

Movia Mobilitetsplan 2021- Arbejdsrapport: Handicappedtilgængelighed ved stoppesteder



Indholdsfortegnelse

1. Forudsætninger og afgrænsninger.....	4
2. Status på stoppestedsområdet	7
3. anbefalinger	9

Fra Trafikplan til Mobilitetsplan

Dette fagnotat indgår i arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2021.

Mobilitetsplanen skal skabe bedre sammenhæng i planlægningen af den kollektive mobilitet på Sjælland, og vise de 2,6 millioner borgere og mange virksomheder, hvordan kollektiv transport skaber værdi lokalt og regionalt.

Movias Mobilitetsplan rummer et strategisk net (de 100 største buslinjer og lokaltogsstrækninger) med flerårigt tilhørende budget, som trafikskabsloven foreskriver, suppleret med et helhedsorienteret syn på mobilitet, kollektiv transport, miljø, klima, kunder og innovation.

Fagnotaterne behandler udvalgte mobilitetsområder med invitation til dialog blandt interessenterne om mobilitetens udvikling i den sjællandske geografi. Afsættet er de kommunale og regionale mobilitetsbidrag.

Det er ønsket, at fagnotaterne kan skabe god debat, som beriger arbejdet med Movias Mobilitetsplan 2021. Notaterne har derfor karakter af forberedende analysearbejde og er ikke politisk besluttede. De indeholder heller ikke konkrete målsætninger, men derimod faglige betragtninger, som Movia ønsker drøftet med kommuner, regioner og andre interessenter. Notaterne offentliggøres løbende på Movias hjemmeside og er derudover sendt i høring hos udvalgte interessenter. Der er i alt udarbejdet 12 fagnotater.

Handicaptilgængelighed ved stoppesteder

Den kollektive transport skal så vidt muligt kunne benyttes af alle borgere. Movia arbejder for, at busser og stoppesteder også skal være tilgængelige for gangbesværede, synshandicappede og andre grupper med særlige behov. Det gør også den kollektive transport nemmere at benytte for borgere uden funktionsnedsættelse.

Movia har en ambition om at gøre den kollektive transport mere tilgængelig for alle kunder.

Movias indsats og strategi for at skabe lettere adgang til den kollektive transport tilgodeser derfor ikke kun personer med handicap eller nedsat funktionsevne, men kommer i sidste ende alle passagerer til gode.

Ambitionen er beskrevet nærmere i den tilgængelighedspolitik, der blev vedtaget af Movias bestyrelse i 2013 med henblik på at sikre adgang til lokalbaner og busser på tværs af handicapgrupper. Se bilag 1. Denne tilgængelighedspolitik lå til grund for det efterfølgende arbejde med handicaptilgængelighed ved stoppesteder i Trafikplan 2016.

Tilgængelighed handler både om tilgængelighed til billetter og rejseinformation (DOT), om at kunne komme fra bopæl til busstoppestedet (Vejmyndighederne) og om at kunne stige på bussen (Movia).

Dette notat omhandler alene tilgængelighed til stoppestederne. En samlet status for arbejdet med tilgængelighed i selve bussen, til trafikinformation og til billetkøb er vedlagt som tabel i bilag 2.

På stoppestedsområdet vedtog Movia med Trafikplan 2016 en målsætning om, at ”der udvikles en fælles standard for tilgængelighed frem mod næste trafikplan i 2018”.

Det indebærer, at tilgængelighed skal tænkes ind i det løbende arbejde for at øge attraktiviteten i de produkter og den service, Movia leverer.

Det vil bidrage til, at flere kan benytte den kollektive transport, at kundetilfredsheden øges, og at transportsystemet som helhed opleves som hurtigere og lettere at benytte for alle. Og det vil være med til at øge mobiliteten i samfundet, så trængsel og miljøbelastning fra persontransporten kan reduceres.

Notatet indledes med en afgrænsning af, hvad der forstås ved tilgængelighed, en beskrivelse af ansvarsfordelingen mellem vejmyndighederne (kommunerne) og trafikselskabet (Movia) samt en gennemgang af de lovgivningsmæssige rammer for arbejdet med tilgængelighed.

Den følges op med en kort status over, hvilket niveau af tilgængelighed stoppestederne har i dag.

Notatet munder ud i en række anbefalinger til kommunernes arbejde med tilgængelighed og til Movias indsats for at understøtte dette arbejde.

Anbefalingerne omfatter alene den fysiske tilgængelighed ved stoppestederne og berører ikke indsatsen for at sikre tilgængelige it-løsninger for billetkøb, trafikinformation mv., som i høj grad fordrer et samarbejde inden for Rejseplan-, Rejsekort og DOT-samarbejdet.

Lokalbanerne indgår heller ikke i arbejdsrapporten, idet lovgrundlaget for banerne og ejerskabet til infrastrukturen (trinbræt og stationer) adskiller sig markant fra busdriften og stoppesteder. Banerne er generelt underlagt en strammere europæisk lovregulering. Det betyder konkret, at Lokaltog A/S skal vurdere alle infrastrukturprojekter, herunder nybygning eller modernisering af stationsanlæg og perroner, i forhold til den EU-harmoniserede standard, TSI-PRM¹, for at sikre, at de tilvejebringer den nødvendige tilgængelighed.

1. Forudsætninger og afgrænsninger

Uanset alder og funktionsevne mødes man i forskellig grad af barrierer i den kollektive transport. For flertallet kan barriererne overkommes, men for andre betyder de, at det bliver en udfordring at anvende den kollektive transport. Nogle oplever så store barrierer, at de visiteres til individuelle kørselsordninger.

Movias og kommunernes arbejde med tilgængelighed sigter på at forbedre adgangsforholdene for personer med handicap. Men hvor der er god adgang for dem, vil der også ofte være god adgang for alle.

Tilgængelighed skal forstås som fysiske tiltag, der sikrer, at en passager kan anvende den kollektive transport uden assistance fra en anden person. Med det forbehold, at der fortsat vil være personer med handicap som har behov for yderligere assistance fra egen hjælper eller fra operatøren. Se også tekstboks.

¹ Teknisk Specifikation for Interoperabilitet (TSI) er EU-harmoniserede tekniske krav, der skal understøtte en åben og grænseoverskridende jernbane. De omfatter krav om tilgængelighed for personer med handicap og nedsat funktionsevne (PRM - Persons with reduced mobility).

Hvad er tilgængelighed

”Et handicap skal ikke ses som en mangel ved det enkelte menneske, men som et misforhold i mødet mellem personens forudsætninger og den måde det omgivende samfund er indrettet på. Et handicap er altså et udtryk for en kløft mellem individets forudsætninger og miljøets krav til funktion på forskellige områder, der er væsentlige for et menneskes selvstændighed og uafhængighed.

Det fysiske miljø har mange steder slet ikke taget højde for andre mennesketyper end gennemsnitsmennesket. Men man bør huske på, at det handicap et menneske oplever, i høj grad er afhængigt af, i hvilket omfang miljøet er tilrettelagt for vedkommende. Jo større misforholdet er mellem individets forudsætninger og miljøets krav til funktion, desto mere alvorligt bliver handicappet.

Graden af handicap er med andre ord forskellig i forskellige miljøer. Tilgængelighed handler om at udforme miljøet på en sådan måde, at der tages hensyn til individets forudsætninger, hvorved individets funktionsevne øges betydeligt.

Tilgængelighed kan derfor defineres som værende en foranstaltning, hvorved samfundets krav til menneskers funktionsevne mindskes.

Med tilgængeligt miljø menes mere præcist, at man uden assistance fra en anden person selv skal kunne bevæge sig fra et sted til et andet. Anvendelighed betyder, at man på tilsvarende måde frit kan færdes i miljøet, og bruge det på den måde, hvortil det er blevet planlagt.”

Kilde: God Adgang

1.2 Hvem har ansvaret?

Ansvaret for tilgængelighed til byrummet ligger hos vejmyndighederne, hvilket i langt de fleste tilfælde er ensbetydende med kommunerne. Det er derfor op til den enkelte kommune at beslutte, hvorvidt og hvordan den arbejder med tilgængelighed, herunder tilgængelighed til stoppesteder. Se også figur 1.

Men det samlede busnet går på kryds og tværs af kommunegrænserne, og mange enkeltlinjer kører i flere kommuner. Derfor er der brug for en fælles indsats, hvis kunderne skal kunne regne med samme niveau for tilgængelighed under hele rejsen.

Formålet med Movias indsats er ikke bare at fremme indsatsen for en mere tilgængelig busdrift, men også at bidrage til en mere ensartet og effektiv håndtering af tilgængelighed på tværs af kommunale vejmyndigheder.

Figur 1 – Ansvarsfordeling ved stoppesteder i den kollektive busstrafik



Kilde: Movia. Det gule område, selve bussen, er trafikskelskabets ansvar. Det er reguleret af EU's busdirektiv, som skal overholdes ved udbud af almindelig rutetrafik. Det grønne område, dvs. adgangsvejene og stoppestedets udformning og indretning, er vejmyndighedens ansvar. Det er ikke reguleret ved lov.

1.3 Lovgivningsmæssige rammer

Movias arbejde med at sikre bedre adgang for personer med handicap følger principperne i EU's forordning nr. 181/2011 om buspassagerers rettigheder og i FN's handicapkonvention om inklusion, tilgængelighed og ikke-diskrimination.

EU-forordningen stiller imidlertid ikke forpligtende krav til den regionale og lokale busstrafik, men alene til rejser, hvor den planlagte rejseafstand er på over 250 km. Heller ikke handicapkonventionen har givet anledning til lovpligtige mindstekrav for tilgængeligheden til den regionale og lokale busstrafik.

Dog skal Movia ved udbud og indkøb af busdrift leve op til EU's busdirektiv, der stiller konkrete krav om tilgængelighedstiltag for personer med handicap og nedsat funktionsevne.

Derudover er EU ved at forberede et tilgængelighedsdirektiv med fokus på:

- Smartphones, tablets og computere
- Billet- og check-in automater
- Fjernsyn og TV programmer
- Banktjenester og hæveautomater
- E-bøger
- E-handel

Direktivet forhandles i øjeblikket mellem EU's institutioner. En del af EU-Parlamentets ændringsforslag er at lade tilgængelighed til bygninger, transport mv. (det fysiske miljø) være en del af anvendelsesområdet.

Men det er endnu usikkert, hvorvidt busdriften bliver omfattet af direktivet, hvornår det i givet fald vil træde i kraft, og hvilke krav der bliver stillet til medlemsstaternes implementering.

Mest aktuelt trådte lov om forbud mod diskrimination af personer med handicap i kraft den 1. juni 2018. Det omfatter imidlertid ikke et krav om "rimelig tilpasning", dvs. hensyntagen i konkrete situationer, hvor en person med handicap har brug for tilpasning af regler eller omgivelser.

Der er derfor ikke på kort sigt udsigt til dansk eller europæisk lovgivning, der vil stille nye juridisk bindende krav til trafikkselskaber (Movia) eller vejmyndigheder (kommunerne).

Overordnet set er Movias tilgængelighedspolitik derfor først og fremmest udtryk for et politisk tilvalg.

Det faktum, at der arbejdes på både europæisk og nationalt niveau for at styrke rettigheder og lige muligheder for personer med handicap betyder imidlertid, at der øget er et øget pres fra målgruppen og forventninger om en hurtigere udvikling end hidtil. Det øger også behovet for at oparbejde den viden og indhente den rådgivning, der nødvendigvis for at sikre, at de tilgængeligheds løsninger der investeres i, også er "langtidsholdbare" i en fremtidig situation, hvor lovkravene skærpes.

2. Status på stoppestedsområdet

I forbindelse med udarbejdelsen af Trafikplan 2016 gennemførte Movia en komplet kortlægning af samtlige 4.600 stoppesteder i det strategiske net på Sjælland og øerne – dvs. de buslinjer, der udgør grundstammen i den kollektive trafikbetjening i Movias område.

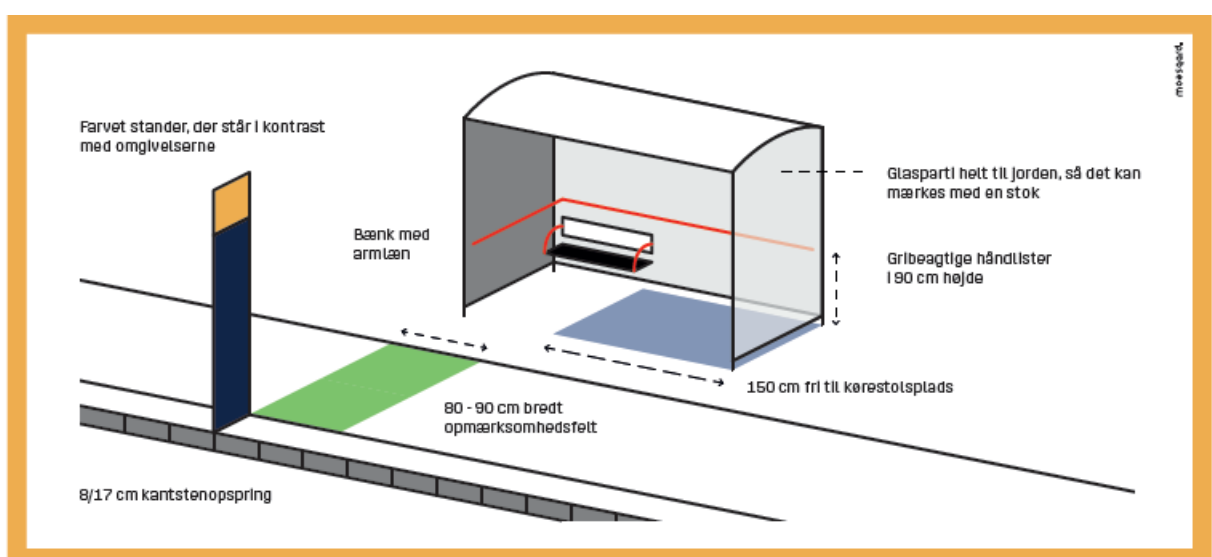
Ved ca. 500 af de 4.600 stoppesteder var der etableret opmærksomhedsfelter eller ledelinjer. Det giver en indikation af, hvor stort et arbejde der ligger forude, hvis man skal forbedre tilgængeligheden ved stoppestederne.

Registreringen viste også, at vejmyndighederne arbejder mest konsekvent med tilgængelighedstiltag (ledelinjer, opmærksomhedsfelter, kørestolsramper m.v.) ved nyanlagte stoppesteder og ved stoppesteder i byområder med mange passagerer.

Grundlaget for at komme med anbefalinger til løsninger og investeringer var imidlertid ikke til stede i Trafikplan 2016. I forbindelse med kvalitetssikringen og databehandlingen af registreringerne stod det klart, at de kommunale vejmyndigheder og vejdirektoratet på det statslige vejnet har anvendt forskellige tilgange og løsninger i forhold til tilgængelighed.

Det blev derfor besluttet, at dette grundlag skulle afklares nærmere, og kvaliteten af data skulle være bedre, så Movia kunne anbefale en fremadrettet strategi i forbindelse med Trafikplan 2018.

Figur 2 – Mulige tilgængelighedstiltag ved stoppesteder ud til vejbanen (uden cykelsti eller bushelle)



Kilde: "Færdselsarealer for alle. Universelt design og tilgængelighed". Vejdirektoratet, december 2017.

Første skridt i denne strategi vil være at indarbejde forskellige handicapgruppers krav til tilgængelighed i en kommende registrering af samtlige stoppesteder i det strategiske net.

Movia og kommunerne arbejder med forskellige anbefalinger til stoppesteder, alt efter omfanget af busbetjeningen – fra de store knudepunkter, til de helt små stoppesteder med få afgang og passagerer. På samme måde giver det mening at præcisere, hvilke virkemidler der kan gøre de enkelte stoppestedstyper tilgængelige for personer med handicap. Se også figur 2 på foregående side.

3. Anbefalinger

3.1 Strategisk arbejde med tilgængelighed i kommunerne

Movia anbefaler, at arbejdet med tilgængelighed inddrages på strategisk niveau som en fast del af de enkelte kommuners overordnede planarbejde.

Tilgængelighed til stoppesteder er ret beset kun et lille hjørne af en bredere indsats for at fjerne barrierer for personer med handicap.

Eksempelvis har adgangsveje og krydsningsmuligheder til et stoppested, dvs. opkobling til veje og stisystemer, i høj grad betydning i forhold til den samlede oplevede adgang til den kollektive transport. Nogle kommuner arbejder da også med tilgængelighedsruter, der sikrer, at store rejsemål og centrale servicefunktioner er bundet sammen.

Case: Tilgængelighedspolitik for 2018-2022 i Ballerup Kommune

Kommunalbestyrelsen i Ballerup har i 2017 godkendt en tilgængelighedspolitik for perioden 2018-2022 og bevilget 400.000 kr. årligt til konkrete projekter.

Tilgængelighedspolitikken sætter rammerne for, hvordan tilgængelighedssystematik og naturligt kan inddrages i kommunens arbejde. God tilgængelighed er godt for alle, men politikken tager afsæt i de forhold, der retter sig mod borgere med nedsat funktionsevne.

Kommunen har gennemført en spørgeskemaundersøgelse til belysning af, hvor de største problemer findes, og nedsat en følgegruppe, hvor repræsentanter fra seniorrådet og handicaprådet er repræsenteret. De skal bidrage til at kvalificere kommunens arbejde på området og indholdet af en tilgængelighedsplan.

Kilde: "[Tilgængelighedspolitik 2018-2022](#)", Ballerup Kommune.

I den forbindelse kan der være store fordele i at tænke tilgængelighed ind i vejprojekter, gravearbejder mv., hvor stoppesteder eller adgangsveje til stoppesteder allerede indgår som en del af projektet.

Kommuner, der ønsker at gå mere systematisk til værks, kan fastlægge en investeringsplan, der gør det muligt over tid og i en given prioriteret rækkefølge at gennemføre tiltag, der forbedrer tilgængeligheden.

3.2 Tilgængelighed i praksis

Movia anbefaler, at den praktiske dimension i arbejdet med tilgængelighed baseres på de rådgivningsmuligheder og vejledninger på området, der allerede er til rådighed.

Movia har ikke intention om at udvikle nye standarder eller vejledninger på området, men vil i stedet arbejde for at samle og formidle den viden, der allerede eksisterer.

En del af denne viden er i dag samlet i publikationen "Færdselsarealer for Alle – Håndbog i tilgængelighed", der er udarbejdet af faglige eksperter med inddragelse af repræsentanter fra handicapbevægelsen. Vejledningen er knyttet til vejreglarbejdet og indgår som bilag til Vejreglen om kollektiv trafik.

Tilgængelighedsarbejdet er imidlertid også udfordret af, at veje, bygninger og byrum som helhed ofte er indrettet på en måde, der gør det svært og dermed omkostnings tungt at forbedre tilgængeligheden ved eksisterende stoppesteder.

For at sikre de bedste løsninger, uanset om det er nyanlæg eller ændringer, anbefales det at tilknytte fagfolk med viden om tilgængelighed, ikke bare i afleveringen af det færdige anlægsarbejde, men allerede fra et projektforslag ligger klar. Som vejmyndighed kan man anvende egne rådgivere eller engagere en ekstern tilgængelighedsrevisor².

Forkert rådgivning eller mangelfuld viden kan resultere i ekstra udgifter, hvis de valgte løsninger ikke fungerer efter hensigten. Det kan betyde, at man er nødt til at lave lappeløsninger efterfølgende – eller i yderste konsekvens begynde helt forfra. Derfor er det billigere at tænke tilgængelighed ind fra starten.

3.3 Movias arbejde med tilgængelighed

På baggrund af ovenstående kan følgende indsatsområder anbefales at være grundlaget for Movias indsats på tilgængelighedsområdet. De omfatter både den løbende

² En "tilgængelighedsrevision" er en kvalitetssikring af et anlægsprojekt i forhold til tilgængelighed. Den omfatter en systematisk granskning af evt. barrierer og uhensigtsmæssige forhold, som kan medføre forringet tilgængelighed for personer med funktionsnedsættelser.

rådgivning, der kan understøtte vejmyndighedernes arbejde, og den information, kunderne kan stilles til rådighed om tilgængeligheden til bustrafikken.

Sikre opdateret grundlag for rådgivning af vejmyndigheder

- Movia bidrager til Vejregelarbejdet (der er ledet af Vejdirektoratet) og understøtter, at vejledninger omkring tilgængelighed er opdaterede og brugervenlige.³
- Movias publikation "Bussen holder" revideres i takt med Vejreglen om kollektiv trafik opdateres med særlig fokus på afsnit/tillægget om tilgængelighed.⁴

Vedligeholde viden om tilgængelighed til stoppesteder

- Movia opdaterer sin app til registrering af udstyr og tilstand på stoppesteder, sådan at den også omfatter vurdering af mulige tilgængeligheds løsninger og registrering af allerede etablerede løsninger.
- Movia gennemfører en ny registrering af alle stoppesteder i det strategiske net i Movias område, herunder registrering af tilgængelighed. Registreringen vil finde sted efter juli 2019, hvor Nyt Bynet er implementeret i Hovedstadsområdet i forbindelse med etableringen af Cityringen.

Afklare muligheder for bedre information om tilgængelighed

- På baggrund af en opdateret registrering kan Movia levere en bedre information til kunderne om tilgængeligheden i den kollektive bustrafik. Denne information skal formidles i samarbejde med Rejseplanen og via DOT's hjemmeside.

³ Håndbogen "Færdselsarealer for alle. Universelt design og tilgængelighed" (Vejdirektoratet, december 2017) kan findes på [Vejregelportalen](#), hvor man også kan finde andre vejledninger, lovgivning m.v. inden for tilgængelighedsområdet.

⁴ "Bussen holder. En vejledning til brug for vejmyndigheder ved nybygning eller ombygning af busstoppesteder". Movia, 2013.

Bilag 1. Movias tilgængelighedspolitik vedtaget den 13. maj 2013

Movia skal som trafikkselskab bidrage til at øge mobiliteten i samfundet og få flere til at benytte den kollektive transport, så trængsel og miljøbelastning fra persontransporten kan reduceres.

Det er derfor et mål, at flest muligt, som ved egen eller andres hjælp kan komme frem til stationen eller stoppestedet, også skal kunne komme med lokalbanen eller bussen. Hvor dette ikke er muligt, tilbydes alternative individuelle befordrings-løsninger.

Movia har et bredt fokus på tilgængelighed med henblik på at sikre adgang til lokalbaner og busser på tværs af handicapgrupper. Hermed kan og vil flere benytte den kollektive transport, kundetilfredsheden vil øges og et tilgængeligt transportsystem vil både være hurtigere og opleves lettere at benytte.

Tilgængelighed skal tænkes ind i det løbende arbejde for at øge attraktiviteten i de produkter og den service Movia leverer til kunderne.

Bilag 2. Status på tilgængelighedsområdet

Tiltag i bussen fordelt på handicapgrupper:

Målgruppe	Krav/service	Bemærkninger
Kørestolsbrugere	En kørestolsplads i bussen	Deles med barnevognspladser og cykelpladser (på de linjer, hvor man må have cykel med)
Kørestolsbrugere	Bestillingsknap til kørestol uden på bussen	
Kørestolsbrugere Gangbesværede	Manuel rampe	Kræver assistance fra hjælper eller medrejsende
Kørestolsbrugere Gangbesværede	Lavt gulv i hele eller dele af bussen.	
Gangbesværede/ barnevogne	Mulighed for at sænke bussen	
Gangbesværede/ synshandicappede	Reserverede pladser midt i bussen tæt ved udgangsdør.	
Gangbesværede	Klemsikring	
Synshandicappede	Lyd ved døråbning og -lukning	
Synshandicappede	Gratis adgang for førerhunde	
Synshandicappede Læsehandicappede	Automatisk stoppestedsannoncering	
Læsehandicappede	Piktogrammer	
Hørehandicappede	Indvendig linjefrise	Kun i A-busser og 5C
Hørehandicappede	Skriftlig information om næste stop	Vist på skærme eller i displays i bussen

Tiltag vedr. billetkøb fordelt på handicapgrupper:

Tilgængelighed for	Krav/service	Bemærkninger
Alle handicapgrupper	Ved udbud af DOT's nye app til billetkøb stilles krav om tilgængelighed for personer med handicap	Udbud igangsættes maj 2018. Valg af leverandør forventes at ske i juni 2018, med forventet ibrugtagning (senest) sommeren 2019.

Tiltag vedr. trafikinformation fordelt på handicapgrupper:

Tilgængelighed for	Krav/Service	Bemærkninger
Alle handicapgrupper	Rejseplanen.dk og Rejseplanens app udvikles over tid til at være tilgængelig for alle	Rejseplanen har i 2018 fokus på at forbedre tilgængeligheden til både hjemmeside og app. Fase 1, test af tilgængelighed, er afsluttet. Fase 2 vil omhandle løsninger, der forbedrer tilgængeligheden

