

En dokumentasjon fra Norges Handikapforbund Bergen og Regionskontoret.

BYBANEN



Bakgrunn

I media og ulike fora har det vært mye støy rundt Bybaneprojektet. Det er økonomisk sløseri, mente noen. Andre igjen mente den burde vært bygd ut enda lengre og fortere. Norges Handikapforbund meldte seg tidlig på for å mene noe om hvordan tilgjengeligheten og fremkommelighet til Bybanen måtte være. I plan- og byggefase ble begrepet universell utforming stadig mer nevnt og det var en seier da bystyret enstemmig vedtok at bybanen skulle være universelt utformet. I etterkant vil gjerne de fleste si "at det skulle bare mangle", men det var den gang et prinsipielt vedtak.

Ser vi på det som ligger foran av utbygningsplaner for Bybanen i Bergen blir arbeidet nå å ytterligere forbedre brukervennligheten for reisende med funksjonsnedsettelse. En felles ide ble derfor til et prosjekt som gikk ut på å sjekke tilgjengeligheten på Bybanen for vår gruppe. NHF Bergen og Regionskontoret (NHF Sørvest) har foretatt en befaring på alle stoppestedene langs bybanen. Vi har også sett på betalingsautomater, kortlesere, av- og påstigning, døråpner samt fasiliteter inne i vognen. Vi har også kommentert sikkerheten for vår gruppe om bord i bybanen.

En del av de problemstillingene vi belyser i rapporten har vi fått svar og tilbakemeldinger fra Skyss og Bybanen. Dette har vi kommentert underveis.

Prosjektet er gjennomført av Norges Handikapforbund Bergen og vårt Regionskontor (NHF Sørvest). NHF Bergen er et lokallag under Regionen NHF Sørvest. Vi er en uavhengig interesseorganisasjon som arbeider for full likestilling og samfunnsdeltakelse for mennesker med funksjonsnedsettelse. Hovedmålgruppen er bevegelsehemmede. NHF Sørvest har ca. 2600 medlemmer, fordelt på 33 lokallag hvorav NHF Bergen er det største med 285 medlemmer. Medlemmene i NHF Bergen er bosatt i alle bydeler i Bergen. NHFs lokallag engasjerer seg i saker som angår nærmiljøet. Problemer i samfunnet som fører til utestengels og en vanskelig hverdag, står sentralt i lokallagenes arbeid. Regionskontoret oppgave er å være bindeledd for lokallag og medlemmene og formidle informasjon og yte bistand til våre lokallag i saker de jobber med.

NHF Bergen og Regionskontoret er positivt innstilt til Bybanen og har et ønske om at alle våre medlemmer kan få en anledning til å med bybanen. Det er en reise gjennom et nytt landskap. Fra bybanevognen har du flott utsikt under en stillegående reise.

Befaringene

Den første muligheten til å få se bybanen kom i stand ved at FFO Hordaland kontaktet Bybanekontoret og tok opp med dem om det var mulig å få teste bybanevognen før den ble satt i drift. Dette sa bybanekontoret ja til og den 4. mars 2010 var en representant fra NHF Bergen tilstede ved Kronstad stasjon. Dette var ikke noen tur men kun befaring av vognen og stasjonen. Tilstede var også Thomas J. Potter for Bybanen AS. Potter tok mange av de bildene som følger som vedlegg til denne rapporten.

22.juni 2010 ble Bybanen i Bergen åpnet av dronning Sonja. Først da ble det mulig å foreta en befaring av samtlige stasjoner. Befaringene har foregått fra utover hele sommeren avbrutt av ferie og frem til i dag til endelig rapport foreligger.

Stasjonene-perrongene



Hva har vi funnet? Det er nivåforskjell både vertikal og horisontal mellom perrong og bybanevogn. Det er ikke bra og dette ble lovet utbedret i løpet av sommeren ved at det skulle legges en gummilist mellom bane og perrong. Gummilistene er bestilt fra det tyske selskapet Staedler og vil iflg. Sk ta noe lenger tid enn først oppgitt.

Nivåforskjellen er et mindre problem for de som bruker elektrisk rullestol med små hjul bak. Permobilstoler med store hjul foran har heller ikke problem. Ut fra henvendelse som NHF Sørvest har gjort er det ingen brukere med slike rullestoler som har kjørt med banen som har meldt om problemer. En elektrisk rullestol med små forhjul foran er det et problem å komme på/av banen uten at stolen vipper. Samme gjelder manuell rullestol. For disse stolene er det forbundet med fare for å sette hjulet fast. Det samme vil være for rullatorer.

Det er gode ledelinjer for synshemmede på perrongen.
Tilkomst til perrong og krysning av spor er det registrert problemer noen steder.

Noen stasjoner vært ok ca 2 cm mens verstingene har hatt opptil 7,5 cm avstand. Ved høydeforskjellene som har vært målt er Bybanen høyest. Avstanden mellom perrong og bane har også vært avhengig av antall passasjerer om bord og om bybanen står delvis i nedoverbakke. Det er også merkbart at bane/perrong jevnes ut ved antall passasjerer om bord. Undertegnede tok nettopp en tur med Bybanen fra Nesttun til Byparken tur/retur. Det var merkbart at bane-/perrong lå helt parallelt ved mange personer om bord. Ved full bybane har noen av våre reisende hatt problemer med å ikke komme seg av banen. Flere har meldt at ved få passasjerer om bord er avstanden såpass stor at en vil ha problemer med å komme av pga rullestolen kan tippe forover. I testperioden har vi vært heldig med at vi har hatt fint vær. Noe annet vil være når dekket er vått vær pga glatte metallister som er inngangen til banen.

På perrongene er det god plass, takoverbygg på deler av perrongene, lette å komme opp på. Der hvor det er stigning er det lange ramper som gir liten stigning. Kronstad stasjon er den eneste stasjonen vi har testet vinterstid og da registrerte vi at perrongen var snøfri da det var montert varmekabler i bakken. Noe vi går ut i fra er standard på alle stasjoner.

Krysning av spor: På Paradis og Wergeland stasjon fant vi det svært ubehagelig å krysse sporene. På Paradis er krysningen av sporet lysregulert. Vedkommende ventet til grønt lys men opplevde halvveis over at lyset skiftet til rødt. Wergeland : Krysning av sporet er ikke lysregulert her krysser en rett nedenfor tunnelen hvor bybanen kommer.

Fra Byparken og til endestasjonen på Nesttun tar banen ca 25 minutter.

Stasjon	På- og av stigning	Øvrige kommentarer
Nesttun	Ca 1,5-2 cm mellom perrong og vogn.	
Hop	På-avstigning antatt til 2-3 cm.	
Paradis	Avstigning ok. Når en skal ta toget tilbake til Nesttun må en krysse jernbanesporet for å komme på rett side.	Testeren fikk rødt lys under kryssing av sporet. Noe som kan være ubehagelig dersom stolen får stopp underveis.
Fantoft	2-3 cm	Fungerte bra
Slettebakken	På av stigning ok	Se egne bilder
Sletten (shoppingsenteret)	Påstigning ca 3 cm. Avstigning ca 1. cm. Også her kryssing	Fra perrongen og opp på fortauet var det laget en kant på ca 2 cm. Dette bør lett la seg ordne å få utjevnet Usikker på om det er kjøpesenteret eller bybanen som er ansvarlig her.

	av sporet ved av- og påstigning.	
Wergeland	2-3cm	Grunnet mange passasjerer fikk vedkommende som testet denne stasjonen ikke mulighet til å komme seg av banen. Mao mange passasjerer medfører redusert tilgjengelighet. Retur fra Wergeland mot Nesttun: Avstanden bane perrong var ca 2,5 cm. Det som anmerkes her at for å krysse over banen for å komme til stasjonen må en passere en overgang som ikke er lysregulert. Dette er litt skummelt da banen som går mot byen kommer rett ut av tunnelen før man skal passere overgangen. Her bør man få til lysregulering!
Brann stadion	Ca 3 cm mellom perrong og vogn. Dette skyldes delvis at der banen stopper er det en lett nedoverbakke noe som klart påvirker avstanden.	
Kronstad	Om bord- og avstigning: 7,5 cm mellom perrong og banen. Høydeforskjell 1-2 cm. Banen høyest.	Visningstur 4.3.2010. Kun visning av vognen ikke kjøretur. Se bilder. Med permobil med store hjul foran gikk det helt fint å komme av og på banen. En el.rullestol, med små forhjul vil nok få problem med å komme på/av banen uten at den vipper. Samme med manuell stol. Manuell rullestol vil få problemer. Iflg. bybanekontoret vil høydeforskjellene flate ut etter hvert ved en tidsbruk (slitasje) Rampe opp til stasjonen fungerte bra.
Danmarks plass	2-3 cm	På denne stasjonen kom det mange nye passasjerer om bord og banen ble merkbart senket slik at nivå-bane og perrong ble plant.
Florida	2-3 cm	
Nygård	2-3 cm	
Bystasjonen	På og avstigning ca 2cm	Mange passasjer medførte utjevning bane og perrong.
Nonneseter	På og avstigning 4-5 cm ikke målt.	Vedkommende som testet og har en stor stol så at høyden var så stor at hun ville ha problem med mulig tipping fremover, så for sikkerhets skyld rygget hun ut med folk rundt seg. Døren gikk lukket seg etter at hun var kommet ut av banen. Men, heldigvis rakk også de øvrige passasjerene og komme seg ut etter henne før banen gikk videre. Kanskje det var føreren som sørget for det? Vedkommende synes dette

		var en ekkel opplevelse og ikke minst for en som ikke er lite observant og tipper fremover ved avstigning av banen her.
Byparken (endestasjon)	Fra denne stasjonen har vi flere hold fått anmerkninger om at avstand mellom perrong og vogn er veldig stor, opptil 5 cm. Andre igjen synes ikke å ha noen problemer. Dette er selvsagt avhengig om man har store hjul fremme på stolen, type stol, etc.	Denne stasjonen er den vi har fått flest tilbakemeldinger på at ikke fungerer bra. Det kan jo selvsagt også være avhengig av hvor mange passasjerer som er om bord. Vår reisende reiste i rushtiden og sa at turen var noenlunde ok. Kom seg greit og nokså plant fra perrong til bane.

Betalingsautomater

Dette er de betalingsautomatene som er standard for Skyss og bybanen i dag. Bildet er tatt på Nesttun stasjon.

Vi har her målt høyde fra perrong og opptil inntasting av kode ved betaling med kredittkort og innlegging av mynter. Vi har i tillegg målt avstanden opp til inputting av kredittkort. Personene i bildet til høyre er bare tilfeldige passasjerer som en ser ikke noe problem for vanlige folk.

Derimot er betalingsautomatene ikke universelt utformet. Synshemmede kan ikke bruke de ved egen hjelp. Det er en berøringsordning på skjerm som kun gir deg veiledning forutsatt at du ser teksten. Automatene er høyere enn standard. Det betyr at punktet for input av kontanter/kort er for høyt for en som sitter i rullestol. Dette ble tidlig i byggefasen gitt beskjed om fra funksjonshemmedes interesseorganisasjoner.





For høy for rullestolsbrukere!

Norges Handikapforbund anbefaler 0,7m og maks 1.1 m.

<http://www.nhf.no/novus/upload/file/FraGammelFile/Publikasjoner/tilgjengelige%20bygg%20og%20uteomraader.pdf> Jfr. kapittel 3 betalingsautomater og

Iflg NHF sine krav til betalingsautomater nevnes følgende:

Kvalitetskrav:

- Trinnfri adkomst. Ingen hindringer frem til automaten. Plant underlag. Minimumplass: 1,6 x 1,6 m.
- Betjeningshøyde mellom 0,7 og 1.2 m passer for både stående og sittende. NHF anbefaler 1.1 m som maks høyde.
- Sikkerhet: Skjerming av tastatur slik at koden beskyttes.
- Tydelig skjermbilde med gode kontraster og skjerming mot refleks fra sollys.

Disse følger ikke universell utforming noe Skyss vedgår jfr. Handikapnytt. Vi har testet både å løse manuell billett og billett med kredittkort. Billett kjøpes kun på perrong i automat. Det er ikke anledning til å løse billett om bord. Ellers kan månedskort med Skyss benyttes også for bybanen. Om bord i banen er det plassert lesere for billett like ved dørene. Disse er for høye"

Selve billettautomaten på stasjonen som er standard for alle stasjonene i dag, er en enkel touchskjerm. Ved løsning av manuell billett går det noenlunde greit. Ved kjøp av billett med kort er det verre. For å sette inn kredittkort må en ha bra funksjonalitet i armene og mulighet til å nå høyt. I tillegg ligger tastaturet for inntasting av kode over punktet for innsettelse av kredittkort. Jfr. bilder av automatene. Automatene er ikke mulig å benytte for blinde og svaksynte.

Sitat fra intervju I Handikapnytt: Ingrid Dreyer i Skyss sier at billettsystemet til nesten 200 millioner kroner ikke er aktuelt å bytte ut.

- Vi har gjennom dialog med funksjonshemmedes organisasjoner gjort noen tilpasninger for svaksynte. Men blinde vil ikke kunne bruke automatene. Vi vil jobbe videre for å finne alternative betalingsløsninger for de som ikke kan benytte automatene. Det vil komme en klippekortløsning, og vi vil også se på flere alternativer, sier hun.

Mild mot "snikere"

- *Rullestolbrukere og blinde er nærmest dømt til å bli tatt i billettkontroll med dagens billettsystem..?*

- Ja, og det vil vi se litt stort på når vi har de begrensningene vi har. Jeg ville forklart situasjonen til kontrolløren. Får man likevel bot vil man kunne klage til oss i Skyss. Ingen skal måtte oppleve å få et gebyr fordi vi har utviklet et system som ikke er tilgjengelig for alle.

- *Det blir altså svært billig for disse to gruppene å reise med Bybanen?*

For oss blir det billigere enn å skifte billettautomater i hvert fall, sier Dreyer.

Døråpner:

Standard

Standard for alle vogner: Plassert på døren. **Grønn knapp** som var merket med rullestolssymbol: Døren går automatisk opp og igjen. Føreren av banen vil også få et signal på sitt panel om at det er personer som trenger litt lengre tid til å komme om bord i banen. (Vanlig tid ca 10 sekunder)

Blå knapp: For gående. Her går døren automatisk opp og blir stående til føreren lukker den. Gjelder også ved avstigning.

Om bord i Bybanen

Standard

God plass, lett og snu, helt plant gulv. Tre klappseter ved HC-plassene. Rullestolen sperrer for to seter, så det vil være ett sete igjen til ledsager. HC-plass på høyre, og venstre side i kupeen. Permobilen kom mellom seteradene, så det var mulig å rulle gjennom hele vognsettet. Banen har en hastighet på maks. 60km/t. Ved full oppbremsing stopper den kraftigere/raskere enn en buss

Det mangler festeanordning til rullestol. På den ene siden i kupeen er en side/skillevegg som det er mulig å plassere seg inntil. Dette var kommentarene etter Kronstad stasjon. Ved flere passasjer om bord og full bane er det ikke store muligheter til å bevege seg om bord. Ved påstigning på endestasjonene og en kommer seg tidlig om bord er det

mulighet for å manøvrere rullestolen slik en står inhooket ved klappsetene. Da står tilgjengelig og ikke til hinder for andre.

Evakuering: Ved driftsstans, eller evakuering av banen utenfor holdeplassområdet finnes det ikke noe system, som skinner, for å evakuere en rullestolsbruker. Vedkommende må løftes ut.

Stiller et stort spørsmål ved sikkerheten. På rullestolsplassene er klappstoler med magebeltefeste. Det er ingen festestropp/-/krok-/bøyle til å feste rullestolene med, og ingen ting å holde seg i eller.. Dette finnes i flytoget. Ved bråbrems og lignende. svært farlig for den i rullestol, og alle rundt om tung rullestol på 200-300 kg. tar seg en tur ut på glatt gulv.

På flytoget er det feste for rullestol ved vegg. I USA har bussene er det også klappseter som slås opp. Sikkerhetsbeltene til disse er i en sånn høyde at de kan tas rundt den som sitter i rullestolen og festes. Dette bør være mulig også å få til på bybanen. Vi kommer til å kontakte Skyss/Bybanen AS for å undersøke om hvilke evakueringsplaner som er utarbeidet.

Registreringen av betalt billett ombord

Også denne er plassert noe høyt som igjen medfører problemer for våre medlemmer

Annonsering av den enkelte stasjon:

Vises ved lystavle inne i vognen og annonseres over høytalerne.

Ledsagerbevis

Ledsagerbevis er et dokument i form av et kort som utstedes til personer som på grunn av funksjonsnedsettelse trenger ledsager for å delta i samfunnet. Målgruppen er personer som uten funksjonsnedsettelsene hadde kunnet delta på egenhånd. Vi har ikke fått bekreftet at ledsagerbevis godkjennes om bord i Bybanen.

Konklusjon:

1. Noen typer rullestoler vil ha en utfordring ved på/avstigning.
2. Manglende feste for rullestol
3. Plan /system/skinner ved evakuering.
4. Betalingsautomater og kortlesere.

NHF Bergen og Regionskontoret (NHF Sørvest) vil ta initiativ til et møte mellom Bybanen AS, Skyss og det fylkeskommunale Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

For Regionskontoret
Alf-Are Skog

For NHF Bergen
Astrid Haugstad Tangerås

BILDER

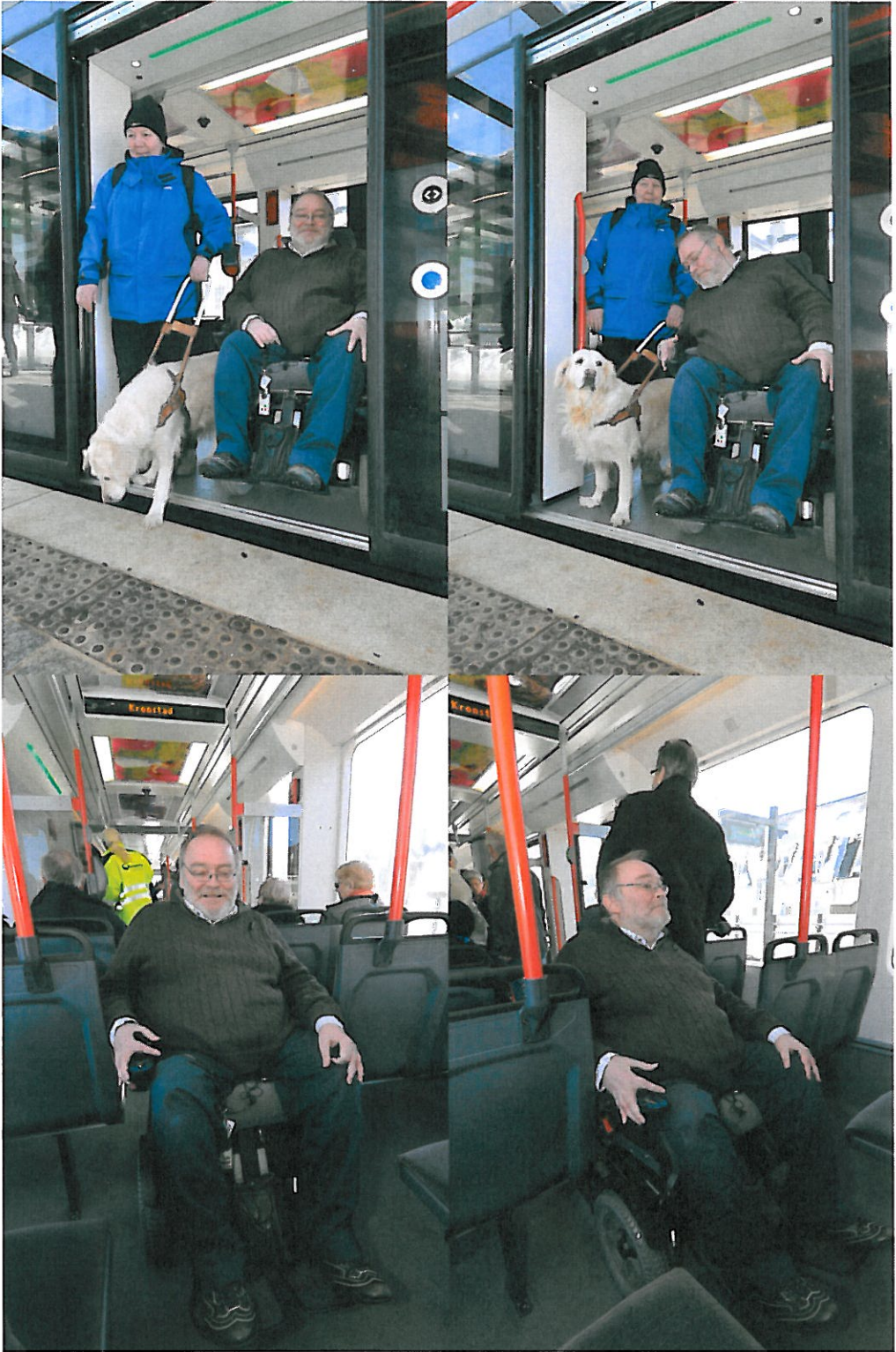
Fra Kronstad stasjon - 4. mars 2010.

Publikum var invitert til å komme å se om bord på bybanen.

Ingen kjøretur.













Slettebakken stasjon.

Bilder fra noen stasjoner

Slettebakken.



Flat og fin adkomst.

