

Inventering av övergångsställen

Rapport om SRF:s undersökning av 318 övergångsställen 2014

Mikael Ståhl, Jeanet Kjöllér, Bengt Bäcke och Jimmy Petterson
Synskadades Riksförbund (SRF)
januari 2015

Kontakt:

mikael.stahl@srf.nu

08-39 92 91

jimmy.petterson@srf.nu

08-39 94 46



Sammanfattning

Under hösten 2014 har ett antal av Synskadades Riksförbunds (SRF) distrikt och lokalföreningar inventerat 318 övergångsställen på 24 orter. Inventeringarna har gjorts utifrån de krav som SRF ställer på ett säkert och tillgängligt övergångsställe. Urvalet av övergångsställen som inventerats kan inte ses som representativt för landets alla övergångsställen. Det finns också vissa svårigheter att dra kvantitativa slutsatser utifrån inventeringsmaterialet. Följande resultat kan ändå lyftas fram:

- En fjärdedel av de inventerade övergångsställena var ljud- och ljusreglerade.
- Omkring två tredjedelar av dessa ansågs ha en tillräcklig volym på ticksignalen.
- Omkring två tredjedelar av dessa hade en taktill riktningsvisare på ticksignalslådan.
- En majoritet av övergångsställena hade en herr Gårman-skylt, men det finns också exempel där varken ljud- och ljusreglering eller Herr Gårman-skylt påträffades.
- I många fall ansågs eventuella stolpar och pollare inte vara enhetligt placerade.
- Långt ifrån alla övergångsställen har en tydlig kantsten som är 6-8 cm hög eller en nedfasad ramp för rullstolar och barnvagnar.
- I inventeringsmaterialet finns exempel på att övergångsställen ligger för nära korsningar, inte utgår rakt från trottoaren och inte omfattar eventuell cykelbana.
- Betydligt mindre än hälften av de inventerade övergångsställena hade en beläggning på intilliggande trottoar där både färg och struktur var avvikande.

Därmed kan det konstateras att de inventerade övergångsställena inte till fullo motsvarar de krav och önskemål som SRF har samt att det finns anledning för SRF att fortsätta att arbeta både lokalt och nationellt för att förbättra tillgängligheten och säkerheten vid landets övergångsställen.

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
1.1. Syfte och upplägg	4
1.2. Allmänt om övergångsställen	5
2. Resultat inventering av övergångsställen 2014	6
2.1. Ljud- och ljusreglerade övergångsställen	6
2.2. Herr Gårman-skylt	7
2.3. Stolpar och pollare	8
2.4. Placering i förhållande till korsningar och cykelbanor	8
2.5. Kantstenar och beläggning på trottoaren	9
3. Slutsatser och reflektioner	10
Bilaga 1	12
Bilaga 2	15

1. Inledning

Många personer med en synnedsättning upplever stor otrygghet när de vistas i trafikmiljö. Därför arbetar Synskadades Riksförbund (SRF) för att trafikmiljön ska bli mer tillgänglig och tryggare.

Bland annat arbetar vi för att förbättra tillgängligheten och säkerheten vid övergångsställen och andra platser där gångtrafikanter korsar vägar och gator. Exempelvis måste sådana platser utformas på ett sätt som gör det enklare och tryggare för personer med synnedsättning att orientera sig fram till övergångsstället och över gatan. De måste också utformas så att det i högre utsträckning går att använda känsel och hörsel för att på ett tryggt sätt passera platsen.

Bland annat utgår vårt arbete för säkrare och tryggare övergångsställen från den policy för tillgänglig och användbar närmiljö som SRF:s tillgänglighetsnätverk tagit fram. Frågan är dock hur väl utformningen på landets övergångsställen stämmer överens med vad som slås fast i SRF:s policy?

1.1. Syfte och upplägg

Under hösten 2014 gjorde organisationen en inventering av ett antal övergångsställen i flera kommuner i landet. Syftet med inventeringen var att undersöka hur väl övergångsställena i kommunerna överensstämmer med de krav SRF har på säkra övergångsställen i vår Policy för tillgänglig och användbar närmiljö. Syftet var också att SRF:s lokalföreningar skulle få självständigt framtaget underlag som kan användas i påverkansarbete mot den egna kommunen.

I detta syfte tog riksförbundet fram ett kortare frågeformulär som skulle användas som mall för inventeringarna. Formuläret kallas nedan för inventeringsmallen och innehöll sammanlagt 13 frågor, som berör de flesta av de krav som SRF ställer på ett övergångsställe. Hela inventeringsmallen finns bifogad i bilaga 1.

Varje medverkande lokalförening och distrikt skickade in varsin inventeringsrapport som sammanfattar alla deras inventerade övergångsställen. Sammanlagt har 23 lokalföreningar och distrikt bidragit med varsin sådan inventeringsrapport, som innehåller allt från 5 till 40 inventerade platser.

I denna rapport följer texten i stora drag det upplägg som inventeringsmallen hade. I samband med de resultat som presenteras beskrivs också kort hur SRF:s krav ser ut. För mer information om SRF:s krav på

tillgängliga övergångsställen hänvisas till bilaga 2 där de delar i vår policy för tillgänglig och användbar närmiljö som handlar om övergångsställen finns bifogade. Policyn går också att läsa i sin helhet på SRF:s hemsida eller beställa från Riksförbundet.

De resultat som redovisas kommenteras både i texten i samband med själva resultaten och i slutet av rapporten.

1.2. Allmänt om övergångsställen

I Sverige fanns år 2010 enligt Trafikverket omkring 55 000 övergångsställen. Ett övergångsställe definieras i Trafikförordningen som en "Del av väg som är avsedd att användas av gåendeför att korsa körbana eller cykelbana och som anges med vägmarkering eller vägmärke. Ett övergångsställe är bevakat om trafiken regleras med trafiksignaler eller avpolisman och i annat fall obevakat." (1 kap. 3 § trafikförordningen SFS 1998:1276).

Detta innebär att ett övergångsställe inte måste ha både vita streck över körbanan och en Herr Gårman-skyllt. Det räcker, enligt förordningen, med det ena eller det andra.

Riktlinjer och råd för hur övergångsställen bör utformas finns i regelskrifterna Krav på vägar och gators utformning (VGU 2012:179) och Råd för vägar och gators utformning (VGU 2012:180) som trafikverket tagit fram i samarbete med Sveriges kommuner och landsting (SKL). Dessa regler som uppdaterades 2012 är obligatoriska för det nationella vägnätet, det vill säga där Trafikverket är ansvarig myndighet, men de är frivilliga och rådgivande för de vägar där kommunen ansvarar.

I VGU ges bland annat råd om säkerhet, tillgänglighet och synbarhet vid utformningen av övergångsställen och andra gångpassager. VGU säger bland annat att det behövs en "tydlig gräns mellan gångbana och körbana eller cykelbana som förstås och uppfattas av seende, synsvaga och blinda (syn- och kännbar)". Det ska bland annat finnas en kantsten som är 4-6 cm hög och en del av denna ska vara utan hindrande nivåskillnad. Det slås också fast att vid utformning av övergångsstället "ska hänsyn tas till barn, äldre och funktionshindrade."

Vår förhoppning har varit att kunna jämföra delar av våra inventeringsresultat nedan med statistik om övergångsställen från andra källor. Detta har dock visat sig svårt. Varken Trafikverket, SKL eller Väg- och

transportforskningsinstitutet (VTI) har tillförlitlig nationell statistik för just de kriterier som vi undersökt.

Frånvaron av tillförlitlig statistik beror dels på att kommuner har relativt stor frihet i utformningen av ett övergångsställe. Såväl ekonomiska, geografiska och säkerhetsmässiga förutsättningar som lokala preferenser kan avgöra utformningen. Dels beror det även på att det är frivilligt för kommuner att leverera statistik till bland annat Nationell vägdatabas (NVDB).

2. Resultat inventering av övergångsställen 2014

Totalt undersöktes 318 övergångsställen i den inventering som SRF gjort. Övergångsställen i minst 24 olika kommuner inventerades. Såväl glesbygdskommuner som tätorter fanns bland dessa. Alla platser låg i södra halvan av landet.

2.1. Ljud- och ljusreglerade övergångsställen

För att personer med synnedsättning ska uppnå acceptabel säkerhet och ökad möjlighet att orientera sig anser SRF att övergångsställen i så stor utsträckning som möjligt ska vara ljud- och ljusreglerade.

Av de 318 övergångsställen som SRF inventerade var 80 stycken ljud- och ljusreglerade, det vill säga ungefär en fjärdedel.

I några kommuner noterades inte något ljud- och ljusreglerat övergångsställe alls. Det är dock oklart om detta beror på att det inte finns några sådana övergångsställen i den aktuella kommunen eller om inventeringsgruppen helt enkelt inte stötte på några sådana. De kommuner där inga sådana övergångsställen noterades var Karlskoga, Klarälvdalen, Sotenäs och Strängnäs.

Det finns förstås ett samband mellan ifall övergångsstället har ljud- och ljusreglering och faktorer som var övergångsstället är placerat och hur trafiken ser ut på platsen. I vårt fall syns att inventeringar som gjorts av lokalföreningar i större städer som Eskilstuna, Göteborg och Uppsala noterade en större andel ljud- och ljusreglerade övergångsställen.

År 2011 gjorde organisationen Motormännen en granskning av 162 övergångsställen på 22 orter i Sverige. Av dessa 162 var 96 obevakade och 66 (lite mer än två femtedelar) bevakade, det vill säga ljud- och

ljusreglerade. Motormännens granskning hade alltså en större andel bevakade övergångsställen än SRF:s inventering. Eftersom både Motormännens och SRF:s undersökningar innehåller ett relativt litet urval av övergångsställen är det dock svårt att dra några statistiskt säkra slutsatser om hur stor andel av Sveriges övergångsställen som är ljud- och ljusreglerade. Inte heller finns sådan statistik tillgänglig hos till exempel Trafikverket eller SKL.

Av de 80 övergångsställen i SRF:s inventering som var ljud- och ljusreglerade var det minst 50 stycken som ansågs ha tillräcklig ljudstyrka och minst 49 som hade en taktill riktningspil på ticksignalslådan. I ett par inventeringsrapporter gjordes inga noteringar i samband med dessa två frågor, men vi kan ändå konstatera att vid omkring en tredjedel av de ljud- och ljusreglerade övergångställena upplevdes ljudstyrkan för låg samt att en taktill riktningspil saknades på omkring en tredjedel av de inventerade ticksignalslådorna.

Ett par inventeringsrapporter vittnar också om att det finns ljud- och ljusreglerade övergångsställen vars utformning ändå skiljer sig från de krav som ställs i SRF:s policy för tillgänglig och användbar närmiljö. I Ronneby fanns till exempel övergångsställen med ljussignal och en tryckknapp för gångtrafikanter men utan ljudsignal. I Stenungssund noterades övergångsställen där gångtrafikanten själv aktiverar ljud- och ljussignalen genom att trycka på en knapp.

2.2. Herr Gårman-skylt

Om möjlighet till ljud- och ljusreglering saknas anser SRF att övergångsställen ska vara försedda med en Herr Gårman-skylt samt vara markerade med vita streck.

Några av frågorna i inventeringsmallen - bland annat den som handlar om just Herr Gårman-skyltar - hade formulerats på ett sådant sätt att de kunde tolkas och besvaras på lite olika sätt av de som gjorde inventeringarna. Därför är det svårt att slå fast ett entydigt resultat av dessa frågor.

Det kan dock konstateras att en majoritet av övergångställena hade en Herr Gårman-skylt oavsett om de var ljud- och ljusreglerade eller inte. I många kommuner som till exempel Borlänge, Eskilstuna, Karlskoga, Karlskrona, Klarälvdalen, Orust, Sotenäs och Strängnäs hade samtliga inventerade övergångsställen en sådan skylt.

Enligt inventeringsrapporterna fanns det också övergångsställen som varken hade ljud- och ljusreglering eller en Herr Gårman-skylt. Exempel på sådana verkar ha funnits i Gävle, Göteborg, Kungälv, Ronneby, Stenungsund, Strängnäs, Sunne/Torsby, Tjörn, Uddevalla och Uppsala/Knivsta.

Att en Herr Gårman-skylt inte noterats i en inventeringsrapport behöver dock inte med säkerhet betyda att sådan inte fanns. Dels kan den ha missats på något ställe. I någon enstaka inventeringsrapport kommenterades exempelvis att skylten ibland var svår att hitta och att den på ett ställe var placerad på en husvägg. Dels kan en rapportör också ha låtit en gångpassage passera som övergångsställe i inventeringen och en gångpassage markeras inte med Herr Gårman-skylt.

2.3. Stolpar och pollare

SRF anser att det alltid måste finnas en stolpe eller pollare som markerar övergångsstället och det är viktigt att dessa placeras på ett enhetligt sätt.

Även frågorna som handlade om ifall stolpe eller pollare finns och om dessa var enhetligt placerade kunde tolkas och besvaras på lite olika sätt varför exakt antal eller andel inte kan redovisas. Med ovanstående resultat i minnet, där en fjärdedel av övergångsställena hade ljud- och ljusreglering och en majoritet hade en Herr Gårman-skylt, kan vi dock anta att en tydlig majoritet av de inventerade övergångsställena hade minst en stolpe. Det verkar också vara så att bara på några få av de inventerade platserna påträffades en pollare. Det är dock svårt att veta i hur många fall det fanns behov av en pollare.

Bara i ungefär hälften av inventeringsrapporterna besvarades frågan om ifall stolpar och eventuella pollare ansågs vara enhetligt placerade. En tydlig majoritet av de som angav svar här ansåg dock att det inte fanns en enhetlig placering på de eventuella stolpar och pollare som fanns

2.4. Placering i förhållande till korsningar och cykelbanor

SRF vill ha förskjutna övergångsställen. Det innebär att övergångsstället ska ligga en bit in ifrån korsningen. Det ska alltid utgå från en rak kant. Övergångsställen ska även omfatta eventuell cykelbana.

Även de frågor som handlade om övergångsställets placering i förhållande till korsningar, trottoarkanter och eventuella cykelbanor tolkades och besvarades på lite olika sätt.

Det som kan konstateras här är att de allra flesta övergångsställen som ligger vid en korsning ligger förskjutet från denna korsning. I endast ett par fall, som till exempel i Håbo och Oskarshamn, har inventerarna gjort noteringar om att övergångsstället ligger för nära rondell eller korsning. I Eskilstuna, Katrineholm och Oskarshamn har det också gjorts noteringar om att det fanns övergångsställen som inte utgick rakt från trottoarkanten. Det är dock omöjligt att utifrån inventeringsmaterialet säga hur stor andel av övergångsställena det rör sig om.

Det kan även konstateras att det finns övergångsställen som inte omfattar eventuella cykelbanor som finns i samband med övergångsstället, så att gångtrafikanter behöver korsas cykelbanan innan de kommer fram till själva övergångsstället. Det är dock även här svårt att säga hur stor andel det rör sig om.

2.5. Kantstenar och beläggning på trottoaren

SRF anser att alla övergångsställen ska ha en kantsten som är 6 - 8 cm hög. Denna kant ska ha en nedfasad ramp på 90 cm för rullstolar på ena sidan av den stolpe/pollare som ska finnas. Förutom vita streck på vägbanan ska beläggningen vid övergångsstället vara i avvikande färg och struktur. Beläggningen ska omfatta hela övergångsställets bredd.

Minst tre femtedelar av de inventerade övergångsställena hade en kantsten. Den faktiska andelen kan dock vara större än så. Det kan till exempel vara så att några av de inventerade platserna egentligen var gångpassager, som inte har några kantstenar. Det kan också vara så att i något fall har de som gjort inventeringen bara noterat de kantstenar som var 6-8 cm höga och inte de som var lägre än så. Hur många kantstenar som var 6-8 cm höga framgår inte av materialet.

I många kommuner, som till exempel Gävle, Göteborg, Orust och Oskarshamn, hade alla inventerade ställen en kantsten. I andra kommuner, som till exempel Klarälvdalen, Mark och Uppsala/Knivsta, var det bara en viss andel som enligt inventeringsrapporterna hade kantsten. På något enstaka ställe har det också noterats att kantstenen upplevdes för hög.

Omkring tre femtedelar av de inventerade övergångsställena hade en nedfasad kant. Även här finns dock oklarheter. Den svarande kan både ha avsett den 90 cm breda ramp för rullstolar och barnvagnar som SRF lyfter fram i sin policy för närmiljö eller en nedfasning längs övergångsställets hela bredd.

Också när det gäller den nedfasade rampen syns vissa skillnader mellan de inventerade kommunerna. På flera håll, som exempelvis i Borlänge, Oskarshamn, Stenungsund och Strängnäs, hade alla eller de flesta övergångsställena en nedfasad kant. På andra ställen verkar förekomsten väldigt dålig. I till exempel Klarälvdalen hade inget av de 18 inventerade övergångsställena en nedfasad ramp och i till exempel Eskilstuna, Kungälv, Mark, Ronneby och Tjörn var andelen bara hälften eller lägre.

Uppskattningsvis hade minst hälften av de undersökta övergångsställena en avvikande beläggning på trottoaren vid övergångsstället. Det var dock inte alltid så att både färgen och strukturen på denna beläggning skiljde sig från omkringliggande beläggning. Ibland var det bara färgen som var avvikande och ibland endast strukturen.

Utifrån de inkomna inventeringsrapporterna är det svårt att slå fast hur många av platserna som hade en beläggning där både färg och struktur var avvikande. Det rör sig dock troligen om betydligt mindre än hälften av alla undersökta övergångsställen och kanske så få som en tredjedel.

Eskilstuna är exempel på en kommun där beläggningen på många ställen hade avvikande färg men inte avvikande struktur. I Uddevalla fanns exempel på motsatsen, det vill säga avvikande struktur men inte avvikande färg.

3. Slutsatser och reflektioner

Som nämnts ovan formulerades några av de frågor som ställts i den inventeringsmall som användes, tyvärr på ett sådant sätt att det fanns ett tolkningsutrymme för de som skulle besvara frågorna. Därför finns i några fall inte en enhetlighet i hur svaren angavs i inventeringsrapporterna. Detta gör förstås att det funnits svårigheter med att slå fast kvantitativa och entydiga resultat. Dessutom är de övergångsställen som inventerades bara en liten bråkdel av alla övergångsställen som finns i landet. Vidare kan det också vara så att i några fall har så kallade gångpassager redovisats som ett övergångsställe.

Med anledning av detta ska de resultat som redovisas i denna rapport behandlas med viss försiktighet. De bör mer ses som ungefärliga värden än som statistiskt säkra fakta.

Denna försiktighet bör gälla på både nationell och kommunal nivå. I de fall där kommuner nämns är det bara som exempel på hur det såg ut i vår begränsade inventering.

Det rör sig inte bara om ett begränsat antal inventeringar i ett begränsat antal kommuner. Det rör sig också i de flesta fall om begränsade områden som inte kan ses som representativa varken för hela landet eller för den specifika kommunen. Många av inventeringarna har till exempel gjorts i eller omkring centrala delar av kommunen och inte i bostadsområden eller glesbygd.

Sammanfattningsvis kan ändå följande resultat från SRF:s inventering lyftas fram.

- En fjärdedel av de inventerade övergångsställena var ljud- och ljusreglerade.
- Omkring två tredjedelar av dessa ansågs ha en tillräcklig volym på ticksignalen.
- Omkring två tredjedelar av dessa hade en taktil riktningsvisare på ticksignalslådan.
- En majoritet av övergångsställena hade en herr Gårman-skylt, men det finns också exempel där varken ljud- och ljusreglering eller Herr Gårman-skylt påträffades.
- I många fall ansågs eventuella stolpar och pollare inte vara enhetligt placerade.
- Långt ifrån alla övergångsställen har en tydlig kantsten som är 6-8 cm hög eller en nedfasad ramp för rullstolar och barnvagnar.
- I inventeringsmaterialet finns exempel på att övergångsställen ligger för nära korsningar, inte utgår rakt från trottoaren och inte omfattar eventuell cykelbana.
- Betydligt mindre än hälften av de inventerade övergångsställena hade en beläggning på intilliggande trottoar där både färg och struktur var avvikande.

Avslutningsvis kan det därmed konstateras att de inventerade övergångsställena inte till fullo motsvarar de krav och önskemål som SRF har samt att det finns anledning för SRF att fortsätta att arbeta både lokalt och nationellt för att förbättra tillgängligheten och säkerheten vid landets övergångsställen.

Bilaga 1

Mall för inventering av övergångsställen

I arbetet för att förbättra trafikmiljön för synskadade, vill vi göra en inventering av hur väl övergångsställena i kommunerna överensstämmer med de krav vi har på säkra övergångsställen i Policyn för tillgänglig miljö. Att vistas i trafiken innebär alltid en risk för oss med en synskada. Därför är utformningen av övergångsställen en viktig säkerhetsfråga.

Vi hoppas att ni vill vara med och svara på några frågor kring övergångsställen i er kommun. För att materialet ska vara användbart vill vi att ni undersöker minst 10 övergångsställen i er kommun och besvarar följande frågor. Finns det färre övergångsställen i kommunen inventerar ni dem ni har. Det är viktigt att ni dokumenterar var det finns övergångsställen som inte uppfyller våra krav. Ni kan sedan använda dokumentationen i ert påverkansarbete gentemot kommunen.

Har ni några frågor kring inventeringen så hör gärna av er till oss i arbetsgruppen för fysisk tillgänglighet. Skicka in inventeringen senast den 31 oktober till jeanet.kjoller@srf.nu Har ni några frågor hör av er till Jeanet Kjoller 08-39 92 65.

Föreningens namn:

Kontaktperson:

Telefonnummer/e-postadress:

Hur många övergångsställen inventerades:

1. Övergångsställen ska vara ljud och ljusreglerade, där ljud och ljusreglering saknas ska övergångsställena vara försedda med en Herr Gårman-skylt samt vara markerade med vita streck.
 - a. Hur många av de inventerade övergångsställena var ljud och ljusreglerade?
 - b. Var ljudnivån tillräcklig? Ja st Nej st

- c. På hur många av övergångsställena med ticksignaslåda/knatterboxen fanns det även en riktningspil för att underlätta orienteringen?
 - d. Hur många av de övergångsställen som saknade ljud- och ljusreglering hade en Herr Gårman-skylt?
2. Övergångsställena ska vara förskjutna, det innebär att de ska ligga en bit från korsningen och utgå från en rak kant.
- a. Hur många av de övergångsställen som fanns vid en korsning, låg förskjutna och utgick från en rak kant?
3. Finns det cykelbanor i närheten, vill vi att övergångsstället även omfattar cykelbanan för att göra det säkrare att korsa cykelbanan.
- a. Där det fanns en cykelbana, hur många av dessa omfattades av övergångsstället?
4. Det ska finnas en stolpe eller pollare som markerar övergångsstället och det är viktigt att de placeras på ett enhetligt sätt i hela kommunen.
- a. Hur stor andel av övergångsställena är markerade med en stolpe eller pollare?
 - b. Anser ni att stolpar eller pollare har placerats på ett enhetligt sätt vid övergångsställena i er kommun?
5. Övergångsställen ska ha en kantsten som är 6 - 8 cm hög samt vara försedda med en nedfasad kant på 90 cm för rullstolar på ena sidan av stolpen/pollaren.
- a. Hur många av övergångsställena har kantsten?
 - b. Hur många av övergångsställena har en nedfasad kant?

6. Beläggningen vid övergångsstället ska vara i avvikande färg och struktur och omfatta hela övergångsställets bredd.
 - a. Hur många av övergångsställena har beläggningen vid övergångsstället i avvikande färg och struktur?

7. Övriga synpunkter om trafiksäkerheten vid övergångsställena ni inventerade?

Vi tackar för ert arbete, svaren kommer att användas i vårt fortsatta arbete för en säker trafikmiljö för synskadade i Sverige.

Bengt Bäcke bengt.backe@srf.nu 08-39 92 74

Jeanet Kjöllér jeanet.kjoller@srf.nu 08-39 92 65

Jimmy Pettersson jimmy.pettersson@srf.nu 08-39 94 46

Bilaga 2

Om övergångsställen i SRF:s policy för tillgänglig och användbar närmiljö

Följande är ett kort utdrag ur SRF:s policy för tillgänglig och användbar närmiljö.

Det viktigaste är inte att det finns en rikstäckande standard för hur övergångsställen ska utformas och var stolpen vid övergångsstället ska vara placerad, utan att det ser likadant ut lokalt.

SRF vill ha förskjutna övergångsställen. Det innebär att övergångsstället ska ligga en bit in ifrån korsningen. Det ska alltid utgå från en rak kant. Övergångsställen ska även omfatta eventuell cykelbana. Det måste finnas en stolpe eller pollare som markerar övergångsstället och det är viktigt att dessa placeras på ett enhetligt sätt. Alla övergångsställen ska ha en kantsten som är 6 - 8 cm hög samt vara försedda med en nedfasad kant på 90 cm för rullstolar på ena sidan av stolpen/pollaren. Beläggningen vid övergångsstället ska vara i avvikande färg och struktur. Beläggningen ska omfatta hela övergångsställets bredd.

För att personer med synnedsättning ska uppnå acceptabel säkerhet och ökad möjlighet att orientera sig i trafiken ska övergångsställen vara ljud- och ljusreglerade. Där möjlighet till ljud och ljusreglering saknas ska övergångsställen vara försedda med Herr Gårman-skylt samt vara markerade med vita streck.

Vid ljud- och ljusreglerade övergångsställen skall knatterboxarna förses med vibration, oavsett trafikintensitet. Ljudnivån ska vara flexibel utifrån trafiktäthet. Gångtiderna vid ljud- och ljusreglerade övergångsställen ska anpassas så att gångtrafikanter hinner över, även vid bredare gator. En riktningsvisare i form av en pil ska finnas på knatterboxen, på pollaren eller annan horisontell yta.

En kartillustration av gatupassagen ska vara placerad i horisontellt läge på ovansidan av knatterbox, pollare o dyl. Kartillustrationen ska innehålla antalet körfält samt om det finns refug. Om pollare används i samband med övergångsställen ska de vara runda och försedda med ljud och ljus för att underlätta orientering och möjlighet att kunna ta sig rakt över med hjälp av ljudet.

I SRF:s policy för en tillgänglig och användbar närmiljö finns mer information om våra krav på till exempel gångpassager, ledstråk och annan fysisk miljö.

Policyn går att hitta i sin helhet på SRF:s hemsida www.srf.nu. Den går också att beställa från riksförbundet på telefon 08-39 90 00.