



KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

NOTAT

Til ØU

06-01-2016

Sagsnr.
2015-0219451

Svar fra Movia om handicaptilgængelighed i busserne

Dokumentnr.
2015-0219451-4

Økonomiudvalget havde den 25. august 2015 møde med kommunens Handicapråd. Handicaprådet rejste en række problemstillinger i relation til tilgængeligheden for handicappede til busserne i København. Spørgsmålene blev oversendt til besvarelse af Movia.

Sagsbehandler
Mikkel Krogsgaard Niss

Økonomiforvaltningens brev til Movia samt Movias svar er vedlagt til Økonomiudvalgets orientering. Materialet vil også tilgå Handicaprådet.

**Center for Byudvikling,
afsnit 4**

Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1599 København V

E-mail
B47R@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

Københavns Kommune
Københavns Rådhus
1599 København V
Søren Tegen Pedersen

Sagsnummer
ThecaSag-124935
Movit-3169675

Sagsbehandler TOR
Direkte +45 36 13 16 40
Fax -
TOR@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

18. december 2015

Tilgængelighed for handicappede

Københavns Kommune har med brev af 15. oktober rejst en række spørgsmål om tilgængeligheden for handicappede til busserne i København.

Overordnet kan jeg sige, at tilgængeligheden for handicappede til busserne er af stor betydning i Movias arbejde med at forbedre busproduktet.

Movias bestyrelse vedtog i maj 2013 en tilgængelighedspolitik, der blandt andet har ledt til at Movia har etableret Tilgængelighedsforum med repræsentanter fra Danske Handicaporganisationer, Ældre Sagen og LO Faglige Seniorer.

Tilgængelighedsforum ser bredt på tilgængelighed for alle typer af handicapgrupper og på de forskellige typer af kørsel Movia varetager, dvs. almindelige busruter, handicapkørsel og Flextrafik.

De spørgsmål, som Københavns Kommune har stillet - eller nogen der ligner ret meget, drøftes i Tilgængelighedsforum.

Movia deltager også gerne i kommunernes arbejde med at forbedre tilgængeligheden til/fra bussen. Senest har Movia som bekendt medvirket i Københavns Kommunes arbejde med at kortlægge mulighederne for at forbedre tilgængeligheden på stoppesteder i Københavns.

Svarene på de konkrete spørgsmål følger neden for:

1. *Benyttelsen af handicapramper ved midterste dør og retningslinjerne for chaufførernes håndtering af disse*

Movia gennemfører ikke tællinger af, i hvilket omfang handicapramperne i busserne anvendes. Gennem den løbende dialog med operatørerne, og observationer Movias Trafikservice foretager er det dog vores vurdering, at benyttelsen er meget begrænset.

Retningslinjerne for chaufførerne er, at chaufføren ikke må forlade sin plads og hjælpe under kørslen. Det er der flere årsager til.

- Dels det arbejdsmiljømæssige aspekt, hvor chaufføren skal være uddannet til at kunne tage ansvar for håndtering af handicappede herunder løft, skub og fastspænding af evt. kørestol.
- Dels hensynet til økonomi og rejsetid. Skal chaufføren forlade sin plads skal penge fjernes og en del af bussens it lukkes ned af sikkerhedsmæssige årsager. Det vil tage tid og gå ud over køretid og plan. Derfor opfordres kørestolsbrugere i dag til at have en hjælper med, når de gerne vil benytte busserne.

2. Placeringen af handicapknappen på siden af busserne, herunder mulighederne for omplacering af disse

Med hensyn til placeringen af stopknappen på siden af busserne er den reguleret i Trafik- og Byggestyrelsens bekendtgørelse: "Detailforskrifter for Køretøjer – BEK nr. 434 af 29. april 2014 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr pkt. 10.01.006":

Af bekendtgørelsen fremgår, at: *anordninger til åbning af dør til kørestol skal være placeret højst 1,30 m over gulvet eller jorden, hvad enten de findes i eller uden for køretøjet.*

Busserne i Movias drift lever naturligvis op til dette krav.

3. Tilgængelighed til stoppesteder med høje kantsten ved Den Kvikke Vej/Nørre Campus og andre steder der får høje kantsten. Handicaptilgængeligheden til fremtidigt materiel

For at tilgodese lav niveauforskel ved ind- og udstigning af busserne er stoppestederne på Den Kvikke Vej/Nørre Campus etableret med den maksimalt tilladte højde på 17 cm.

Af vejreglerne afsnit 5.3.5 fremgår det således at:

Hvis bussen kan køre retlinjet ind i stoppestedet (f.eks. ved fremrykkede stoppesteder), kan kantstenen etableres op til 17 cm høj.

At kantstenen på Den Kvikke Vej er højere end vanligt, og kantstenene også vil blive det fremover på dele af Amager, ses som positivt og et skub i den rigtige retning. Men Tilgængelighedsforum har haft meget fokus på, at man skal kunne komme på, såvel som af og at den manglende understøttende infrastruktur forsat er en udfordring. Det er meget få steder med

høje kantstene, og de er ikke nødvendigvis der, hvor den bevægelseshandicappede skal af eller på bussen.

Samtidig vurderes det, at større højder end de 17 cm bl.a. vil medføre en væsentligt øget risiko for, at bussen jævnligt påkører kantstenen.

Forummet har i gennem et stykke tid haft et særligt fokus på de udfordringer, der er med de manuelle ramper og på, om elektriske ramper ville kunne afhjælpe dette i fremtidigt materiel.

Movia har i dag ramper i alle busser. Da ramperne ganske rigtigt skal løftes manuelt, er det nødvendigt med en ledsager. Movia kan desværre ikke tilbyde, at kørestolsbrugere kan være helt selvhjulpne, hvis ramperne ikke kan betjenes af kørestolsbrugere og gangbesværede selv.

Movia har måttet konstatere, at erfaringerne med anvendelse af elektriske ramper blandt andre trafiksselskaber er begrænsede og usystematiske. Der er meget få, der anvender elektriske ramper, og der henvises til, at de sjældent bruges.

De begrænsede erfaringer, der er fra brug i vinterperioden, er desuden negative, idet ramperne fyldes med grus og sne og derfor sætter sig fast, så bussen ikke kan køre videre.

Det har således taget lang tid at finde en bus med monteret elrampe til demonstration, men det er i efteråret lykkedes at præsentere Tilgængelighedsforum for to busser med elektriske ramper forud for, at de bliver indsat i drift i Odense.

Præsentation gav anledning til en del overvejelser om, hvor meget elektriske ramper vil afhjælpe de problematikker, der er med de manuelle ramper. Elramperne vurderes til først og fremmest at være til glæde for rollatorbrugere og dårligt gående. Tilgængelighedsforum har derfor aftalt at følge erfaringerne med indsættelsen i Odense nøje det næste halve år, før der gøres mere hos Movia.

De udfordringer, som Tilgængelighedsforum ser i forhold til en elektrisk rampe, er:

- At selvom bussen "knæler" (til ca. 17 cm) og kantstenen er høj (typisk 8 cm) vil der være en pæn stigning på rampen, typisk minimum 8%, hvor det anbefalede er 5% for manuelle kørestole. Det kræver styrke i overkroppen for en kørestolsbruger at komme op og sikre, at man kommer ned i langsomt tempo, uden at brugeren glider/falder ud af stolen.
- At rampens længde gør, at kørestolens for- og baghjul kan komme til samtidig at ramme de lave kanter, der er ved kontakt til henholdsvis fortov og bus og det "fælles bump" er svært at passere.

- At gøre rampen længere og dermed hældningen mindre skaber et andet problem, da en "Ø" som ramper går fra ofte ikke er så bred, og kørestolen skal kunne være helt fri af rampen uden risiko for at falde ned af den modsatte kantsten på cykelsti eller kørebane.
- At det er svært som kørestolsbruger uanset funktionsniveau selv at fastspænde stolen i bussen.
- At det er svært for kørestolsbrugeren at nå en udvendig betjeningsknap uanset hvilken højde den placeres i, da der ofte er afstand mellem kantsten og bus. Og at den varierende højde på kantsten gør, at knappen opleves som at sidde i forskellig højde for brugeren.
- At der ved mange stoppesteder vil være en sikkerhedsrisiko i forhold til cyklister.

Det er således Tilgængelighedsforums vurdering, at det af ovennævnte grunde fortsat vil være nødvendigt for kørestolsbrugere at have en hjælper med ved anvendelse af busser.

Som det fremgår er det nok ikke realistisk, at vi kan gøre passagerer, der er kørestolsbrugere, selvhjulpne alene ved at montere automatiske ramper i busserne. Der skal formentlig samtænkes en løsning med infrastrukturen langs de linjer, vi i givet fald udstyrer med automatiske ramper.

Når erfaringerne fra Odense foreligger, og Tilgængelighedsforum har haft lejlighed til at vurdere erfaringerne, vil vi meget gerne i samarbejde med Københavns Kommune vurdere, hvordan vi bedst kan skabe bedre mulighed for, at kørestolsbrugere kan benytte busserne uden at være afhængige af hjælpere.

Venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen



Trafikselskabet Movia
Gl. Køge Landevej 3
2500 Valby
Att: Dorthe Nøhr Pedersen

15-10-2015

Sagsnr.
2015-0219451

Dokumentnr.
2015-0219451-2

Handicaptilgængelighed til busser i København

Københavns Kommunes Økonomiudvalg havde den 25. august 2015 møde med kommunens Handicapråd. Handicaprådet rejste en række problemstillinger i relation til tilgængeligheden for handicappede til busserne i København. På den baggrund ønsker Økonomiforvaltningen Movias svar på nedenstående spørgsmål.

Benyttelse af handicapramper i busserne

Alle busser er udstyret med handicapramper ved den midterste døråbning. Ifølge Handicaprådet bliver disse ramper dog sjældent brugt af de bevægelseshandicappede. Handicaprådet vurderer, at det måske kan skyldes, at chaufførerne ikke må betjene ramperne ifølge arbejdsmiljøreglerne. Hermed får de bevægelseshandicappede kun adgang til busserne, hvis de medbringer en hjælper.

Movia bedes redegøre for brugen af handicapramperne, herunder chaufførernes retningslinjer for håndtering af bevægelseshandicappedes adgang til busserne.

Busmateriel og høje stoppesteder ved Nørre Campus

Stoppestederne ved Den Kvikke Vej/Nørre Campus er bygget høje for at sikre let adgang til busserne for bevægelseshandicappede. I praksis er der ifølge Handicaprådet stadig et 'trin' op ved midterdøren på laventrebusserne (grundet en svag opadgående hældning fra fordør til midterdør), hvilket umuliggør direkte indkørsel med kørestole i de busser, der betjener Den Kvikke Vej/Nørre Campus.

Movia bedes redegøre for, hvordan handicaptilgængeligheden i fremtidigt busmateriel vil blive sikret. Herunder særligt for det materiel, der betjener Den Kvikke Vej/Nørre Campus samt andre steder i København, der har eller får høje kantsten (f.eks. Amagerbrogade).

Placering af handicapknap på siden af bussen

Handicaprådet vurderer, at den knap man bestiller knæling og åbning af bagdøre med, er placeret i en uoptimal højde for de handicappede, der sidder i kørestol. Dette forværres af de høje kantsten ved Den Kvikke Vej/Nørre Campus.

Movia bedes redegøre for placeringen af handicapknappen på siden af busserne, herunder mulighederne for omplacering af disse.

Jeg ser frem til jeres svar på ovenstående spørgsmål. Jeg vil bede om, at svarene har en form, så de kan videreformidles direkte til overborgmesteren, Økonomiudvalget og Handicaprådet.

Med venlig hilsen



Søren Tegen Pedersen
Direktør