



Til ØU

Orientering til ØU vedr. Movia's drøftelse af adgangsforhold for handicappede til busser

På foranledning af Københavns Kommunes repræsentant i Movia's bestyrelse Jesper Christensen har Movia's direktion overfor Københavns Kommune samt Movias bestyrelse, gjort rede for handicappede borgeres adgangsforhold til det kollektive transportsystem.

Jesper Christensen tog problemstillingen om tilgængelighed i den offentlige transport op efter et møde mellem Økonomiudvalget og Handicaprådet d. 22. september 2009. Her gjorde rådets medlemmer opmærksom på, at bussernes ramper til kørestole reelt ikke er anvendelige for de handicappede, da en kørestolsbruger ikke selv kan betjene rampen, og buschaufføren ikke har mulighed for at assistere.

Movia's redegørelse for adgangsforhold til busserne

Movia har i et brev af d. 30. oktober 2009 overfor Københavns Kommune redegjort for handicappedes muligheder for at benytte forskellige former for offentlig transport. Selskabet erkender, at det under de nuværende forhold er en forudsætning, at den handicappede selv kan betjene de kollektive bussers ramper. Ramperne er dog relativt korte, hvilket medfører en stor hældning. Yderligere er der tale om manuelle svingramper, som er meget vanskelige eller helt umulige for kørestolsbrugeren at betjene på egen hånd.

Det er Movia's vurdering, at det vil kræve uforholdsmæssigt meget køretid såfremt chaufføren skulle assistere den handicappede i brugen af rampen. Chaufføren vil skulle slukke bussen helt samt afmontere billetmaskine og møntholder, for at kunne forlade sin plads og hjælpe den handicappede borger. Dette vil påvirke overholdelsen af køreplanen negativt, til gene for de øvrige passagerer.

Alternativt til de nuværende ramper kan andre tekniske løsninger overvejes. Blandt disse er længere ramper, der vurderes at ville koste 13-39 mill. kr. i ombygningsudgifter og elektriske ramper, der vil koste 0,2-0,6 mill. kr. at etablere pr. bus. Begge løsninger vurderes at involvere en række udfordringer.

Movia henviser i sit svar til en række supplerende transportmuligheder for handicappede i form af:

- Hovedstadsområdets 20 servicebuslinier, hvor chaufføren har mulighed for at assistere kørestolsbrugere

20-11-2009
Sagsnr. 2009-162317
Dokumentnr. 2009-710665
Sagsbehandler Cathrine P. Kleffel

Center for Økonomi

Rådhuset, 2. sal, 47
1599 København V

Telefon
3366 2359

E-mail
ck@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800206

www.kk.dk

- Handicapkørsel, hvor svært bevægelseshæmmede borgere kan blive kørt og fulgt sikkert fra dør til dør

Movia's beslutning

Movia's direktion fremlagde på bestyrelsesmødet i Movia den 12. november 2009 redegørelsen om handicappedes mulighed for at benytte det ordinære bussystem.

Bestyrelsen tog redegørelsen til efterretning. Bestyrelsen udtrykte samtidig ønske om, at Movia drøfter adgangsforholdene til busserne for fysisk handicappede med handicaporganisationerne i Movia's nystiftede dialogforum, hvor handicaporganisationerne er repræsenteret, og derefter vender tilbage til bestyrelsen med resultatet heraf.



Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
1599 København V.
Att. Gert H. Mortensen

Sagsnummer
107178-617842
THECA

Sagsbehandler MLL
Direkte 38 13 15 05
Fax
MLL@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 88 65 69
EAN nr: 5798000018798

30. oktober 2009

Handicappedes adgang til Movias busser

På foranledning af Københavns Kommunes repræsentant i Movias bestyrelse Jesper Christensen skal Movia hermed gøre rede for forhold med betydning for handicappedes muligheder for at benytte det ordinære bussystem.

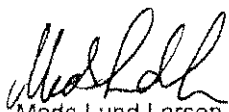
Der refereres i den forbindelse til et svar, som Movia i januar 2008 gav på en lignende henvendelse fra Transportministeriet i forbindelse med De Samvirkendes Invalideorganisationers henvendelse til ministeriet om fysisk handicappedes manglende muligheder for at få hjælp fra chaufføren i ordinære bybusser.

Movias brev af 29. februar 2008 vedlægges.

I tilknytning til brevet bemærkes, at langt de fleste busser kan knæle ved stoppestedet, og chaufførerne er instruerede om at aktivere denne funktion, hvis der er ældre eller handicappede ved stoppestedet.

Busserne er ligeledes forsynet med rampe til kørestole, men det er under de nuværende forhold en forudsætning, at den handicappede selv sørger for at betjene rampen. Hvis chaufføren skal assistere, vil det indebære, at han slukker motoren, tager nøglen ud og afmonterer billetmaskinen og møntboksen. Det har hidtil været vurderingen, at det vil koste uforholdsmæssig meget køretid og vil være ødelæggende for sammenhængen i køreplanerne, hvis chaufførerne skulle yde denne service.

Venlig hilsen


Mads Lund Larsen
Bestyrelsessekretær



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att: Tine Lund Jensen

Sagsnummer
108438-252892
THECA

Sagsbehandler MLL
Direkte 36 13 15 05
Fax 36 13 20 93
MLL@movia.dk

CVR nr. 29 89 65 69
EAN nr. 5798000016798

29. februar 2008

Kære Tine Lund Jensen

Du har i brev af den 29. januar bedt om en redegørelse for, hvordan handicappedes adgang til bybusser håndteres. Anledningen hertil er De Samvirkendes Invalideorganisationers henvendelse til ministeriet om fysisk handicappedes manglende muligheder for at få hjælp fra chaufføren i ordinære bybusser.

Nedenfor gennemgås kort det regelsæt Movia følger og nuværende supplerende tilbud samt en konsekvensvurdering.

Almindelig rutetrafik med bus

Så godt som alle Movias busser er lavguivsbusser med kørestolsrampe. Anvendelse af rampen er i praksis betinget af, at den handicappede har en hjælper. Kørestolen placeres, så brugeren har ryggen mod kørselsretningen. Almindelige kørestole skal være bremsede og spændt fast med bussens sikkerhedssele. El-kørestole skal blot være bremsede.

I andre busser kan sammenklappede kørestole medtages, når chaufføren skønner, at der er plads. Kørestolsbrugeren skal selv sørge for hjælp til at komme ind og ud. El-scootere (minicrossere) kan ikke medtages i bussen.

S-tog og Metro:

I S-togene er der ramper således, at alle typer kørestole kan komme med. Rampene er placeret lige bag S-togsføreren. Kørestolsbrugeren skal opholde sig ud for S-togsføreren, når toget standser, give denne signal om, at vedkommende vil med og fortælle, hvor han skal af igen. S-togsføreren hjælper kørestolsbrugeren med at komme ind og ud ad toget.

Har man, som kørestolsbruger i Metroen, behov for hjælp eller ekstra tid ved af- og påstigning kan man kontakte kontrolrummet ved opkaldsstederne i togene og på perronerne.

Movias udbudsbetingelser:

Knæling

Alle busser skal kunne "knæle" således, at ind- og udstigningshøjden reduceres med mindst 7 cm.

Kørestolsrampe

Alle busser skal ved midterdøren være forsynet med enten motordrevet, udskydelig rampe eller manuel svingrampe, som skal kunne betjenes ved hjælp af separat fastmonteret betjeningsanordning, der er fastgjort til rampen. Rampen skal være udformet således, at der sikres en smudsfri og nem betjening for kunderne.

Rampens størrelse skal være 87 cm x 87 cm. Rampens flader skal være skridsikre.

Bussen må ikke kunne køre med rampen i funktion.

Foran midterdøren skal der, på den udvendige busside, monteres en trykknop for bestilling af døråbning. Trykknappen skal placeres således, at kørestolsbrugeren ikke kan kollideres med hverken rampe eller dør under aktivering.

Supplerende tilbud

Servicebusser

I 12 kommuner i Hovedstadsområdet er der p.t. i alt 20 servicebuslinjer, som lever op til det, som efterspørges af DSI, og flere kommuner kommer stadig til. Således har Københavns Kommune planlagt otte servicebuslinjer oven i de to, der allerede betjener Valby og Vanløse.

Servicebusserne er busser, som binder kommunen eller bydele sammen på en hensigtsmæssig måde. Busser som kører mellem rådhus, bibliotek, ældrecentre o.s.v, samtidig med at materiellet er let tilgængeligt (lav indstigning, 2 kørestolspladser). Udover dette stiller Movia krav om, at servicebuschaufførerne skal yde en ekstra service til kunderne. Vi skriver følgende i vores udbudsbetingelser:

"I forbindelse med servicebuskørsel lægger Movia vægt på, at bussen kører regelmæssigt uden forsinkelser og udgåede ture, idet brugerne af bussen overve-

jende er ældre og gangbesværede, der er særdeles afhængige af bussens præcision og stabilitet. Samtidig er brugeren ofte afhængig af chaufførens hjælp ved ind- og udstigning af bussen, hvorfor det ligeledes er vigtigt, at chaufførerne er rutinerede og har flair for god kundeservice, og at det overvejende er de samme, faste chauffører, der betjener de enkelte linjer."

Handicapkørsel

Trafikskabet administrerer den lovpligtige fritids- handicapkørselsordning, som tilbydes svært bevægelseshæmmede. Ordningen betyder, at handicappede kan blive kørt og fulgt sikkert fra dør til dør.

For at blive optaget i ordningen er der nogle betingelser der skal være opfyldt:

- Skal være fyldt 18 år
- Være så bevægelseshæmmet, at man ikke kan benytte den alm. kollektive trafik (excl. servicebusser).
- Personer med et andet svært handicap, kan også blive optaget i ordningen. Det skal klart dokumenteres, at der ikke er andre muligheder for at benytte offentlige trafikmidler med hjælp fra en ledsager.
- Fået bevilget et ganghjælpemiddel rollator, gangbuk, albuestokke el. kørestol fra det offentlige.

Som medlem af kørselsordningen tilbydes følgende:

- Kørsel alle dage hele året rundt, 24. timer i døgnet.
- Kørsel fra entredør til entredør (inklusive transport op/ ned af trapper).
- Mulighed for at medbringe op til to betalende ledsagere.
- Gratis at medbringe to børn under 12 år.
- Mulighed for kørsel med servicebusser.
- Betaling via et afstandsbasert takstsystem

Tekniske løsninger

Nuværende situation

Manuel svingrampe

Det er et krav, at alle Movias busser fremover er lavgulvs- eller laventrebusser og, at de er udstyret med en kørestolsrampe ved midterdøren. Alle nuværende ramper er manuelle svingramper, men der findes flere varierende betjeningsanordninger. Betjening af rampen på egen hånd er meget vanskelig eller helt umulig for kørestolsbrugere. Rampen skal ind og ud ved både på- og afstigning. Skal den manuelle rampe i funktion, kræver det, at kørestolsbrugeren har en hjælper.

Vurdering

Den forholdsvis store stigning på rampen og den manuelle betjening af rampen, der kræver hjælp i langt de fleste tilfælde, er i sagens natur et reelt tilgængelighedsproblem for kørestolsbrugeren, som gør det vanskeligt at være selvhjulpne kørestolsbrugere i den almindelige bustrafik.

I øvrigt kan kørestolsbrugeren kun blive billetteret, hvis der er en, der hjælper med dette, eller hvis chaufføren forlader sin plads.

Alternative løsninger

Der findes forskellige alternative, tekniske løsninger som kunne være med til at forbedre ind- og udstigningsforholdene for kørestolsbrugere.

Længere rampe

En længere rampe ville gøre hældningen mindre. Dette vil betyde, at kørestolsbrugeren eller en hjælper vil få lettere ved at få kørestolen ind og ud af bussen. Rampens længde er dog begrænset af bussens øvrige mål og indretning - den skal fx ikke kollidere med sæder og lignende, når den er i brug.

En længere rampe betyder, at den bliver tungere og dermed vanskeligere at slå ud og ind. Rampens længde kan også give problemer ved en række stoppesteder, hvor forholdene ikke tillader en længere rampe. Skal rampen gøres længere i busser i nuværende kontrakter, vil det betyde en ombygningsudgift på 10.000-30.000 kr. pr. bus. Det tal skal ganges med mindst 1.300 busser, hvilket er en udgift på 13-39 mio. kr.

En mindre hældning på rampen ville også kunne opnås med en højere fortovs kant ved stoppestederne. Man skal dog være opmærksom på, at det kan give problemer

for laventrebusserne ved indkørsel til et stoppested - fx i en buslomme.

Elektrisk rampe

En elektrisk rampe vil betyde, at betjeningen af rampen gøres langt lettere, og den vil oftere kunne betjenes på egen hånd og/eller med hjælp fra chaufføren. En elektrisk rampe kan kombineres med en længere rampe, så hældningen bliver mindre og betjeningen lettere. Der er dog forhold, der gør, at eventuel beslutning om el-drevne ramper ikke er ligetil.

Det skal vurderes, hvorvidt kørestolsbrugeren selv skal kunne betjene rampen, eller om den skal bestilles hos chaufføren, der sørger for ind- og udkørsel.

En elektrisk rampe kan være en risiko for øvrige passagerer og trafikkanter, der pludselig "overraskes" af en rampe i bevægelse.

Elektriske ramper er sårbare over for grus og sne, der kan sætte sig fast på rampen og i rampens mekanik og skabe funktionalitetsproblemer.

En elektrisk rampe på en ny bus koster 20.000-40.000 kr. Prisen er uden løbende vedligeholdelse. Skal der etableres elektriske ramper på nuværende busser, vil det skønsmæssigt koste 1,5 gange mere end prisen for en rampe på en ny bus.

Konsekvenser af generel chaufførassistance

Konsekvensen af, at chaufføren skal tilbyde hjælp til handicappede, vil være, at der enten skal lægges mere tid ind i køreplanen, eller at der accepteres større forsinkelser på de afgang, hvor der er handicappede med i bussen. Chaufførens personlige assistance vil typisk forlænge rejsetiden med flere minutter for hver assistance, der leveres. Ikke blot skal chaufføren ud af bussen og hjælpe den handicappede; chaufføren skal forinden slukke bussens motor, tage nøglen med sig og sikre pengebeholdningen enten i en aflåst boks eller medtage den i sin taske, hvilket forlænger rejsetiden yderligere.

Hvis køreplanen skulle indrettes efter, at chaufføren skal levere assistance, vil det medføre betydelige meromkostninger; såvel i form af direkte omkostninger til indsættelse af flere busser til udligning af den forlængede rejsetid, men også indirekte i form af den kvalitetsforringelse alle øvrige passagerer vil opleve og som erfaringsmæssigt vil betyde, at mange vil opgive bussen som befordringsmiddel.

En alternativ løsning, hvor køreplanen ikke ændres, men hvor forsinkelser i stedet accepteres, vil opleves endnu mere negativt for øvrige passagerer, idet forsinkelse er uven-

tet i modsætning til den planlagte rejsetidslængelse. Mistede korrespondancer ved stationer vil være resultatet, og det kan den almindelige buskunde ikke leve med.

Generelt er det Movias opfattelse at man må betragte den kollektive trafik som en samlet vifte af tilbud, der kan hjælpe den handicappede på forskellig måde. Således giver bybussystemet mulighed for at befordre handicappede, der har hjælp fra egen ledsager. Servicebus-systemet giver handicappede mulighed for chaufførhjælp på køreplanlagte ruter, og til sidst giver den individuelle handicapkørsel mulighed for, at den handicappede kan rejse kollektivt til og fra alle adresser i regionen – med den professionelle hjælp der knytter sig til netop denne ordning.

Venlig hilsen

Mads Lund Larsen

Bestyrelsessekretær

- e. MTU 2009
- f. Praktiksamarbejde med COWI
- g. Interessentdialog. Notat udsendt med dagsordenen.
- h. Overfaldsstatistik. Oversigt omdelt på mødet.

04 Handicappedes adgang til den kollektive busstrafik

Indstilling:

Direktionen indstiller, at

- Bestyrelsen tager redegørelsen til efterretning.

Beslutning:

Tiltrådt.

Bestyrelsen ønskede, at Movia drøfter adgangsforholdene til busserne for fysisk handicappede med handicaporganisationerne i det nyoprettede dialogforum, og vender tilbage til bestyrelsen med resultatet heraf.

05 Kommunernes og regionernes trafikbestilling i 2010

Indstilling:

Direktionen indstiller,

- At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning:

Tiltrådt