 med enkelte tilpasninger. Frederiksberg Kommune har netop i 2016 udgivet en håndbog for "Tilgængelighed på vejarealer", hvor retningslinjer i forbindelse med gennemførelse af nye projekter samt ved renovering af vejarealerne er beskrevet.

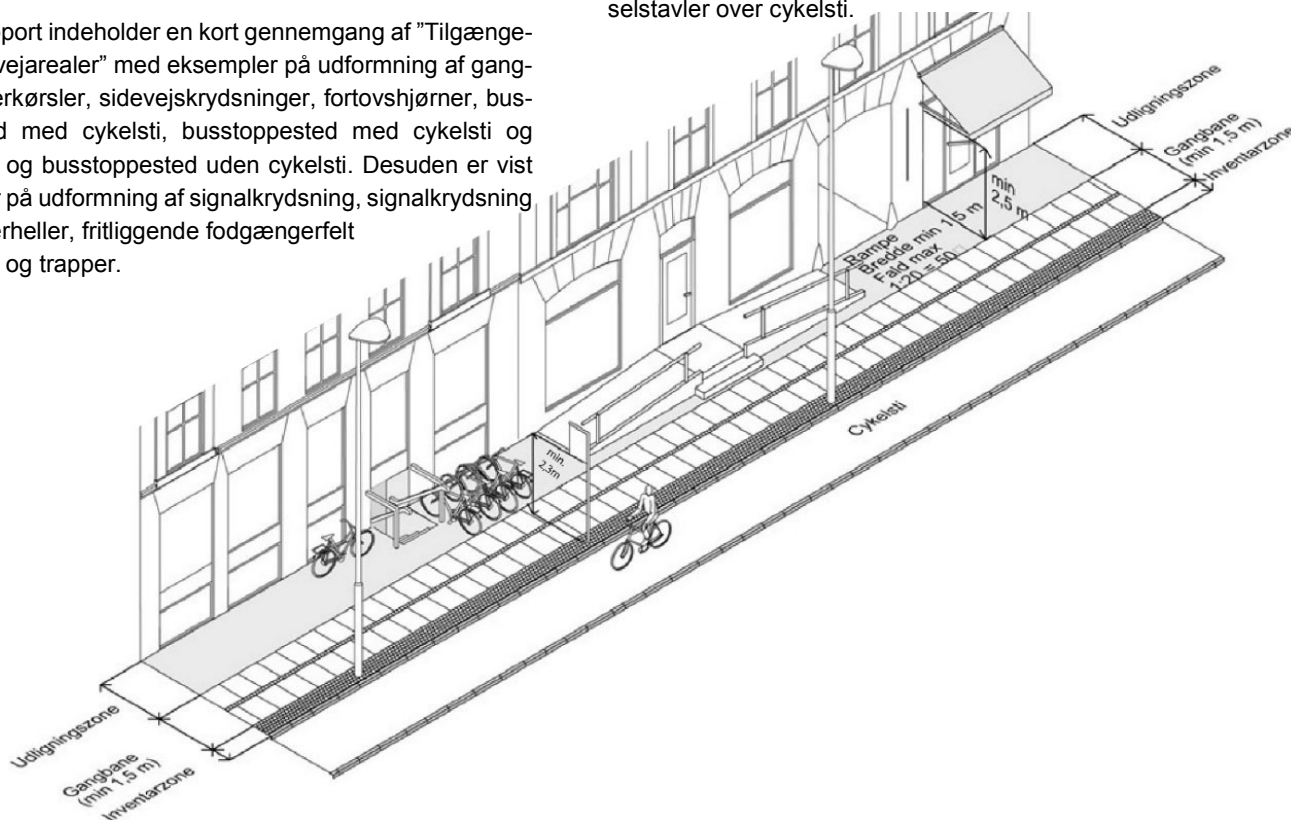
Denne rapport indeholder en kort gennemgang af "Tilgængelighed på vejarealer" med eksempler på udformning af gangbaner, overkørsler, sidevejskrydsninger, fortovshjørner, busstoppested med cykelsti, busstoppested uden cykelsti og busperron og busstoppested uden cykelsti. Desuden er vist eksempler på udformning af signalkrydsning, signalkrydsning med midterheller, fritliggende fodgængerfelt og ramper og trapper.

### 3.2.1 Gangbaner

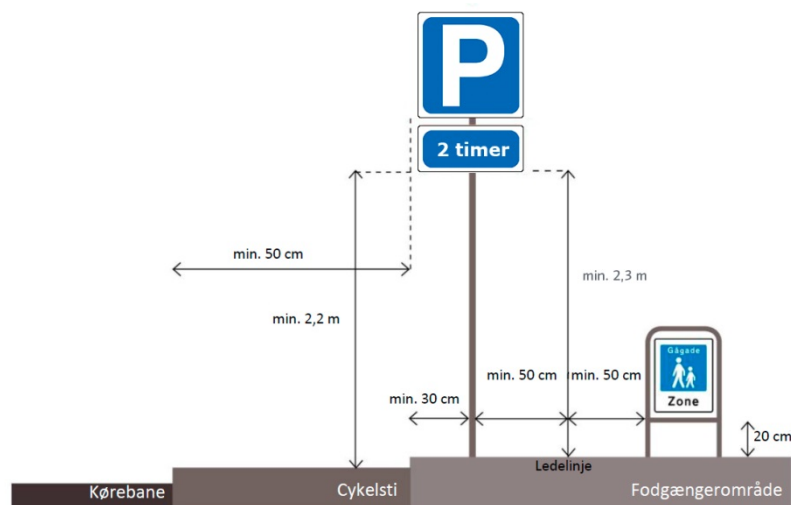
#### Byudstyr

Fortovsarealer opdeles i gangbaner, udligningszoner og inventarzoner, jf. figur 1.

Skilte, cykler og andet udstyr placeres uden for ganglinjen i en afstand på mindst 0,5 m fra ledelinjen, se figur 2. På Frederiksberg skal der være mindst 2,3 m til underkant af færdselstavler over cykelsti.



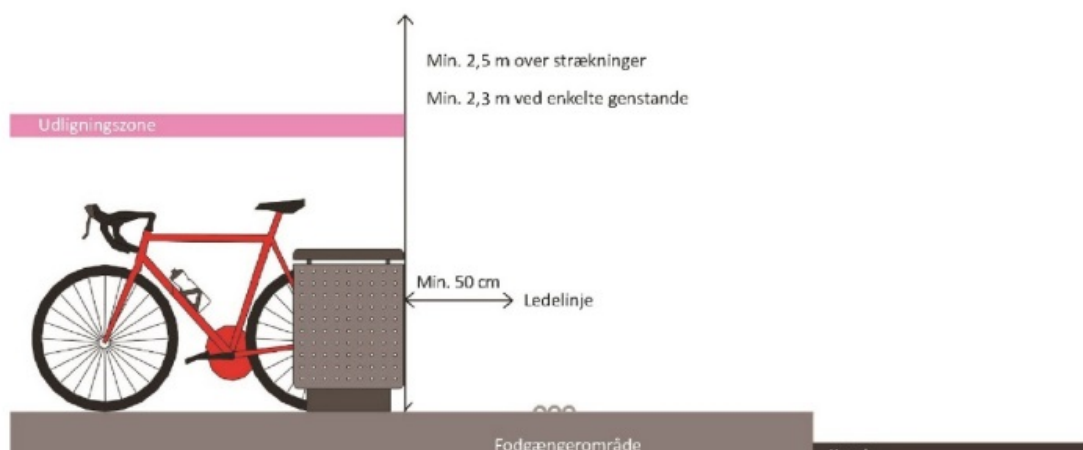
Figur 1. Fodgængerarealer fordelt på gangbaner, inventarzoner og udligningsarealer



Figur 2. Placering af skilte, byudstyr mv.



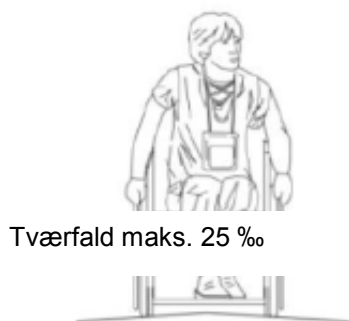
Cykler, skraldespande, trapper og andet gadeinventar placeres i udligningszonen, mindst 0,5 m fra ledelinjen jf. figur 3. Stoppestandsstanderen for et busstop placeres i fortogets inventarzone eller fortogets forkant hvis der er separat perron, jf. figur 14 og 16. Hvor trapper er placeret i gangbanen bør disse afskærmes fx med opsætning af rækværk med stokliste eller placering af opmærksomhedsfelt foran forhindringen.



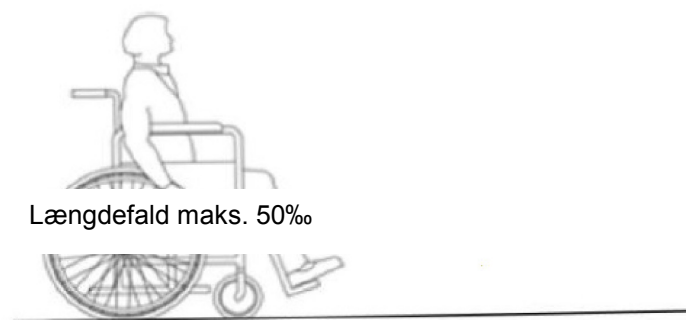
Figur 3. Placering af cykler, skraldespande, trapper mv. i udligningszonen.

### Udformning af gangbaner

Gangbaner udføres som udgangspunkt som "Københavnerfortov" i en bredde på mindst 1,5 m, med et ensidet tværfald på 20 promille, dog maks. 25 promille og et anbefalet længdefald på maks. 40 promille, dog maks. 50 promille, se figur 4 og figur 5. Lysning på kantsten på 5-9 cm mellem fortov og cykelsti og 7-12 cm mellem cykelsti og kørebane. Det er muligt ved enkeltforhindringer, som trapper, skilte mv. at reducere fortovsbredden til 1,0 m.



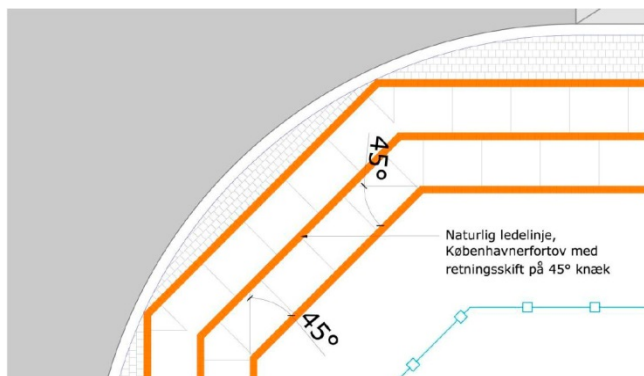
Figur 5. Tværfald på gangbaner



Figur 4. Længdefald på gangbaner

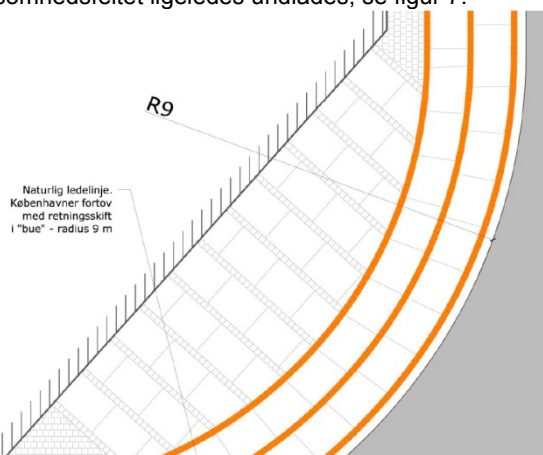
## Fortovshjørner

Hvis retningsændringen er 45° og derunder, kan opmærksomhedsfeltet undlades ved retningsskiftet, som vist på figur 6. Hvor det er muligt prioriteres denne løsning.



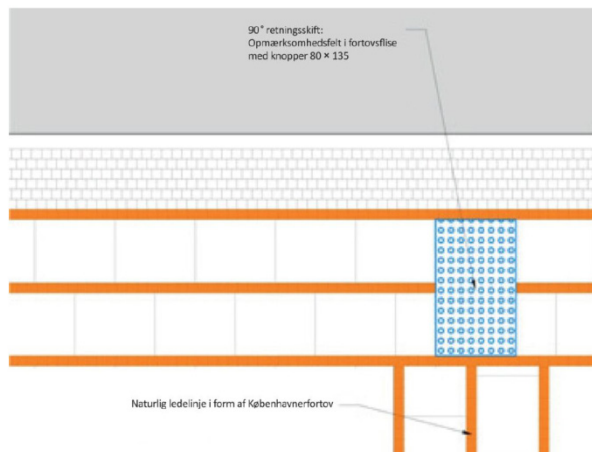
Figur 6. Naturlig ledelinje med 45° knæk ved hushjørne og lignende

Ved buede retningsændringer på radius 9 m eller derover kan opmærksomhedsfeltet ligeledes undlades, se figur 7.



Figur 7. Fortovshjørne med ledelinje og en radius på 9 meter

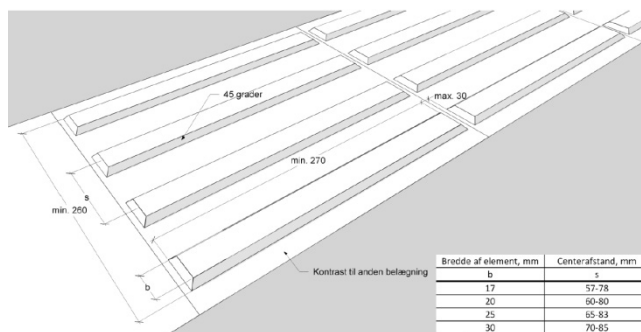
Hvis der ikke er plads til at etablere retningsskifte med ledelinjer på 45° eller buede retningsændringer med radius over 9 meter, så kan retningsskiftet markeres med et opmærksomhedsfelt i bredden 0,8\*1,35 m i fortovsfliser med knopper.



Figur 8. Markering af retningsskifte på 90°

## Ledelinjer

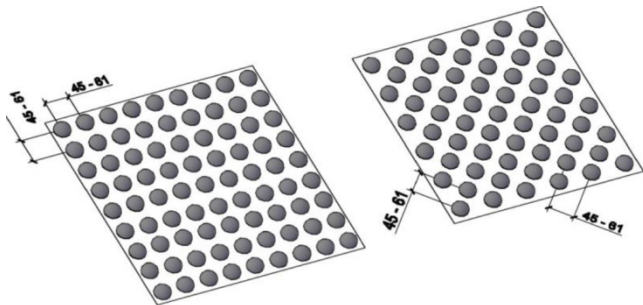
Københavnfortovet, som består af mindst 2 rækker store fliser (typisk 62,5 X 80 cm) adskilt af en række chaussésten, udgør en naturlig ledelinje og anvendes primært på Frederiksberg. Ønskes anden belægning på gangbanerne kan der anvendes særlig ledelinje f.eks. i form af ledelinjeelementer, se figur 9.



Figur 9. Ledelinjeelement

### Opmærksomhedsfelter

Opmærksomhedsfelter udføres i overensstemmelse med "Færdselsarealer for alle" med knophøjde på 45 mm og diameter på 25-35 mm med en indbyrdes afstand, som vist på figur 10. På Frederiksberg anvendes fortrinsvis knopflise i størrelse som almindelig fortovsflise.

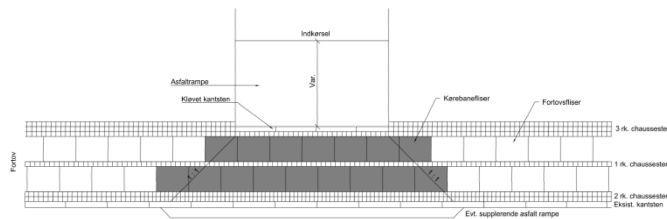


Figur 10. Udformning af opmærksomhedsfelt

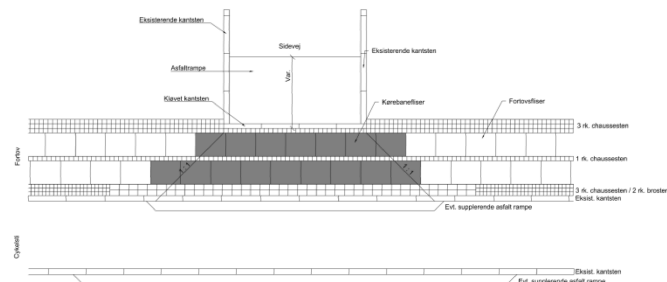
### Adgangsforhold til ejendomme

Ved en overkørsel til ejendom etableres overkørsel som vist på figur 11 med kantsten og en række chaussésten i bagkanten og 2 rækker chaussésten i forkanter. Der anvendes kørebaneliser med affasede kanter i de gråfelter ud for indkørslen.

Ved en overkørsel ud for sidevej eller ejendom med mere trafik etableres overkørslen som vist på figur 12 med 2 rækker brosten i forkanter, kantsten og en række chaussésten i bagkanten og kørebaneliser med affasede kanter i de grå felter ud for sidevejen. Brostenene skal sprængstødes ud for overkørslen.



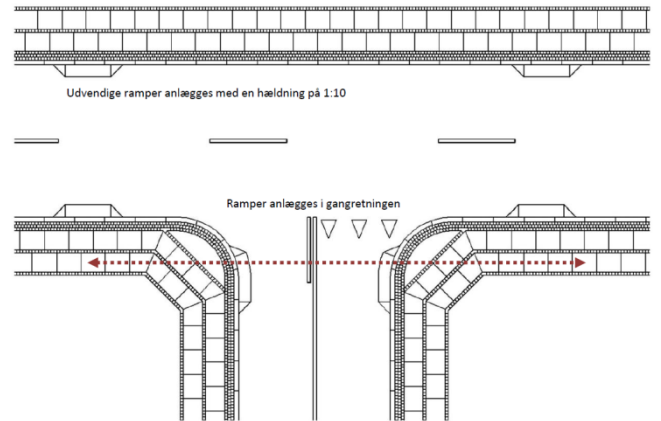
Figur 11. Overkørsel ved indkørsel til ejendom – ej målfast



Figur 12. Overkørsel ved sidevej eller til ejendom med noget trafik – ej målfast

### Sidevejskrydsning

Frederiksberg Kommune ønsker så vidt muligt, at denne krydsning foretages via en overkørsel med gennemgående fortovs, som det ses på figur 11 og figur 12. I tilfælde hvor sidevejen er særligt trafikeret, kan krydset udformes uden gennemgående fortovs som vist på figur 13.

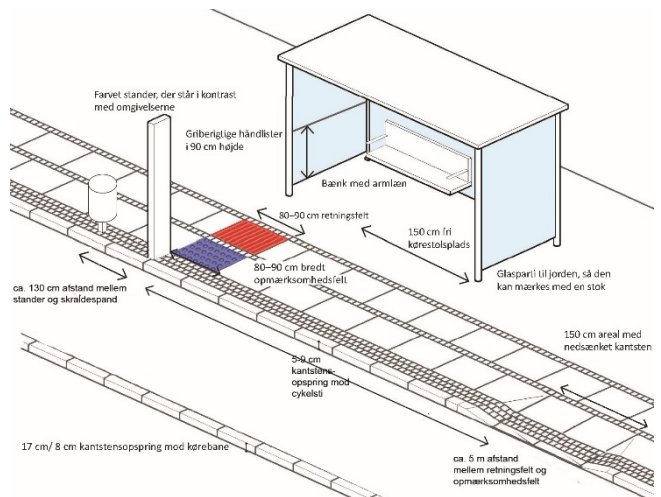


Figur 13. Principskitse for ureguleret overgange ved et T-kryds. Pilen angiver hovedretningen.

### 3.2.2 Busstoppesteder

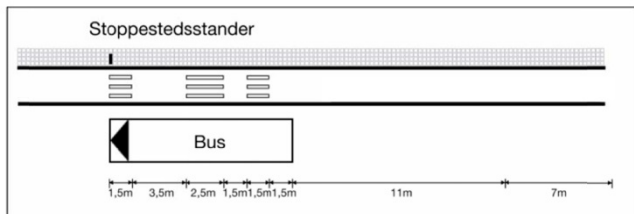
Vejbrønde i busstoppesteder udføres som sideindløbsbrønde, da en rendestensrist vil sætte sig ved gentagne påkørsler, hvilket nedsætter komforten for buspassagerne.

#### Busstoppested med cykelsti



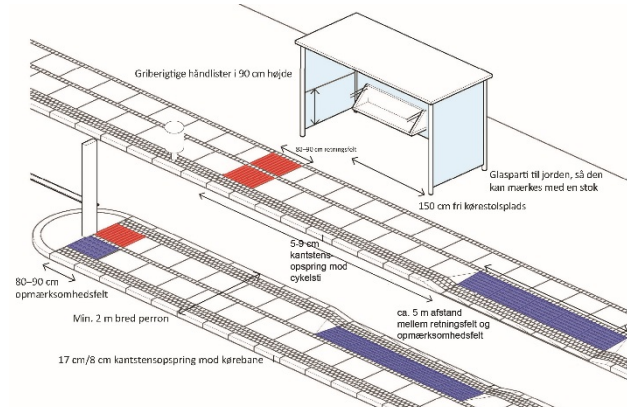
Figur 14. Udformning af stoppested med cykelsti – stander og skraldespand skal placeres 30 cm fra cykelstikant

Ved stoppesteder uden perron ønsker Frederiksberg Kommune, at der afmærkes fodgængerfelter på cykelstien. Den præcise afmærkning af fodgængerfeltets placering afhænger af bustypen. På figur 15 vises afmærkning ved en 12 m bus.



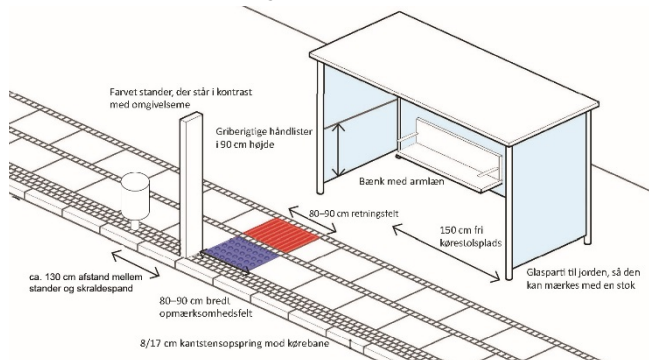
Figur 15. Afmærkning af fodgængerfelter på cykelsti

### Busstoppested med cykelsti og busperron



Figur 16. Busstoppested med cykelsti og perron – stander og skraldespand skal placeres 30 cm fra cykelstikant

### Busstoppested uden cykelsti eller busperron



Figur 17. Busstoppested uden cykelsti og uden perron – stander og skraldespand skal placeres 30 cm fra cykelstikant

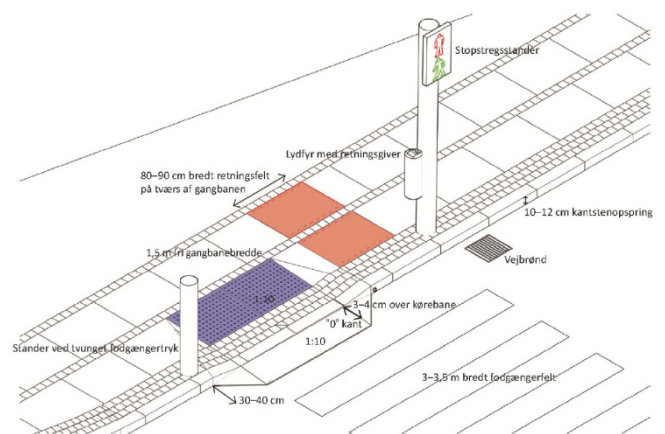
## 3.2.3 Kryds

### Signalregulerede kryds

I Frederiksberg Kommune er fortovet udfor et fodgængerfelt minimum 2,5 m brede og indeholder 2 dele, der tager hensyn til henholdsvis mennesker, som er blinde eller stærkt svagsynede og mennesker med bevægelsehandicap. Den ene del er et retningsfelt, der viser i hvilken retning fodgængerfeltet er (rød). Den anden del er opmærksomhedsfeltet foran fodgængerfeltets begyndelse (blå), se figur 18.

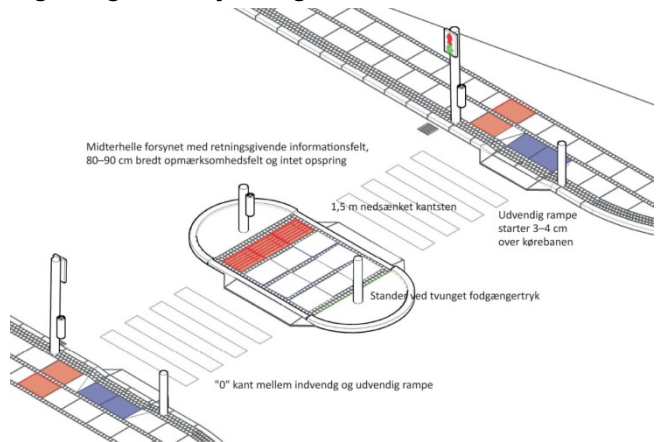
Der skal som udgangspunkt mindst være 1 m lang hævet kant for blinde og svagsynede. Den resterende bredde bruges så vidt muligt til niveaufri passage.

Der bør ikke placeres en rendestensbrønd ud for retningsfeltet, da mobilitetsstokken kan sidde fast i risten. Kan denne placering ikke undgås bør der vælges rist med fast karm med lameller i 45° eller brønd med sideindløb.



Figur 18. Principskitse af fodgængerkrydsning i fodgængerfelter

### Signalreguleret krydsning med midterhelle

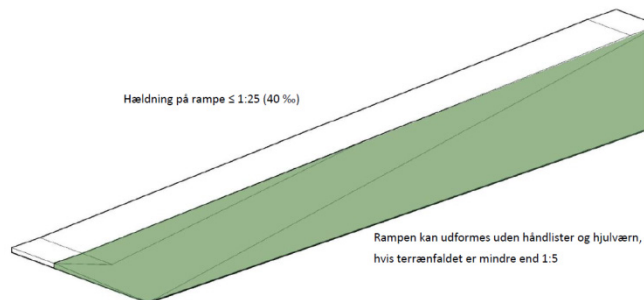


Figur 19. Signalreguleret krydsning med midterhelle



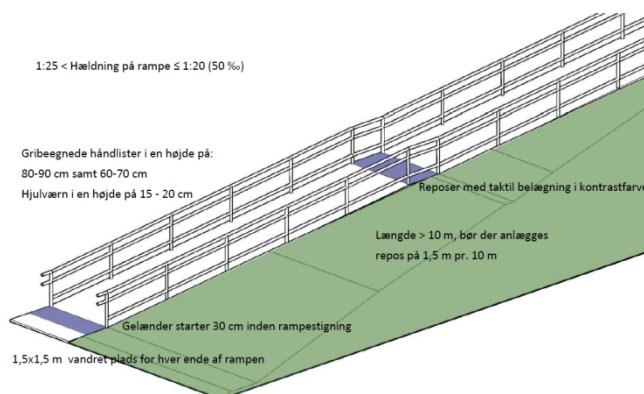
## Ramper ved stibroer eller større niveauforskelle

Hvis rampen har en hældning mindre end 40 promille udføres ikke rækværk og reposer, se figur 23.



Figur 23. Rampen under 40 promille

Hvis rampen har en længde over 10 m eller hældning større end 40 promille etableres reposer, håndliste og hjulværn jf. figur 24.



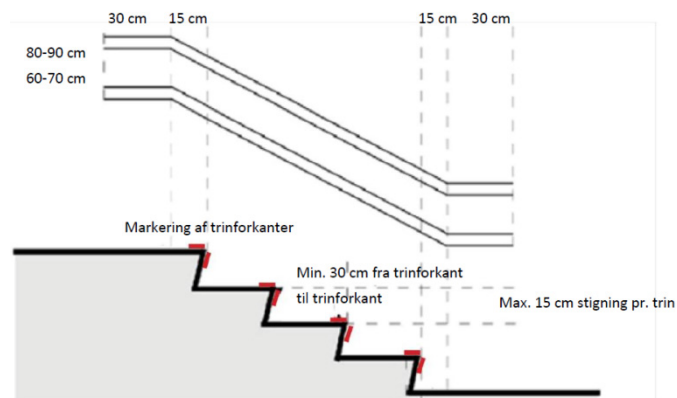
Figur 24. Rampe længere end 10 m eller hældning over 40 promille

## Trapper

Trapper etableres fortrinsvis uden for gangbanerne i overensstemmelse med figur 25.

Trapper udføres i overensstemmelse med "Færdselsarealer for alle" med følgende egenskaber:

- En bredde på min. 1,5 m
- Der anlægges reposer, hvis et trappeforløb overstiger en terrænforskel på 2 m
- Max. 15 cm trindhøjde på hvert trin
- Min. 30 cm trinflade (grund), der måles fra trinforkant til trinforkant
- Trinflader og trinforkanter markeres med kontrastfarve. Forkanter udføres skridsikre
- Gribeguede håndlister påsættes i en højde på 80-90 cm i begge sider af ramper og trapper
- Gribeguede håndlister starter 40 cm før trappeforløb og slutter 40 cm efter trappeforløb
- Ekstra håndliste i en højde på 60-70 cm opsættes i begge sider af ramper og trapper
- 30 cm fra øverste trin anlægges et opmærksomhedsfelt med en dybde på 80-90 cm
- For at undgå kollision med fritstående trapper fra siden eller undersiden, afskærmes trappen med trappeværn så en fri højde på 2,2 m opnås



Figur 25. Principskitse for udformning af trappe



# 4 Tilgængelighedsnettet

Planen omfatter et "tilgængelighedsnet", som skal sikre et acceptabelt tilbud til alle fodgængere, herunder ældre og færdselshandicappede, om at kunne færdes på fortove og stier samt med kollektiv transport til og fra de vigtigste rejsemål på Frederiksberg. Tilgængelighedsnettet omfatter en række hovedfærdselsruter mellem de vigtigste rejsemål i kommunen, se figur 26.

Illustrationen herunder viser de 118 rejsemål og forbindelserne mellem disse. Det er enten muligt at gå eller at benytte offentlig transport mellem alle rejsemålene. Illustrationen viser kun de dele af det kollektive trafiksystem, som forbinder ruter og rejsemål i tilgængelighedsnettet. Den øvrige kollektive trafik i kommunen er ikke vist.

I forbindelse med åbningen af Metro Cityringen i 2019 er der planer om at omlægge visse busruter på Frederiksberg.

mål er gennemført ud fra kriteriet, at målene benyttes af et flertal af kommunens borgere, og/eller vurderes særligt vigtige i forhold til brugergruppen af ældre og/eller personer med færdselshandicaps. Udpegningen af rejsemål er sket i tæt samarbejde med Handicap- & Ældrerådene.

Tilgængelighedsnettet er opbygget således at man kan færdes mellem de enkelte mål til fods eller vha. kollektiv trafik. Ved de mål der ligger tæt på hinanden, skal man kunne gå mellem målene. Ved mål der ligger længere fra hinanden, benyttes buslinjer (A-bus, by-bus og Frederiksbergbus) samt S-tog og metro.



**4.1 Rejsemål**

Tilgængelighedsnettet omfatter færdselsruter mellem de vigtigste rejsemål i Frederiksberg Kommune. Udvælgelsen af

Signatur	
	Bibliotek
	Rejsemål
	Kirke
	Ældrebolig uden elevator
	Skole
	Ældrebolig med elevator i jordplan
	Sundhedshus
	S-tog
	Metro
	Metrocity
	Tilgængelighedsruter
	A Bus
	Lokalbus
	Frederiksbergbus
	Kommunegrænse

Figur 26. Tilgængelighedskort med rejsemål 2016



## 4.2 Ruter

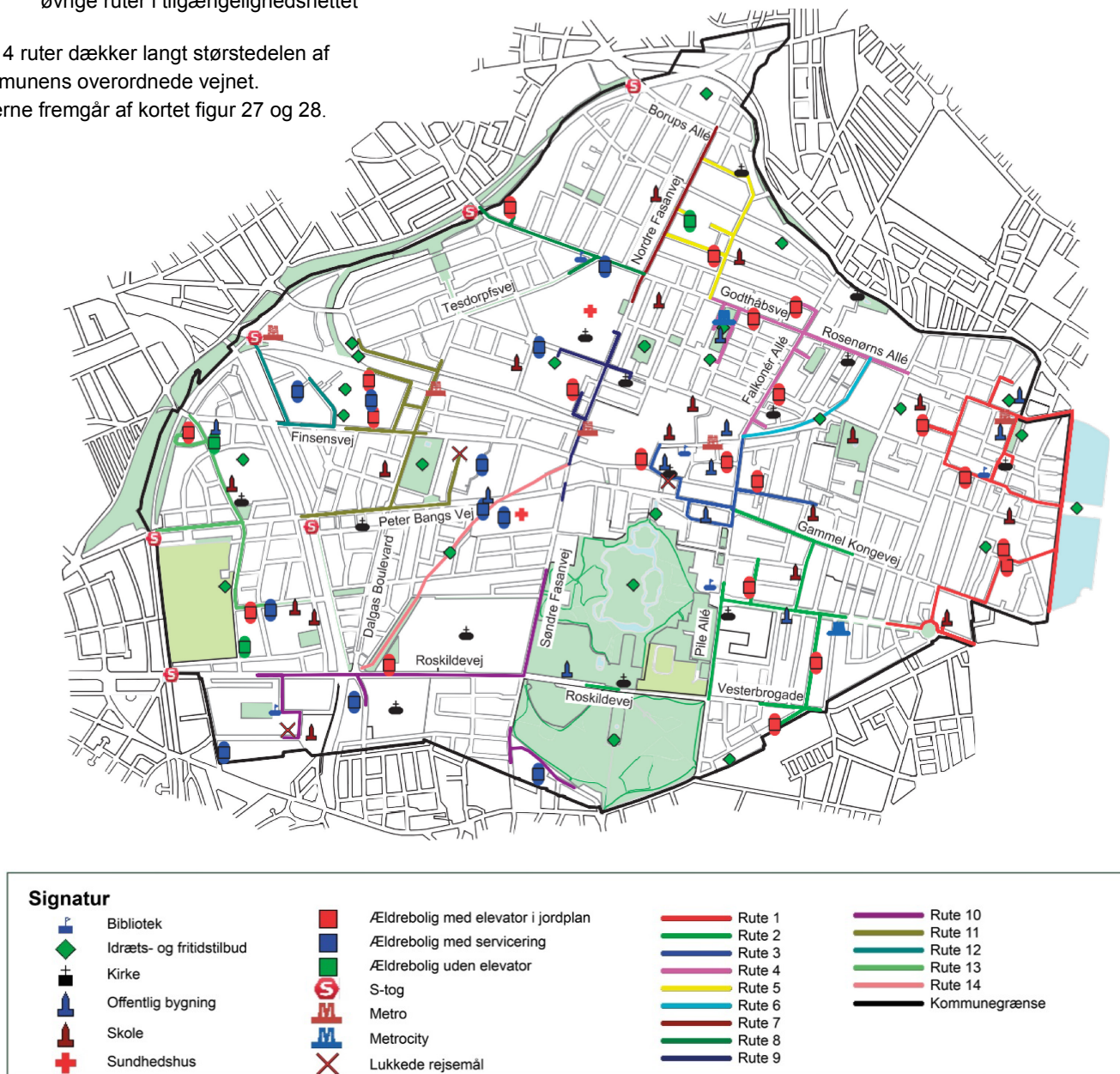
De 14 ruter i tilgængelighedsnettet er beskrevet og opdateret i forhold til nye, nedlagte og eksisterende rejsemål, samt hvordan ruterne hænger sammen med det øvrige tilgængelighedsnet.

Ruterne er udvalgt så de:

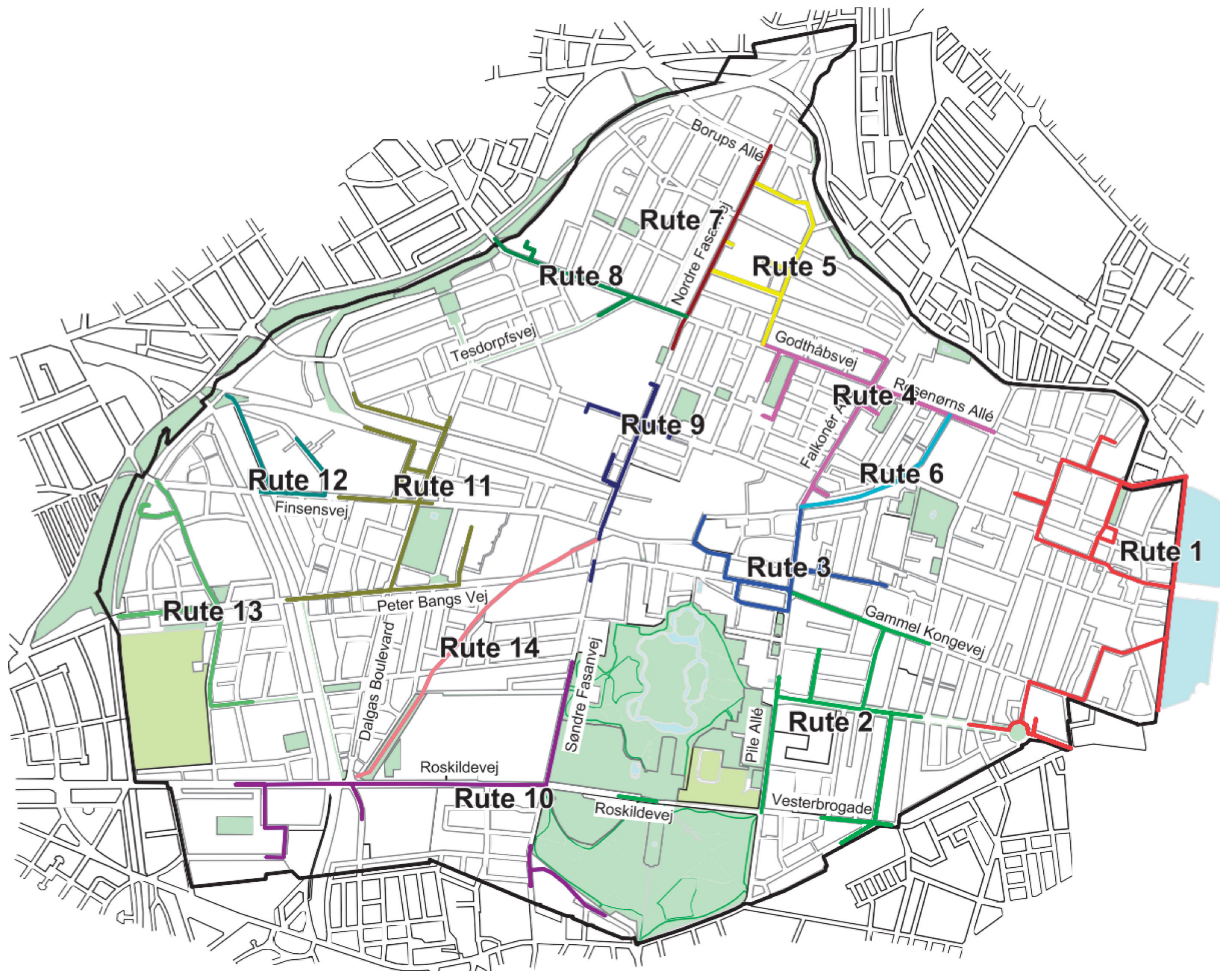
- Har en overkommelig længde
- Udgør naturlige delstækninger, som betjener en række rejsemål i et sammenhængende delområde af Frederiksberg
- Så vidt muligt giver sammenhæng mellem ruter, som ligger tæt på hinanden
- Giver mulighed for kollektiv transport mellem de øvrige ruter i tilgængelighedsnettet

De 14 ruter dækker langt størstedelen af kommunens overordnede vejnet.

Ruterne fremgår af kortet figur 27 og 28.



Figur 27. Kort med tilgængelighedsruter og rejsemål i Frederiksberg.



Signatur					
<span style="color: red;">—</span>	Rute 1	<span style="color: pink;">—</span>	Rute 4	<span style="color: brown;">—</span>	Rute 7
<span style="color: green;">—</span>	Rute 2	<span style="color: yellow;">—</span>	Rute 5	<span style="color: darkgreen;">—</span>	Rute 8
<span style="color: blue;">—</span>	Rute 3	<span style="color: cyan;">—</span>	Rute 6	<span style="color: darkblue;">—</span>	Rute 9
		<span style="color: purple;">—</span>	Rute 10	<span style="color: olive;">—</span>	Rute 11
		<span style="color: teal;">—</span>	Rute 12	<span style="color: lightgreen;">—</span>	Rute 13
		<span style="color: lightred;">—</span>	Rute 14	<span style="color: black;">—</span>	Kommunegrænse

Figur 28. Rutekort

### Rute 1

Rute 1 ligger på det østlige Frederiksberg, og omfatter følgende rejsemål:

- Forum (station og hal)
- Sankt Markus Kirke
- Bibliotek, Danasvej
- Ældreboligerne J. M. Thieles Vej, Danashus, Vodroffs Tværgade og Marie Kruse Skolen
- Svineryggen (Sørne)
- Julius Thomsens Plads
- Radiohuset
- Kulturhuset Borgen
- Bülowvej Hallen
- Skolen ved Bülowvej og skolen ved Søerne

Ruten har forbindelse til omgivende ruter vha. A-busser, by-busser og metro.

### Rute 2

Rute 2 binder følgende rejsemål sammen med brug af busser på Roskildevej:

- Frederiksberg Kirke
- Zoologisk Have (inkl. Frederiksberg Slotskirke), Frederiksberg Have, Søndermarken
- Ældreboligerne Dr. Priemes Vej, Digterhusene og Rahbekhus

- Metrocitystation 'Frederiksberg Allé' (fra 2019)
- Musikbiblioteket
- Betty Nansen Teatret
- Ny Hollænderskolen

Ruten har forbindelse til omgivende ruter vha. A-busser, by-busser, Frederiksbergbusser og metro (fra 2019). Ruten er sammenhængende med ruter i centrum.

### Rute 3

Rute 3 binder følgende rejsemål sammen:

- Frederiksberg Station og Center
- Rådhuset
- Falkoner Biografer
- Hovedbiblioteket
- Frederiksberg Have
- Møstings Hus
- Retten på Frederiksberg
- Solbjerg Kirke
- Ældreboligerne Sagasvej, Solbjergvej og Sylows Allé
- Skolen på Grundtvigsvej og Copenhagen Business School

Ruten er både sammenhængende internt og med andre ruter i centrum, så som rute 2, 4 og 6. Derudover er der forbindelse til andre omgivende ruter vha. A-busser, by-busser, Frederiksbergbusser og metro.



Figur 29. Ældrevenlige boliger, Stjernen

#### Rute 4

Rute 4 binder følgende rejsemål sammen:

- Frederiksberg Station og Center
- Sankt Lucas kirke og Sankt Thomas kirke
- Frederiksberg Svømmehal
- Aksel Møllers Have (park)
- Bülowvej Hallen
- Ældreboligerne Holger Danskes Vej, Godthåbsvej og OK Centret Prinsesse Benedicte
- Metrocitystation 'Aksel Møllers Have' (fra 2019)
- Kulturhuset Metronomen
- Frederiksberg Ny Skole

Ruten er både sammenhængende internt og med andre ruter i centrum, som rute 3, 5, 6. Derudover er der forbindelse til andre omgivende ruter vha. A-busser, by-busser, Frederiksbergbusser og metro (fra 2019).



Figur 30. Ventende med barnevogn ved elevator til Frederiksberg metro

#### Rute 5

Rute 5 binder følgende rejsemål sammen:

- Mariendal kirke
- Mariendalshallen
- Ældreboligerne Kong Georgs Vej
- De ældrevenlige boliger Stjernen
- Vikasku Skolen

Rute 5 er både sammenhængende internt og med ruter videre til centrum, som rute 4 og 7. Derudover er der forbindelse til andre omgivende ruter vha. A-busser, by-busser og Frederiksbergbusser.

#### Rute 6

Rute 6 binder følgende rejsemål sammen:

- Frederiksberg Station og Center
- Landbohøjskolen (park)
- Sankt Thomas Kirke

Ruten har forbindelse til omgivende ruter vha. A-busser og bybusser. Ruten er sammenhængende med dele af det øvrige tilgængelighedsnet i centrum. Ruten er atypisk, da den er en del af Den Grønne Sti, og den ligner derfor ikke det øvrige net med undtagelse af rute 14.



Figur 31. Fremrykket stoppested ved Zoo



Figur 32. Den Grønne Sti, Frederiksberg

### Rute 7

Rute 7 binder følgende rejsemål sammen med brug af busser på Borups Allé:

- Frederiksberg Sundhedscenter
- Fuglebakken st.
- Kulturhuset Bispeengbuen
- Nandrupsvvej Idrætsanlæg
- Frederiksberg Ny Skole

Ruten har forbindelse til omgivende ruter vha. A-busser og bybusser. Ruten er sammenhængende med rute 5 og 8.

### Rute 8

Rute 8 binder følgende rejsemål sammen:

- Bibliotek, Godthåbsvej
- Ældreboligerne Godthåbsgården og Østervang
- Grøndal st.

Ruten har forbindelse til omgivende ruter vha. A-busser og bybusser. Ruten er sammenhængende med rute 7.

### Rute 9

Rute 9 binder følgende rejsemål sammen:

- Frederiksberg Sundhedscenter og kirke
- Sundhedshuset ved Peter Bangs Vej
- Kedelhallen (kulturcenter) og Nandrupsvvej Idrætsanlæg
- Godthåb Kirke
- Ældreboligerne Seedorffs Vænge, Seniorbofælleskab Solbjerg, og Søndervang
- Skolen på La Cours Vej og Frederiksberg Ny Skole

Ruten har forbindelse til omgivende ruter vha. A-busser, bybusser og metro. Ruten er sammenhængende med rute 14.

### Rute 10

Rute 10 binder følgende rejsemål sammen med brug af busser på Søndre Fasanvej:

- Solbjerg Parkkirkegård
- Frederiksberg Have
- Søndermark Kirkegård
- Ældreboligerne Brevduebanen, Roskildevej, OK-Hjemmet Lotte og Sophie Amalie Gården
- Bibliotek, Domus Vista
- Plejehuset Betty Hansen (midlertidigt lukket)
- Skolen ved Nordens Plads og Søndermark Skolen

Ruten er opdelt i tre delruter, hvor ruten langs Roskildevej er den længste. Der er to mindre delruter, som skal sikre adgangen til Frederiksberg Have og til Brevduebanen.

Ruten har forbindelse til Den Grønne Sti, rute nr. 14. Derudover er der forbindelse til andre omgivende ruter vha. A-busser, Frederiksbergbusser og bybusser.



Figur 33. Afbrudt gangbane, asfalt

### Rute 11

Rute 11 binder følgende rejsemål sammen:

- Lindevang Station og Peter Bangs Vej Station
- Lindevang kirke
- Lindevangsparken og Lindevangskolen
- De ældrevenlige boliger Solbjerg Have og Græsplænen, Dronning Anne-Marie Centret
- Ældreboligerne Gasværksgrunden I+II
- Plejehuset Akaciegården
- Aktivitetscenter Magneten (fra 2017)
- Flintholm Svømmehal (fra 2017)

Ruten er internt sammenhængende med forbindelse til andre omgivende ruter vha. A-busser, Frederiksbergbusser og bybusser. Den opdaterede plan skaber sammenhæng mellem rute 11 og rute 12.

### Rute 12

Rute 12 binder følgende rejsemål sammen:

- Flintholm st.
- Kulturhuset Den Gule Villa
- Kulturhuset KU.BE
- Flintholm Plejeboliger

Ruten har forbindelse til rute 11 og til omgivende ruter vha. metro og bybusser.



Figur 34. Handicapparkering på Frederiksberg

### Rute 13

Rute 13 binder følgende rejsemål sammen:

- KB Hallen og Frederiksberg-Hallerne
- Frederiksberg Idrætspark og Damsøbadet
- Flintholm Kirke
- Frederiksberg Teater og Børnekor
- Ældreboligerne Peter Graus Vej
- De ældrevenlige boliger Finsens Have, Sønderjyllands Allé, Ingeborggården og Sophie Amalie Gården
- Kastanjehaven Plejeboliger
- Skolerne Tre Falke Skolen, Søndermarksskolen og Johanneskolen

Ruten er internt sammenhængende med forbindelse til andre omgivende ruter vha. A-busser, by-busser og Frederiksbergbusser.

### Rute 14

Rute 14 binder følgende rejsemål sammen i et tilgængelighedsnet:

- Solbjerg Parkkirkegård
- Diakonisse-Stiftelsen
- Ældreboligerne Roskildevej og Klammegården
- Lokalpoliti for Frederiksberg og Valby
- Sundhedshuset ved Peter Bangs Vej

Ruten har forbindelse til omgivende ruter vha. A-busser og bybusser. Ruten er sammenhængende med rute 9 og 10. Ruten er atypisk, da den er en del af Den Grønne Sti, og den ligner derfor ikke det øvrige net med undtagelse af rute 6.

# 5 Eksisterende barrierer

Der er observeret forskellige barrierer for tilgængeligheden i Frederiksberg. De generelle barrierer og problemstillinger er beskrevet med fokus på hvilke barrierer de medfører for de særligt udsatte brugergrupper, som er beskrevet i afsnit 3.1.

Registreringen er inddelt i tre typer barrierer, efter hvor stor en forhindring den enkelte barriere er. Der er skelnet mellem forhindringer, som er til stor gene for hovedparten af brugerne, og forhold, som kun i mere begrænset omgang giver anledning til nedsat tilgængelighed.

De tre typer barrierer er defineret i følgende:



	Alvorlige barrierer	Mindre barrierer	Mulighed for forbedring
<b>Definition</b>	Forhold som medfører stor gene og/eller at en eller flere grupper ikke kan passere et punkt eller en strækning på ruten. Alvorlige barrierer medfører behov for snarlig udbedring.	Forhold som giver nedsat komfort eller omveje og gør det vanskeligt at færdes på ruten for en eller flere brugergrupper. Barrieren bør udbedres løbende.	Forhold som medfører, at enkelte grupper ikke har optimal tilgængelighed. Ved korrekt udformning / udbedring vil man opnå bedre og mere komfortable forhold. Anbefales gennemført i det omfang det er foreneligt med planlagte projekter og/eller driftsarbejder.
<b>Eksempel</b>	Der er ingen gangbane at færdes på. Det er en barriere for flertallet af fodgængere.	Gangbanen mangler en ledelinje. Størsteparten af brugerne kan færdes uden ledelinje, men det er en barriere for blinde og svagsynede.	Ledelinjen mangler kontrastfarve. Kontrastfarve vil kunne forbedre mulighederne for, at svagsynede kan orientere sig endnu bedre.

I det følgende gives eksempler på hvad de enkelte barrierer betyder for de færdselshandicappede, og hvordan barrierene kan løses.

## 5.1 Gangbaner

Gangbaner består i fortove, stier og lign. og har hovedsageligt de problemer, som er beskrevet herunder.

### Ujævne granitbelægninger i overkørsler eller lign.



Brosten kan ofte ikke passeres af kørestols- og rolatorbrugere. Denne barriere opstår relativt sjældent på Frederiksberg.



Granitchaussésten giver rystelser og nedsat komfort, men det optræder flere steder. Disse steder kan der etableres gangbaner med jævn belægning i form af fliser, eller jævne, tilpassede granitsten, som slibes og jetbrændes.

### Stejle tværfald



Hvis gangbanens tværfald er for stejlt, medfører det ofte at kørestolsbrugere og dårligt gående ikke kan færdes uden hjælp. Tværfald større end 35 % betragtes som et mindre problem, men det optræder relativt hyppigt. Disse steder behandles i forbindelse med fortovsrenovering og andre planlagte anlægsarbejder.

### Gangbaner uden ledelinjer, eller hvor ledelinjer blokeres af inventar og lign.



Hvis der ikke er ledelinjer, som er fri for forhindringer, har blinde og svagsynede vanskeligt ved at orientere sig. Det betragtes som et mindre problem, som ikke optræder så hyppigt. Hvor ledelinjer mangler foreslås de anlagt i forbindelse med planlagte anlægsarbejder. Steder med forbindelser fra butikker, som skilte og udstillinger mv., håndhæves via kommunens regulativ for råden over vejareal.

### Barrierer der ikke optræder lige så ofte i forbindelse med gangbaner



- Steder uden gangbaner
- Gangbaner, som er blokeret af gadeinventar, cykler eller lignende
- Gangbaner som er for smalle
- For lav frihøjde på grund af skilte, markiser og lignende
- For stejlt længdefald
- Dårlig adskillelse imellem gangbaner og øvrige færdselsarealer



Figur 35. Korrekt udført retnings- og opmærksomhedsfelt i fodgængerhelle



Figur 36. Gangbaner ender uden opmærksomhedsfelt, hvilket kan foresage farlige situationer



Figur 37. Ujævn granitbelægning i overkørsel

## 5.2 Busstoppesteder

Ved busstoppestederne er de hyppigst forekomne barrierer beskrevet herunder.

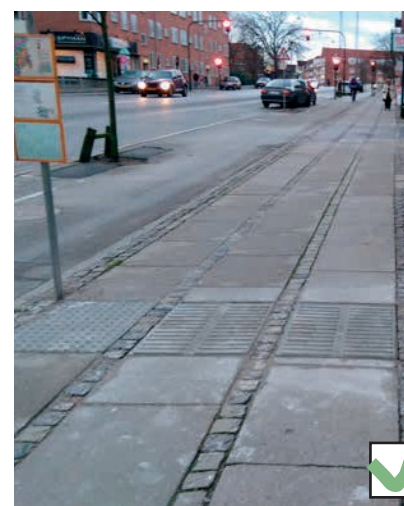
<p><b>Niveauspring mellem fortov og cykelsti og/eller cykelsti og bushelle</b></p> <p> Opspring og stejle asfaltramper giver problemer for færdselshandicappede og gangbesværede, når de færdes mellem cykelsti og fortov og/eller bushelle og cykelsti. Niveauforskelle kan mindskes ved at sænke kantstenen og det bagvedliggende fortov, eller ved at etablere en rampe med en hældning på 10 %.</p>	<p><b>Manglende siddemulighed</b></p> <p> Manglende siddemulighed er problematisk for ældre og gangbesværede, når de venter på bussen. Denne barriere optræder nogle steder. Siddemulighed kan etableres ved at opsætte en bænk ud for bussens indstigning.</p>
<p><b>Retningsfelt mangler ved indstigning til bussen</b></p> <p> Når der mangler retnings- og opmærksomhedsfelter ved indstigningsområdet er det svært for blinde og svagtseende at orientere sig. Det er en mindre barriere som optræder ved nogle stoppesteder. Retnings- og opmærksomhedsfeltet kan etableres ved at skifte en eksisterende fortovsflise med en retnings- og knopfliser.</p>	<p><b>Manglende læskærm</b></p> <p> Stoppesteder uden læskærm giver vindblæste og dårlige venteforhold for passagererne. Problemet anses for mindre, men det optræder hyppigt. Det anbefales at etablere læskærm ved busstoppesteder hvor det er muligt.</p>
<p><b>Stoppesteder uden bushelle</b></p> <p> Hvis der ikke er en bushelle mellem kørebane og cykelsti, giver det ofte usikkerhed for passagererne ved af- og påstigning. Problemet er mindre. Hvor det er muligt, anbefales det at etablere en min. 2 m bred bushelle. Hvor der ikke er tilstrækkelig plads må der anvendes alternative løsninger, som fx fodgængerfelter på cykelstien.</p>	<p><b>Øvrige barrierer ved busstoppesteder</b></p> <p></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Taktil information ved busstoppested mangler</li><li>• Afstand fra busstop til fodgængerfelt er for stor</li><li>• Busstop mangler ved rejsemål</li><li>• Bushelle er for smal</li><li>• Umarkeret af- og påstigning til og fra cykelsti</li><li>• For lille frihøjde</li><li>• For stejlt tværfald</li></ul>



Figur 38. Niveauspring i form af høj kantsten



Figur 39. Opmærksomhedsfelt mangler ved indstigning til bus



Figur 40. Opmærksomhedsfelt ved indstigning til bus



## 5.3 Fodgængerkrydsninger

De hyppigst forekomne barrierer observeret ved fodgængerkrydsninger er beskrevet herunder.

### For stejle ramper mellem gangbane og kørebane



Stejle ramper på mere end 20 ‰ kan ikke passeres af kørestolsbrugere uden hjælp, og de giver store vanskeligheder for rolatorbrugere og personer med barnevogn. Denne barriere er alvorlig. Det anbefales, at ramperne etableres med en hældning på maksimalt 10 ‰. Da dette kan være arealkrævende kan det etableres som en kombineret indvendig og udvendig rampe.



Ramper, med hældning på 13,5-20 ‰ giver vanskeligheder for færdselshandicappede og gangbesværede, men anses som et mindre problem. Det anbefales, at ramperne etableres med en hældning på maksimalt 10 ‰, med kombineret indvendig og udvendig ramper.



### Regulerede fodgængerkrydsninger uden opmærksomheds- og retningsfelter, eller hvor de er forkert udformet

Hvis der ikke er retnings- og opmærksomhedsfelter ved fodgængerkrydsningspunkter har blinde og svagsynede svært ved at vide, hvor fodgængefeltet er placeret. Forkert udformede retningsfelter kan virke vildledende for blinde og svagsynede. Det betragtes som en uheldsmæssighed, der optræder sjældent.

Retnings- og opmærksomhedsfelter kan etableres ved at erstatte fortovsfliser med knopfliser. Desuden bør overgangen være todelt så der er en kantstenslysning ud for retningsfeltet og en niveaufri passage (ofte bestående af en rampe) ud for opmærksomhedsfeltet.

### Fodgængerfelter, som ikke ligger vinkelret på kantsten



Når fodgængerfeltet ikke ligger vinkelret på kantstenen har blinde og svagsynede svært ved at følge fodgængerfeltets retning, da de orienterer sig i forhold til kantstenen. Dette anses som et mindre problem og kan løses ved at etablere et retningsfelt som angiver retningen på fodgængerfeltet.



### Uregulerede fodgængerovergange

Uregulerede overgange er svære at passere for blinde og svagsynede, da de ikke kan se, om der kommer biler, eller opfatte hvem der har vigepligt. Regulerede fodgængerfelter giver blinde og svagsynede bedre mobilitet.

### Øvrige barrierer ved fodgængerkrydsninger



- For stort niveauspring mellem gangbane og kørebane
- Krydsningsmulighed mangler ved kryds
- Gangbaner anlagt skævt på hinanden
- Fodgængerfelt mangler
- Midterhelle mangler ved lang overgang



Figur 41. Stejl rampe til/fra fortov



Figur 42. Korrekt udformet fortovs-hjørne



Figur 43. Fodgængerfelt med skævt retningsfelt for anvisning af feltets retning

## 5.4 Øvrige

Barrierer ved fodgængerkrydsninger, busstoppesteder og gangbaner udgør størstedelen af de barrierer. Derudover er yderligere barrierer beskrevet her under.

### Niveauforskelle



Der kan være problemer ved trapper, hvor der ikke er benyttet kontrastfarver på trappetrin, trappetrin der ikke overholder dimensionskrav til trindhøjde, tringrund eller antal trin inden en repos eller håndlister, der enten mangler eller ikke opfylder dimensionskrav. Endelig kan det være et problem, at der ikke er en rampe eller at den er for stejl.

### Parkering



Manglende eller forkert udformede handicapparkeringspladser er et problem. Enten er der ingen invalide p-pladser ellers er de anlagte invalide p-pladser forkert udformet (er tilpasset den enkelte bruger). Derudover mangler der også ramper fra handicapparkeringen til gangbaner/fortove.

### Signaler



I signaler uden lydgivere og retningsgivere har blinde ofte svært ved at finde fodgængerfeltet, vide hvornår der er grønt og følge fodgængerfeltets retning. Derudover kan der være et ønske at få mulighed for at forlænge grøntiden for fodgængere vha. en trykknappforlængelse.

Problemet kan afhjælpes ved at montere en akustisk signalgiver med retningsgiver på signalstanderen. Det skal dog bemærkes, at der også er gener forbundet ved akustiske signaler, idet de virker irriterende og støjende for beboere tæt på signalerne. Opsætningen af akustiske signaler bør derfor vurderes nøje.

### Toiletter



Adgangsforholdene ved offentlige toiletter er ofte for smalle eller har for stort niveauspring.

Et for stort niveauspring til toiletet kan afhjælpes ved at regulere fliserne/chaussestene. En for smal adgangsdoor er svær at ændre uden at opsætte et helt nyt toilet.

### Informationstavler



For lille skrift, manglende taktiskrift eller manglende belysning kan for eksempel være et problem ved informationstavler.



Figur 44. Akustisk signal med retningsgiver



Figur 45. Retningsstreg og opmærksomhedsfelt til trappe ved flintholm station



Figur 46. Handicapparkeringsplads



# 6 Prioritering

For at sikre en målrettet indsats med tilgængeligheden i Frederiksberg, er der foretaget en prioritering på ruteniveau. Ruterne er sammenlignet ud fra deres længde og antal rejsemål tæt på ruten.

Siden tilgængelighedsplanen fra 2005 er der kommet flere rejsemål i Frederiksberg og disse er tilføjet i denne opdaterede tilgængelighedsplan 2016.

## Længde

Hver rute er målt i meter og rundet op til nærmeste 100 meter. Med de nye rejsemål som er tilføjet siden 2005 er nogle af ruterne blevet forlænget. De ruter som er blevet forlænget er tydeliggjort i tabel 1 (se rutekort figur 28).

Rute 1 er den længste rute med 4,3 km. Af det samlede tilgængelighedsnet på 25,8 km udgør rute 1 17 %. Rute 6 og 7 er de korteste ruter på 0,9 km, hvilket udgør 3 % af det samlede tilgængelighedsnet.

	Længde (km)	Forlængelse siden 2005 (km)	Andel af tilgængelighedsnettet i 2016	Andel af tilgængelighedsnettet i 2005
Rute 1	4,3	0,6	17 %	19 %
Rute 2	3,3	0,8	13 %	14 %
Rute 3	1,5	0	6 %	9 %
Rute 4	2,2	0,3	9 %	12 %
Rute 5	1,2	0	5 %	4 %
Rute 6	0,9	0	3 %	1 %
Rute 7	0,9	0	3 %	7 %
Rute 8	1,0	0	4 %	4 %
Rute 9	1,1	0	4 %	6 %
Rute 10	2,9	0,8	11 %	8 %
Rute 11	2,7	1,0	11 %	8 %
Rute 12	0,9	0,4	4 %	1 %
Rute 13	1,6	0,1	6 %	6 %
Rute 14	1,3	0	5 %	1 %
<b>Samlet</b>	<b>25,8</b>	<b>3,9</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Tabel 1. Pointgivning af rutelængde (km)

Det ses af tabel 1, at syv af ruterne er blevet forlænget siden 2005 og det har haft indvirkning på deres andel af tilgængelighedsnettet. De fleste af ruterne viser ændring i andelen siden 2005, og de mest markante udsving ses for rute 7 og 14.

Hovedparten af ruterne er mellem 0,9 og 1,6 km og udgør 3-6 % af det samlede net. Den gennemsnitlige længde af ruterne er 1,8 km svarende til 7 % af det samlede tilgængelighedsnet. Der er således stor forskel på, hvor stor en andel af det samlede net de enkelte ruter udgør.

## Rejsemål

I sammenligningen er der taget hensyn til, hvilke rejsemål der ligger tættest på hvilke ruter. Derved sikres det, at de ruter der har en høj koncentration af vigtige rejsemål og som derfor benyttes af mange brugere, vægtes højest.

Der er tildelt point fra 1-3 for hvert rejsemål, alt efter rejsemålets vigtighed for målgruppen og/eller hvorvidt et flertal af brugere på Frederiksberg kommer der. Jo højere point, jo vigtigere er rejsemålet. For ældreboligerne er der givet point efter antal boliger.

Pointene for rejsemålene uddeles til nærmeste rute(r), det vil sige, at pointene for et rejsemål godt kan gives til flere ruter, hvis de ligger lige langt væk fra rejsemålet. Derudover er ruten tildelt 3 yderligere point, hvis den er centralt placeret på Frederiksberg.

Målene er opdelt i tre kategorier:

- Tog- og metrostationer
- Offentlige- og kulturelle institutioner samt rekreative mål
- Ældreboliger

Pointene for rejsemålene er fordelt i kategorier på følgende måde:

### Togstationer:

3 point: (Centralt placeret stationer på Frederiksberg)  
 2 point: (Mellemstore stationer)  
 1 point: (Mindre stationer)

### Offentlige- og kulturelle institutioner samt rekreative mål:

3 point: (Meget attraktive rejsemål)  
 2 point: (Generelt attraktive rejsemål)  
 1 point: (Lokale rejsemål)

### Ældreboliger og handicapboliger:

3 point: (Rejsemål med over 100 ældreboliger)  
 2 point: (Rejsemål med mellem 50-100 ældreboliger)  
 1 point: (Rejsemål med under 50 ældreboliger)

	Central lokalitet	Antal point for rejsemål	Total
Rute 1	3	27	30
Rute 2	3	18	21
Rute 3	3	26	29
Rute 4	3	26	29
Rute 5	0	7	7
Rute 6	0	13	13
Rute 7	0	8	8
Rute 8	0	8	8
Rute 9	3	19	22
Rute 10	3	23	26
Rute 11	0	16	16
Rute 12	0	7	7
Rute 13	0	21	21
Rute 14	0	16	16

Tabel 2. Pointgivning af ruterne lokalitet

Ruterne har i alt fået tildelt fra 7 til 30 point. Tre ruter skiller sig ud med flest point (27-29) bestående af rute 1, 3 og 4.

Generelt ses det at der er en sammenhæng mellem rutens længde og antallet af point, så de længste ruter også har fået mange rejsemålspoint, mens de korteste ruter har fået få rejsemålspoint. Der er dog undtagelser, hvor korte ruter har fået mange point som fx rute 9 som kun er 1,1 km og har fået 22 point.

For at kunne sammenligne ruterne ud fra længde og point for rejsemål, er ruterne rangeret på en skala fra 1-14 i tabel 4. Den længste rute tildeles et 1-tal, mens den korteste rute tildeles et 14-tal. På tilsvarende vis er den rute med flest rejsemålspoint og flest tilgængelighedsbarrierer blevet tildelt et 1-tal og den rute med færrest point et 14-tal.

Ud fra en samlet vurdering af kriterierne, kan det konkluderes, at ruterne 1, 2, 3, 4, og 10 udgør de længste ruter med flest rejsemål i nærheden.

	Længde Længste rute = 1	Point for mål Flest vigtige mål = 1	Gennemsnit
Rute 1	1	1	1
Rute 2	2	6	4
Rute 3	6	2	4
Rute 4	5	2	4
Rute 5	8	13	11
Rute 6	13	10	12
Rute 7	13	11	12
Rute 8	10	11	11
Rute 9	10	5	8
Rute 10	3	4	4
Rute 11	3	8	6
Rute 12	10	13	12
Rute 13	6	6	6
Rute 14	8	8	8

På de nævnte ruter indgår 11 af de 20 vigtigste rejsemål (tildelt 3 point), som følger;

- Forum Station og Frederiksberg Station
- Frederiksberg Centret
- Retten på Frederiksberg
- Frederiksberg Rådhus
- Frederiksberg Svømmehal
- Zoologisk Have
- Ældreboligerne Vodroffs Tværgade, Brevduebanen og Sophie Amalie Gården.

Kun ni af de vigtigste rejsemål er ikke med i de fem udpegede ruter. Det drejer sig om følgende rejsemål:

Rute 8 - Ældreboligerne Godthåbsgården  
- Ældreboligerne Østervang

Rute 9 - Sundhedscentret ved Nordre Fasanvej

Rute 11 - Magneten (Idrætshal)  
- Flintholm Svømmehal

Rute 12 - Flintholm st.

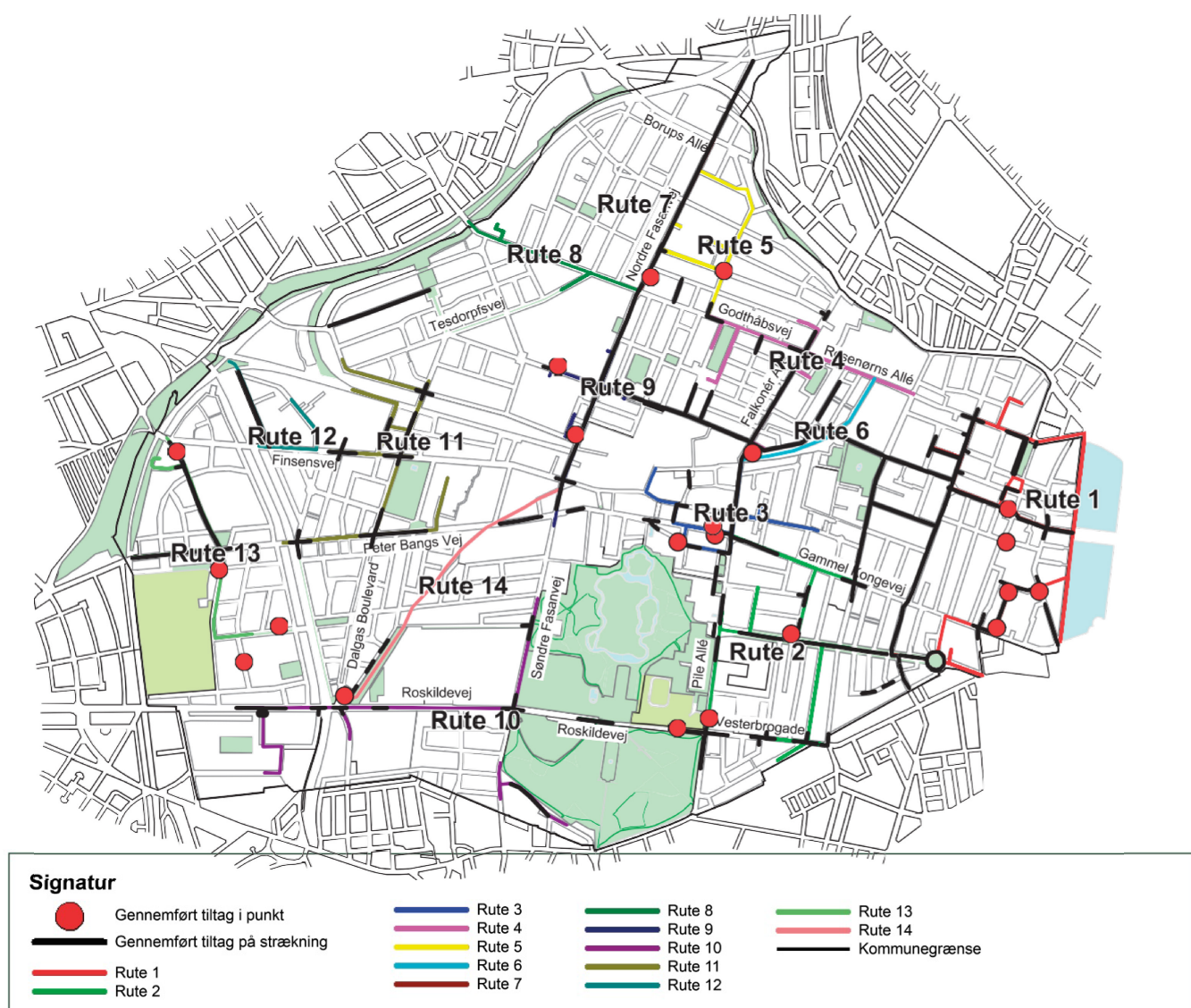
Rute 13 - Ældreboligerne Peter Graus Vej  
- Ældreboligerne Ingeborggården

Rute 14 - Sundhedshuset ved Peter Bangs Vej  
- Lokalpoliti Frederiksberg & Valby

## 6.1 Gennemførte tilgængelighedstiltag

Tilgængelighedsplanen fra 2005 er udarbejdet ved brug af en screening af hele tilgængelighedsnettet, hvor alle tilgængelighedsbarrierer blev udpeget og kategoriseret i barrieretyperne; 1. Alvorlige barrierer, 2. Mindre barrierer og 3. Uhen-sigtsmæssigheder.

Siden udpegningen af barrierer på tilgængelighedsnettet i 2005 er der sket meget på nettet og mange barrierer er blevet udbedret på de primære ruter 1, 2, 3, 4, 9 og 10 fra 2015. På kortet figur 33 vises en oversigt over de steder (med sort), hvor der er blevet anlagt tilgængelige løsninger siden 2005.



Figur 47. Kortet viser, hvor der er gennemført tilgængelighedstiltag siden 2005

## 6.2 Anbefaling og prioritering

Frederiksberg Kommune er en by i udvikling og der sker mange forskellige anlægsprojekter rundt om i byen hele tiden. Derfor anbefales det at screene enkelte prioriterede ruter for tilgængelighedsbarrierer, når der er afsat penge til at forbedre tilgængeligheden fra år til år. Herved opnås en registrering som inkluderer de nyeste tiltag på vejnettet, frem for forældede registreringer som kan føre til et behov for at gentage screeningen.

Prioritering af ruterne er blevet foretaget i samarbejde med Handicap- & Ældreråd.



# 7 Handlingsplan

## Udbedring af problemer på registrerede ruter

Der er i en årrække gennemført tiltag til forbedring af tilgængeligheden på rutenettet. Dels via en særlig pulje til forbedring af tilgængeligheden på de prioriterede ruter og dels i forbindelse med fortovsrenovering og øvrige anlægsprojekter, fx etablering af cykelstier.

Der er på det prioriterede rutenet fortsat udfordringer i forhold til tidligere registrerede problemer, som fx at der mangler læskærm ved stoppestedet, men i en tæt by som Frederiksberg er det ikke altid muligt at få plads til en læskærm eller siddemulighed ved stoppestedet.

Det anbefales derfor, at der med baggrund i de prioriterede rute, årligt afholdes et møde med Handicap- og Ældrerådet hvor det besluttet på hvilken rute, der skal gennemføres særlige projekter til forbedring af tilgængeligheden. Identifikation af de alvorligste problemer sker dels ved en konkret registrering af de alvorlige problemer ved besigtigelse kombineret med tilbagemeldinger fra Handicap- og Ældrerådet.

## I forbindelse med planlagte drifts- og anlægsarbejder

I forbindelse med fortovsrenoveringer, cykelstiprojekter samt ved trafiksanering af veje, bør det samtidig søges at udbedre de alvorligste problemer på tilgængelighedsnettet og hvor muligt på det øvrige vejnet.

## I forbindelse med ledningsrenovering og lignende

I de tilfælde hvor Frederiksberg Kommune ikke er direkte involveret i arbejder med fx kloak, el, vand, fjernvarme, tv, telefon og andre datalinjer, kan der stilles krav til fx udskiftning af fliser for at øge tilgængeligheden, når fortovene mv. reetableres.

## Forankring i Frederiksberg Kommune

For at tilgængelighed for fremtiden bliver en del af nye projekter gennemføres følgende fire tiltag til forankring af tiltag internt i kommunen:

- Der er altid mindst en uddannet tilgængelighedsrevisor
- Der gennemføres tilgængelighedsrevision af alle større anlægsprojekter på vejarealerne
- Der udarbejdes en vejledning om tilgængelighed på vejarealer i Frederiksberg Kommune
- Der informeres om tilgængelighed internt i Vej, Park og Miljø samt til kommunens entreprenørhed Frederiksberg Gartner- og Vejservice

Ud over de nævnte tiltag kan Frederiksberg Kommune gennemføre en række yderligere forbedringer af tilgængeligheden i den øvrige del af kommunen fx ved:

- Vejledning om tilgængelighed på vejarealer med information om hvordan de mest almindelige tiltag til forbedring af tilgængeligheden kan udføres, lægges på kommunens hjemmeside og uddeles som information til rådgivere, entreprenører og kommunens egne medarbejdere
- Håndhævelse af regulativ for råden over vejareal på handelsstrøg og vejstrækninger med smalle fortov
- Tilgængelighedsrevision af alle større anlægsprojekter på vejarealerne
- Fortsat konstruktiv dialog med kommunens Handicap- og Ældreråd om aktuelle problemstillinger og behov for forbedringer
- Formidling af tilgængelighedsnettet på kommunens sagsbehandler GIS
- Formidling af gennemførte tiltag fx via kommunens hjemmeside og Handicap- og Ældrerådet

































# Bilag

Bilag 1 – Rejsemål .....	34
Bilag 2 – Barrieretype .....	36

# Bilag 1 – Rejsemål

Kategori	Rejsemål
 Bibliotek	Biblioteket Godthåbsvej
 Bibliotek	Biblioteket Danasvej
 Bibliotek	Musikbiblioteket
 Bibliotek	Biblioteket Domus Vista
 Bibliotek	Hovedbiblioteket
 Idræts- og fritidstilbud	Julius Thomsens Plads
 Idræts- og fritidstilbud	Kedelhallen
 Idræts- og fritidstilbud	Frederiksberg Svømmehal
 Idræts- og fritidstilbud	Aksel Møllers Have
 Idræts- og fritidstilbud	Søndermarken
 Idræts- og fritidstilbud	Frederiksberghallerne
 Idræts- og fritidstilbud	Bülowsvej Hallen
 Idræts- og fritidstilbud	KU.BE Center (kommende)
 Idræts- og fritidstilbud	Kulturhus Bispebueengen
 Idræts- og fritidstilbud	Kulturhus Borgen
 Idræts- og fritidstilbud	Den Gule Villa
 Idræts- og fritidstilbud	Damsøbadet
 Idræts- og fritidstilbud	Magneten (Idræt)
 Idræts- og fritidstilbud	Frederiksberg Idrætspark
 Idræts- og fritidstilbud	Lindevangsparken
 Idræts- og fritidstilbud	Nandrupsvvej Idrætsanlæg
 Idræts- og fritidstilbud	Radiohuset
 Idræts- og fritidstilbud	Bakkehusmuseet
 Idræts- og fritidstilbud	Frederiksberg Have
 Idræts- og fritidstilbud	Møstings Hus
 Idræts- og fritidstilbud	Mariendalshallen
 Kirke	Mariendal Kirke
 Kirke	Sankt Thomas Kirke
 Kirke	Sankt Marcus Kirke
 Kirke	Sankt Lucas Kirke

Kategori	Rejsemål
 Kirke	Solbjerg Kirke
 Kirke	Godthåb Kirke
 Kirke	Frederiksberg Kirke
 Kirke	Frederiksberg Slotskirke
 Kirke	Solbjerg Kirkegård
 Kirke	Flintholm Kirke
 Kirke	Lindevang Kirke
 Kirke	Søndermark Kirkegård
 Kirke	Frederiksberg Hospitalskirke
 Kirke	De Døves Kirke
 Offentlig bygning	Frederiksberg Centret
 Offentlig bygning	Lokalpoliti Frederiksberg & Valby
 Offentlig bygning	Retten på Frederiksberg
 Offentlig bygning	Falkoner Biografer
 Offentlig bygning	Frederiksberg Rådhus
 Offentlig bygning	Zoologisk Have
 Offentlig bygning	Frederiksberg Teater og Børnekor
 Offentlig bygning	Forum København
 Offentlig bygning	Betty Nansen Teatret
 Offentlig bygning	Metronomen
 Offentlig bygning	Radiohuset (kulturhus)
 Rekreativ	Landbohøjskolen (park)
 Rekreativ	Svineryggen (søpromenaden)
 Rekreativ	Den Grønne Sti
 Skole	Skolen på Nyelandsvej
 Skole	Frederiksberg Ny Skole
 Skole	Ny Skole på Grundtvigsvej (kommende)
 Skole	Copenhagen Business School
 Skole	Skolen på La Cours Vej
 Skole	Lindevangskolen

	Kategori	Rejsemål
	Skole	Tre Falke Skolen
	Skole	Søndermarksskolen
	Skole	Skolen ved Nordens Plads
	Skole	Ny Hollænderskolen
	Skole	Skolen ved Bülowvej
	Skole	Skolen ved Søerne
	Skole	Vikasku Skolen
	Skole	Skolen ved Duevej
	Skole	Johannesskolen
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Fuglebakken st.
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Grøndal st.
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Forum st.
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Frederiksberg st.
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Fasanvej st.
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Lindevang st.
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Flintholm st.
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Peter Bangs Vej
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	KB Hallen st.
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Ålholm st.
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Aksel Møllers Have (kommende)
	Station (S-tog, Metro, Metrocity)	Frederiksberg Allé (kommende)
	Sundhedshus	Sundhedscetret
	Sundhedshus	Sundhedshuset ved Peter Bangs Vej
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Marie Kruse Skolen
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Kong Georgs Vej
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Godthåbsgården
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Godthåbsvej
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Holger Danskes Vej
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Danashus
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	J. M. Thieles Vej

	Kategori	Rejsemål
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Vodroffs Tværgade 3
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Vodroffs Tværgade 8-18
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Sagasvej
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Seeforffs Vænge
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Dr. Priemes Vej
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Digterhusene
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Rahbekhus
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Roskildevej
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Gasværksgrunden
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Solbjerg Have
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Peter Graus Vej
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Ingeborggården
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	OK Centret Prinsesse Benedicte
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Solbjergvej
	Ældrebolig m. elevator i jordplan	Sylows Allé
	Ældrebolig med servicering	Brevduebanen
	Ældrebolig med servicering	Diakonissestiftelsen
	Ældrebolig med servicering	Klammergården
	Ældrebolig med servicering	Dronning Anne-Marie Centret
	Ældrebolig med servicering	Kastanjehaven
	Ældrebolig med servicering	Akaciegården
	Ældrebolig med servicering	Flintholm Plejecenter
	Ældrebolig med servicering	OK-Hjemmet Lotte
	Ældrebolig med servicering	Østervang
	Ældrebolig med servicering	Søndervang
	Ældrebolig med servicering	Akaciegården
	Ældrebolig uden elevator	Stjernen
	Ældrebolig uden elevator	Sønderjyllands Allé
	Ældrebolig uden elevator	Sophie Amalie Gården

# Bilag 2 – Barrieretype

Barrieretype	Alvorlige barrierer
1.1 Opmærksomheds- og retningsfelter	Opmærksomhedsfelt mangler
1.2 Nedsænket kantsten/rampe	Nedsænket kantsten/rampe mangler
1.3 Opspring for blinde (opspring min. 6 cm)	Intet niveauspring mod kørebane
1.4 Akustisk signal	Akustisk signal mangler
1.5 Gangbane til kryds	
1.6 Helle	
1.7 Ureguleret overgang	
1.8 Mangler krydsningsmulighed	
2.1 Gangbane (mangler, stopper brat, er ujævn)	- Gangbane mangler - Gangbane ujævn - Gangbane < 1 meter
2.2 Ledelinje	
2.3 Inventar i gangbane	Inventar blokerer gangbanen
2.4 Opmærksomhedsfelt ved retningsskift	
3.1 Overkørsel i ujævn belægning	Overkørsel udformet i brosten eller chaussésten uden gangbane
3.2 Overkørsel i jævn belægning	
4.1 Opmærksomheds- og retningsfelt ved busstop	
4.2 Nedsænket kantsten ved midterør	Der mangler rampe fra fortov til cykelsti
4.3 Opspring fra cykelsti til perron/fortov	
4.4 Læskærm ved bus	
4.5 Bænk ved bus	
4.6 Stander inkl. køreplan	
4.7 Opspring mod kørebane	- Fortov og kørebane i niveau - Bussen kan ikke holde ved fortov pga. cykelbane eller parkerede biler
5.1 Hvileplads	
6.1 Trappe/rampe	Rampe mangler
7.1 Information	Vigtig information mangler
8.1 Værn	Værn mangler
9.1 Toiletter	Handicapp toilet mangler
10.1 Handicapparkering	- Handicapparkering mangler - Der mangler rampe fra handicapparkering til gangbane

Mindre Barriere	Mulighed for forbedring
Opmærksomhedsfelt udformet /placeret forkert	
Eksisterende rampe for stejl	
Intet niveauspring mod cykelsti	For lille niveau spring
- Akustisk signal placeret forkert - Retningsgiver peger den forkerte retning - Lys på akustisk signal for lavt	Akustisk signal mangler ved en overgang, men findes ved anden overgang i kryds
Gangbaner ikke ført om hjørne	
- Helle mangler ved lang overgang - Helle udformet med ujævn belægning	
- Ureguleret overgang på strækning - Ureguleret overgang ved sidevej	
Krydsningsmulighed mangler på strækning, ved rejsemål eller ved busstoppested	
- Gangbane <1,5 meter - Gangbane ujævn pga. slidt belægning - Opspring på dæksler	
- Ledelinje mangler - Ledelinjer ikke koblet sammen	Anlagt ledelinjer mangler, men naturlig ledelinje findes (husmur, græskant osv.)
- Inventar mindsker effektiv bredde af gangbane - Inventar står i ledelinje	Inventar går lidt ud gangbane (trappetrin, butiksskilte)
Opmærksomhedsfelt ved retningsskift/rejsemål mangler	Opmærksomhedsfelt ved retningsskift/rejsemål er udført forkert
Overkørsel mangler ledelinje	
Opmærksomheds- og retningsfelt mangler	Opmærksomheds- og retningsfelt udført forkert
Rampe fra fortov til cykelsti for stejl	
Intet niveauspring mod cykelsti	
Læskærm mangler	Læskærm udformet forkert
Bænk/hvilemulighed mangler	Bænk mangler arm- og/eller ryglæn
Stander/køreplan er placeret i ujævn belægning	Køreplan har for lille skrift/sat rundt om stander
Opspring fra fortov/cykelsti/perron til kørebane er mindre en 8 cm	
Bænk/hvilemulighed mangler	Bænk mangler arm- og/eller ryglæn
- Trappetrin for højre/grund for smal - Gelænder mangler	- Gelænder udformet forkert - Der mangler supplerende gelænder - Kontrastfarve på trin mangler
- Informationskilte er svære at læse - Informationskilte er placeret for højt eller for langt fra gangbane - Information mangler taktil/auditiv information	
Værn mangler stokkeliste	Stokkelist på værn udformet forkert
Toiletter ikke udført til brug for kørestolsbrugere	
- Handicapparkering udformet forkert - Rampe fra handicapparkering er for stejl	Handicapparkering mangler afmærkning med handicapsymbol

**Udgivet af:**

Frederiksberg Kommune  
By- og miljøområdet  
Frederiksberg Rådhus  
2000 Frederiksberg

**Tekst og layout:**

MOE | Tetraplan