

INSTITUT FOR
MENNESKE
RETTIGHEDER

BUSSER FOR ALLE

EN UNDERSØGELSE AF
BEVÆGELSESHANDICAP OG
KOLLEKTIV BUSTRANSPORT



BUSSER FOR ALLE

EN UNDERSØGELSE AF BEVÆGELSESHANDICAP OG KOLLEKTIV BUSTRANSPORT

Ligebehandlingsafdelingen, Institut for Menneskerettigheder

Ansvarlig: National chef Maria Ventegodt

Redaktion: Nikolaj Nielsen

Forfattere: Hans Bruun Dabelsteen og Mette Gaardsted Frandsen

Research: Amalie Havslund

En særlig tak til Aina Boss Budde, Amir Becirovic og Søren Meinertz for at bidrage med deres personlige fortællinger til denne rapport.

Redaktionen er afsluttet i marts 2021

ISBN: 978-87-93893-91-7

e-ISBN: 978-87-93893-92-4

Layout: Hedda Bank

Foto på forside og i kapitel 2: Great Minority

Tryk: Toptryk Grafisk Aps

© 2021 Institut for Menneskerettigheder

Danmarks Nationale Menneskerettighedsinstitution

Wilders Plads 8K

1403 København K

Telefon 32 69 88 88

www.menneskeret.dk

Denne publikation eller dele af den må reproduceres til ikkekommercielle formål med tydelig angivelse af kilde.

Vi tilstræber, at vores udgivelser bliver så tilgængelige som muligt. Vi bruger for eksempel store typer, korte linjer, få orddelinger, løs bagkant og stærke kontraster. Læs mere om tilgængelighed på www.menneskeret.dk/tilgaengelighed

INDHOLD

ABSTRACT	5
RESUMÉ	8
KAPITEL 1 – INDLEDNING	11
1.1 HVAD ER TILGÆNGELIGHED?	12
1.2 HVOR MANGE ER BERØRT AF PROBLEMSTILLINGEN?	13
1.3 METODISKE AFGRÆNSNINGER I FORBINDELSE MED UNDERSØGELSEN AF DEN KOLLEKTIVE BUSTRANSPORT	14
1.3.1 Almindelig kollektiv bustransport	14
1.3.2 Målgruppen af mennesker med bevægelseshandicap	16
1.3.3 Sammenhængende mobilitet og tilgængelighed	17
1.3.4 Tilgængeligheden i bybusser i europæiske hovedstæder	19
KAPITEL 2 – UNDERSØGELSE AF DEN ALMINDELIGE KOLLEKTIVE BUSTRANSPORT	20
2.1 STATUS OVER TILGÆNGELIGHEDEN I DEN ALMINDELIGE KOLLEKTIVE BUSTRANSPORT	20
2.2 INFORMATION OM TILGÆNGELIGHED	23
2.3 SAMMENLIGNING AF TILGÆNGELIGHEDEN TIL KOLLEKTIV BUSTRANSPORT MELLEM EUROPÆISKE HOVEDSTÆDER	27
2.4 MOD UNIVERSELT DESIGN I KOLLEKTIV TRANSPORT	33
2.4.1 Tilgængelighedspolitik og inddragelse af handicaporganisationer	33
2.4.2 Universelt design og planlægning af kollektiv transport	36
2.4.3 Handlingsplan for tilgængelighed	39
KAPITEL 3 – TILGÆNGELIGHED TIL KOLLEKTIV BUSTRAFIK I ET MENNESKERETLIGT PERSPEKTIV	40
3.1 INDLEDENDE OM RETSGRUNDLAGET	40
3.1.1 FN's Handicapkonvention	40
3.1.2 Forordningen om buspassagerers rettigheder	41
3.1.3 Bekendtgørelsen om særlige krav til busser	42
3.2 TILGÆNGELIGHED SKAL SES I LYSET AF RETTEN TIL INKLUSION	42
3.2.1 Handicapkørselsordningen er ikke udtryk for inklusion og tilgængelighed	43
3.3 SELVSTÆNDIGHED ER AFGØRENDE FOR TILGÆNGELIGHED	45

3.4	ET TILGÆNGELIGT TRANSPORTSYSTEM SKAL VIRKELIGGØRES GRADVIST	45
3.5	TILGÆNGELIGHED FORUDSÆTTER FÆLLES POLITIKKER OG HANDLINGSPLANER	47
3.6	BEVIDSTGØRELSE ER VÆSENTLIGT FOR AT FREMME ADGANGEN TIL KOLLEKTIV TRANSPORT	49
3.7	ADGANGSBEGRÆNSNINGER FOR MENNESKER MED HANDICAP KAN UDGØRE DISKRIMINATION	49
	3.7.1 Særligt om direkte og indirekte forskelsbehandling	50
	3.7.2 Særligt om pligten til rimelig tilpasning	52
	3.7.3 Manglende adgang til at klage over tilsidesættelse af gældende tilgængelighedsstandarder	54
	KAPITEL 4 – KONKLUSION OG ANBEFALINGER	56
4.1	ANBEFALINGER	57
	4.1.1 Retten til almindelig kollektiv bustransport skal tydeliggøres	57
	4.1.2 Effektiv håndhævelse af forbuddet mod diskrimination	58
	4.1.3 National handlingsplan for tilgængelighed til kollektiv transport bør formuleres	59
	BILAG	61
	SAMMENLIGNING AF TILGÆNGELIGHED TIL KOLLEKTIV BUSTRANSPORT I EUROPÆISKE HOVEDSTÆDER	61
	REFERENCER	67
	NOTER	77

ABSTRACT

This report examines accessibility in public busses for persons with physical disabilities in Denmark. We especially wish to investigate whether the accessibility has improved over time.

In a Danish context we do not usually find that it is impossible for persons with impaired physical mobility to ride the bus. Nevertheless, many of these passengers have abandoned public bus transport, because accessibility is too difficult to achieve in practice, for driver and passenger both. For this reason, wheelchair users are seldom seen in Danish public busses. These persons are referred to various kinds of assisted travel services subject to referral from their municipality and with limitations as to number of voyages.

In this report we entertain a sole focus on mainstream public bus transport. Thus, we do not investigate further the separate travel services that the public transport companies are legally bound to supply for persons with impaired mobility as well as for persons who are blind or visually impaired.

A finding in this report is that 5 out of 6 public transport companies in Denmark cannot generally ensure spontaneous and independent travel for passengers with impaired physical mobility in their busses. The remaining public transport company only partially ensures this. The public transport companies thus generally require wheelchair users themselves to bring along an assistant in order to board the bus.

Comparing Copenhagen capital city busses to other European capitals we find the public bus system in Copenhagen to be the only place where bus drivers are prohibited from helping passengers aboard. As a result, Copenhagen belongs to one of the few capitals where spontaneous and independent bus travel is in practice made impossible for wheelchair users by this rule.

A lack of accessibility in public bus transport has social consequences. The right to accessibility is protected by article 9 of the UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD) and goes beyond a right to be transported "from A to B". Access to public transport also encompasses participation in a community and partaking in social activities. This lack of accessibility is thus not in keeping with the basic principles of personal autonomy and independence in the CRPD. Going on a spontaneous trip to the shopping centre with your friends or to your favourite coffee

shop is difficult, since travellers with impaired mobility are required to bring their own assistant on the bus.

For the separate travel services for persons with disabilities it is required that reservations are made well in advance, and involves a certain amount of waiting time for the specific ride. A central point in this regard is that a separate travel service for persons with disabilities is not an expression of inclusion. Rather, it is a separate and parallel service for specified groups of disability, which above all exists due to the lack of accessibility in the mainstream public transport system. Separate travel services for persons with disabilities cannot be considered an equivalent to a fully accessible public transport system. Consequently, the duty that follows from the CRPD to remove barriers to public transport cannot be fulfilled solely by offering separate travel services or other assisted services.

Although lack of accessibility particularly affects persons with disability, additional groups in society will also benefit from improved accessibility. Other beneficiaries to a more accessible transport system could be persons with temporary impairments (e.g. a broken leg), senior citizens with mobility difficulties, parents with prams or even small children.

Therefore, in this report we stress the need for nationwide initiatives of coordination and planning to improve the accessibility of the mainstream public transport system. A central part of such initiatives would be a systematic inclusion of disability organisations in the decision-making processes. For this reason, it is a problem that two public transport companies do not systematically meet with disability organisations and another one meets with only one organisation for a particular type of disability and not a wider range.

In our analysis we could establish only few improvements and some deteriorations the last six years pertaining to accessibility and the physical design of busses. A binding action plan would thus be instrumental not only in identifying and removing existing barriers, but also for the improvement of future construction work and procurements. Such an action plan would be in agreement with the duty of the state to gradually make societal infrastructure accessible to persons with disabilities.

In relation to accessibility we wish to emphasise the importance of universal design as an integral part of planning a more accessible society. Universal design means that the design of products, environments, programmes and services should be usable by all people, to the greatest extent possible, without the need for adaptation or specialised design.

The CRPD prohibits all discrimination on the basis of disability. According to the convention, Denmark holds a duty to guarantee to persons with disabilities effective legal protection against discrimination and ensure that reasonable accommodation is provided in public programmes and services.

All but one Danish public transport company have established the code of practice that bus drivers are not allowed to leave their seats to help passengers getting in or out of the bus, including operating the manual ramp or tilting a wheelchair aboard. The last company allows the driver to help at his/her own discretion.

It is the assessment of the Institute that there is a risk that the requirement of the public transport companies for their drivers not to leave their seats to assist passengers may in specific cases constitute a violation of the right not to be discriminated against on the basis of disability.

The Danish Act on a Ban against Discrimination on the Grounds of Disability explicitly excludes the obligation to provide reasonable accommodation and accessibility. For this reason, persons with disabilities cannot complain to the Danish Board of Equal Treatment if they are denied reasonable accommodation or experience a lack of accessibility in public transportation. Hence, under Danish law there is no effective legal protection against discrimination on the grounds of disability in the forms of denial of reasonable accommodation or non-compliance with existing accessibility standards.

Based on the empirical and legal analysis of this report the Danish Institute for Human Rights recommends:

- That the Ministry of Transport takes steps to introduce a duty for the public transport companies to ensure the right of persons with disabilities to use mainstream public bus transport including assistance from the bus driver
- That the Ministry of Social Affairs and Senior Citizens takes steps to introduce an obligation to provide reasonable accommodation in the Danish Act on a Ban against Discrimination on the Grounds of Disability which applies to all areas of society – including public transport
- That the Ministry of Social Affairs and Senior Citizens takes steps to introduce an obligation to comply with existing accessibility standards in the Danish Act on a Ban against Discrimination on the Grounds of Disability
- That the Ministry of Transport takes steps to develop a national action plan for accessibility in transport including public bus transport. The initiative should include a plan for the gradual removal of barriers in the public transport system, a plan to promote accessibility through universal design and measurable objectives to track progress.

RESUMÉ

Rapporten undersøger tilgængeligheden til busser i Danmark for personer med bevægelseshandicap. Vi er særligt interesseret i at undersøge, om der er sket en positiv udvikling i tilgængeligheden til busserne.

I en dansk sammenhæng er problemet som oftest ikke, at det er umuligt for personer i kørestol at komme med bussen. Problemet er, at tilgængelighed er gjort så besværlig at opnå for både buschauffør og passager, at mange simpelthen opgiver transportformen. Derfor ser man sjældent kørestolsbrugere i danske busser. Som alternativ henviser man i Danmark oftest til de særligt tilrettelagte handicapkørselsordninger, som man skal visiteres til af sin kommune, og hvor der er begrænsninger i forhold til antallet af ture.

Vi fokuserer i denne rapport på den almindelige kollektive bustransport. Derved undersøger vi ikke nærmere den særskilte handicapkørsel, som trafikskaberne er forpligtet til at udbyde til svært bevægelseshæmmede samt blinde og svagsynede.

I rapporten finder vi, at 5 ud af 6 trafikskaber generelt ikke sikrer, at deres busser muliggør en spontan og selvstændig rejse for passagerer med bevægelseshandicap. Det sidste trafikskaber gør det kun delvist. Trafikskaberne stiller generelt krav om, at eksempelvis kørestolsbrugere selv sørger for en medhjælper, hvis de vil være sikre på at komme med bussen.

Sammenligner man bybusser i København med andre europæiske hovedstæder fremgår det, at København er det eneste sted, hvor man ikke tillader buschauffører at hjælpe rejsende med at komme ombord. Resultatet er, at København står tilbage som en af de få europæiske hovedstæder, hvor man i praksis har umuliggjort spontan og selvstændig busrejse for kørestolsbrugere.

Manglende tilgængelighed til kollektiv bustransport har sociale konsekvenser. Adgang til offentlig transport på lige fod med andre er beskyttet af handicapkonventionens artikel 9 om tilgængelighed og er ikke kun et spørgsmål om ret til at blive transporteret fra "a til b". Adgang til kollektiv transport drejer sig også om at deltage i et fællesskab og om at indgå i sociale sammenhænge. Rapportens fund om manglende tilgængelighed flugter således dårligt med handicapkonventionens grundlæggende principper om personlig selvbestemmelse og uafhængighed. Det er svært spontant at tage med vennerne til storcentret eller på yndlingskaffebaren,

fordi man som kørestolsbruger selv må arrangere at medbringe en hjælper til bussen.

Drejer det sig om særtransportformer som individuel handicapkørsel, kræver det, at man i forholdsvis god tid forinden har bestilt plads, som man så er afhængig af at vente på. En pointe er her, at handicapkørselsordningen ikke er udtryk for inklusion. Det er en parallel særordning for nærmere bestemte handicapgrupper, der først og fremmest eksisterer som følge af manglende tilgængelighed til det almindelige kollektive transportsystem. Handicapkørselsordningen kan således ikke anses for et ligeværdigt alternativ til et tilgængeligt offentligt transportsystem. Forpligtelsen efter handicapkonventionen til at fjerne barrierer inden for transportområdet for mennesker med handicap kan altså ikke alene opfyldes via særlige kørselsordninger for mennesker med handicap.

Selvom manglende tilgængelighed især går ud over mennesker med handicap, vil bedre tilgængelighed også komme andre grupper til gavn. Især kan personer med midlertidige funktionsnedsættelser (eksempelvis et brækket ben) og dårligt gående, ældre mennesker, men også forældre med barnevogne eller små børn have stor glæde af et mere tilgængeligt transportsystem.

I rapporten peger vi derfor på, at der mangler en landsdækkende koordinerings- og planlægningsindsats for at øge tilgængeligheden til den almindelige kollektive bustransport. Et centralt element i denne indsats er en systematisk inddragelse af handicaporganisationerne. Derfor er det problematisk, at to trafikselskaber ikke mødes systematisk med handicaporganisationer, og at ét trafikselskab kun mødes med en organisation for en bestemt handicapgruppe og ikke har et bredere forum.

Vi har i vores undersøgelse konstateret meget få tiltag inden for de seneste seks år, når det kommer til adgangsforholdene og den fysiske indretning af busser. En forpligtende handlingsplan ville derfor være nyttig både for at identificere og fjerne eksisterende barrierer, men også for at forbedre fremtidige anlægsarbejder og udbud. Dette ville stemme overens med statens forpligtelse til gradvist at gøre samfundets strukturer tilgængelige for mennesker med handicap.

I den forbindelse peger vi på, at universelt design i langt højere grad bør medtænkes som en del af indsatsen for at øge tilgængeligheden i samfundet. Universelt design betyder, at udformningen af produkter, omgivelser, ordninger og tilbud skal ske således, at de i videst muligt omfang kan anvendes af alle personer uden behov for tilpasning eller særlig udformning.

Efter handicapkonventionen gælder der et generelt forbud mod at diskriminere mennesker med handicap. Diskriminationsforbuddet forbyder al form for usaglig forskelsbehandling og indebærer også en forpligtelse til at sikre rimelig tilpasning af offentlige ydelser og tilbud.

Alle trafikkselskaber på nær ét har fastsat en generel regel om, at buschaufføren ikke må forlade sin plads for at hjælpe passagerer med at komme ind og ud af bussen, herunder ved at hjælpe med at betjene bussens rampe eller vippe en kørestol ombord. Det sidste trafikkselskab angiver, at deres buschauffører "må" hjælpe.

Det er instituttets vurdering, at trafikkselskabernes krav om, at chaufføren ikke må forlade sin plads for at hjælpe passagerer med handicap ind og ud af bussen, indebærer en risiko for, at der i konkrete situationer kan ske en krænkelse af den enkeltes ret til ikke at blive diskrimineret på grund af handicap.

Pligten til rimelig tilpasning og tilgængelighed er eksplicit undtaget fra handicapdiskriminationslovens anvendelsesområde. Det betyder, at der ikke er adgang til at klage til Ligebehandlingsnævnet over manglende overholdelse af regler om tilgængelighed eller afslag på rimelig tilpasning inden for transportområdet. Der består således ikke en effektiv retlig beskyttelse mod diskrimination, når det gælder afslag på rimelig tilpasning eller manglende overholdelse af eksisterende tilgængelighedskrav på transportområdet.

På baggrund af rapportens undersøgelse og juridiske analyse anbefaler Institut for Menneskerettigheder:

- At Transportministeriet tager initiativ til at indføre en pligt for trafikkselskaberne til at sikre retten til at blive befordret i den almindelige kollektive bustransport for mennesker med handicap, herunder ved assistance fra buschaufføren.
- At Social- og Ældreministeriet tager initiativ til en ændring af handicapdiskriminationsloven, således at loven kommer til at omfatte en pligt til rimelig tilpasning på alle samfundsområder, herunder på transportområdet.
- At Social- og Ældreministeriet tager initiativ til at indføre en pligt til overholdelse af eksisterende tilgængelighedsstandarder i handicapdiskriminationsloven.
- At Transportministeriet tager initiativ til at udforme en national handlingsplan for tilgængelighed på transportområdet, herunder kollektiv bustransport. Initiativet bør blandt andet rumme en plan for gradvis fjernelse af barrierer i det kollektive transportsystem, en plan for fremme af tilgængelighed via universelt design samt målbare målsætninger.

KAPITEL 1

INDLEDNING

Med denne rapport sætter Institut for Menneskerettigheder fokus på tilgængelighed til kollektiv transport. Nærmere bestemt retter vi blikket mod nogle af de barrierer, mennesker med bevægelseshandicap møder, når de anvender busser som en del af den almindelige kollektive transport.

Fra tidligere undersøgelser ved vi, at netop mennesker med handicap har besvær med at bruge bus eller tog på en travl dag. Eksempelvis viser tal fra Institut for Menneskerettigheders statistiske overblik over handicapområdet (handicapbarometer.dk), at kun under halvdelen (47 %) af personer med større fysiske handicap ubesværet bruger bus og tog. Det kunne være en person i kørestol eller en gangbesværet.¹ Forbrugerrådet Tænk gennemførte i 2016 en større undersøgelse af befolkningens holdning til kollektiv transport og fandt blandt andet, at hele 17 % var uenige i udsagnet om, at det er nemt at benytte kollektiv transport, hvis man har et handicap eller er gangbesværet.² Ligeledes viser en mindre survey blandt Danske Handicaporganisationers medlemsorganisationer i 2019, at samlet set 80 % af respondenter med handicap oplever det som besværligt eller umuligt at rejse med bus.³

Der har også været en række historier i medierne om personer med handicap, der har mødt så store barrierer i den kollektive bustransport, at de helt har måttet opgive at tage med.⁴ Et nyligt eksempel fra starten af 2019 er den norske forsker Stine Berre, som i en kronik i Politiken beskrev, hvorledes hun har rejst i mange lande i verden, men at det var i København i Danmark, at hun ikke kunne komme med en bus, fordi hun sad i en kørestol.⁵

Set i et menneskeretligt perspektiv, herunder særligt i lyset af FN's Handicapkonvention, skal offentlig transport betragtes som en væsentlig del af samfundslivet og er ikke kun et spørgsmål om, hvorvidt man som rejsende kan blive transporteret fra a til b.

At kunne benytte offentlig transport er også et spørgsmål om inklusion under transport. Det er et spørgsmål om at kunne følges med sine kollegaer efter et fagligt arrangement eller at kunne følge sine børn i skole og lignende. Møder en person med bevægelseshandicap en ulige fordeling af mobilitetsbarrierer i samfundet, viser studier, at det kan lede til en følelse af isolation og social ekskludering.⁶ Studier peger på, at anvendelsen og mestringsen af

mobilitetshjælpe midler øger samfundsdeltagelse og -aktivitet, gør hverdagen lettere samt øger sundhed og livskvalitet.⁷ Dette gælder også, når man skal benytte kollektiv transport.

I den forstand hænger fysiske barrierer ofte sammen med sociale barrierer. Tilgængelighed til almindelig offentlig transport er også et spørgsmål om at kunne følges med andre og deltage i samfundslivet på lige fod med andre. Vigtigheden af denne pointe understøttes i eksisterende forskning.⁸

Rapportens opbygning består af tre yderligere kapitler.

I kapitel 2 analyseres indsamlede informationer fra Trafikselskaberne i Danmark vedrørende tilgængelighed til den almindelige kollektive bustransport. Den danske kontekst sammenligner vi med andre europæiske hovedstæder inden for EU og Norden. Som et led i analysen illustreres tilgængeligheden i busserne ved at præsentere tre personlige fortællinger fra danskere med bevægelseshandicap, der har udfordringer med den kollektive bustransport.

Kapitel 3 rummer en juridisk analyse og vurdering af, hvordan fundene fra vores undersøgelse samt dansk ret og praksis står i forhold til Danmarks internationale forpligtelser. I den forbindelse fokuserer vi på udvalgte principper og rettigheder i FN's Handicapkonvention samt EU-retlige bestemmelser om passagerrettigheder og tilgængelighed til kollektiv bustransport.

I kapitel 4 konkluderer vi på den empiriske og juridiske undersøgelse og fremsætter i den forbindelse en række anbefalinger, der har til formål at øge tilgængeligheden i dansk kollektiv bustransport.

Inden vi går videre, vil vi indledningsvist definere, hvad tilgængelighed er, hvor mange som er berørt af problemstillingen, og komme ind på, hvorfor vi fokuserer på kollektiv bustransport.

1.1 HVAD ER TILGÆNGELIGHED?

At noget er tilgængeligt, betyder, at personer med handicap har adgang på lige fod med andre. Tilgængelighedstiltag kan defineres som tiltag, der skal mindske krav til menneskers funktionsevne. Det kan eksempelvis være tiltag, der gør det muligt for personer med handicap at bevæge sig frit og tilgå information og kommunikere uden at møde barrierer i det omgivende samfund.

Som eksempler på tilgængelighedstiltag kan nævnes ramper, elevatorer, niveaufrie bygninger eller skridsikker belægning. Tilgængelighed kan også være kommunikativ i form af kort og tydelig tekst eller digital i form af hjemmesider, der er lette at tilgå, og som fungerer med tekstoplæsningsprogrammer.

Man kan skelne mellem digital og fysisk tilgængelighed.

Digital tilgængelighed angår, hvorvidt en hjemmeside, en app eller elektroniske dokumenter er mulige at navigere i og benytte af brugerne, også når brugeren har synshandicap, hørehandicap eller motorisk eller kognitivt handicap.

Fysisk tilgængelighed angår de fysiske rammer, og om det er muligt at færdes i, få adgang til og bruge services eller miljøer på lige fod med andre. Fysisk tilgængelighed er relevant for personer med bevægelseshandicap og motoriske handicap, men også syns- eller hørehandicap. Det er især denne sidste form for tilgængelighed, som vi behandler i rapporten.

Manglende tilgængelighed vil især gå ud over personer med handicap, men tilgængelighedstiltag kan også komme andre grupper til gode som for eksempel personer med midlertidige funktionsnedsættelser, dårligt gående ældre og forældre med barnevogne eller små børn.

1.2 HVOR MANGE ER BERØRT AF PROBLEMSTILLINGEN?

I dette afsnit ser vi på, hvor mange mennesker i Danmark der potentielt er berørt af bevægelseshandicap og derved har risiko for at møde samfundsskabte barrierer i forbindelse med brug af kollektiv bustransport.

Fra VIVE's store levevilkårsundersøgelse i 2016 ved vi, at omkring 27,1 % af populationen mellem 16 og 64 år svarer, at de har et større eller mindre fysisk handicap eller længerevarende helbredsproblem. I forhold til den danske befolkning svarede det i 2016 til 978.883 mennesker. Af denne gruppe med fysisk handicap angiver omkring halvdelen, at de har en type handicap, der påvirker bevægelsesfunktionen og altså ikke relaterer sig til eksempelvis døvhed, blindhed, hjerteproblemer eller en anden type handicap. Det svarer til omkring en halv million danskere.⁹

Hvor mange af disse mennesker, der rapporterer at leve med et bevægelseshandicap, har brug for tilpasning og hjælp for at fungere i det offentlige rum?

Ved at se på, hvor mange som anvender mobilitetshjælpe midler, kan man estimere antallet af mennesker, der grundet en funktionsnedsættelse kan have behov for eksempelvis niveaufri adgang og/eller rampe. Desværre er præcis hjælpemiddelstatistik generelt ikke tilgængelig i hverken Danmark eller mange sammenlignelige lande. Hjælpemiddelinstitutionen estimerede i 2009, at kommunerne på landsplan bevilligede omkring 70.800 rollatorer, 53.600 manuelle kørestole, 17.800 el-scootere, 9.400 stokke, 5.100 batteridrevne kørestole, 2.800 gangbukke og 2.000 gangborde.¹⁰ Opgørelser fra Sverige viser lignende størrelsesforhold i forhold til befolkningsstørrelsen.¹¹

Dette estimat bekræftes af World Health Organization (WHO), som estimerer, at omkring 1 % af den globale befolkning har brug for kørestol og omkring 2 % har generelt brug for mobilitetshjælpe midler. Sidstnævnte kan ud over kørestol

være rollator, stok eller noget tredje.¹² Overfører vi dette estimat til Danmark, så svarer det til, at der ud af den danske befolkning på 5,8 millioner i 2020 er omkring 58.000 personer i kørestol og 116.000 personer med behov for mobilitetshjælpemidler.¹³

Det er i den forbindelse også vigtigt at være opmærksom på, at behovet for mobilitetshjælpemidler generelt stiger med alderen. Dette understøttes blandt andet af en undersøgelse fra det svenske Hjælpmedelsinstitutet i 2014, der viste, at 70 % af kvinder og 55 % af mænd over 85 år havde et mobilitetshjælpemiddel.¹⁴ Det fremgår desuden af VIVE's tilbagevendende undersøgelse af hverdagsliv og levevilkår for personer med handicap, at andelen af befolkningen med fysisk handicap stiger med alderen – fra 13,9 % for 16-27-årige, over 21,7 % for 28-39-årige og 30,3 % for 40-52-årige, til 41,4 % for 53-64-årige.¹⁵

Opsummerende kan man pege på, at behovet for fuld tilgængelighed til såvel bygninger som til transport og offentlige rum er et anliggende for alle lag af befolkningen, og at det tager til med alderen.

1.3 METODISKE AFGRÆNSNINGER I FORBINDELSE MED UNDERSØGELSEN AF DEN KOLLEKTIVE BUSTRANSPORT

I dette afsnit kommer vi ind på nogle af de væsentligste metodiske afgrænsninger, vi har foretaget i denne rapport.

1.3.1 ALMINDELIG KOLLEKTIV BUSTRANSPORT

Vi afgrænser os i denne rapport til at undersøge tilgængeligheden i busser og ikke andre transportformer. Årsagen er, at den almindelige kollektive bustrafik spiller en central rolle i mange danskeres mulighed for at rejse mellem opland og by, inden for byen og mellem byerne.¹⁶ Desuden er busserne ofte forbindelsesleddet til andre transportformer som letbane, metro, tog og fly ved de trafikale knudepunkter.¹⁷

Bussernes centrale betydning afspejles også af, at den almindelige kollektive bustransport er en service, som rigtig mange danskere og besøgende fra udlandet benytter. I 2019 håndterede busser i den kollektive trafik (eller "offentlige busser") 298 millioner påstigere. Til sammenligning håndterede statsbanerne samme år 203 millioner påstigere, ikkestatslige jernbaner 17 millioner påstigere, luftfarten 18 millioner påstigere, og private fjernbusser 2 millioner påstigere.¹⁸ Busserne løfter samlet set en markant opgave for den kollektive transport.

I forhold til rapportens anliggende håndterede de danske trafikalselskaber i 2019 individuel handicapkørsel for samlet set 1,4 millioner påstigere på 18 år eller derover.¹⁹

Vi fokuserer på de busser, som trafikalselskaberne har ansvaret for at drive i Danmark. Andre busser, for eksempel langdistancebusser, drives af private aktører, der ikke er på kontrakt med trafikalselskaberne. Disse behandles generelt ikke i denne rapport.²⁰

FAKTABOKS: TRAFIKSELSKABERNE I DANMARK

De seks trafiksekskaber dækker geografisk hele Danmark med kollektiv bustransport. Det er trafiksekskaberne, der hver især er ansvarlige for at sætte kvalitetsstandarder og rammer for kollektiv bustransport i deres respektive regioner. Desuden har Transportministeriet gennem lovgivningen ansvar for at fastsætte rammer og standarder for kollektiv buskørsel på landsplan. Trafiksekskaberne i Danmark består af BAT (Bornholm), FynBus (den fynske del af Region Syddanmark), Midttrafik (Region Midtjylland), Movia (Sjælland, Lolland, Falster og Møn), Nordjyllands Trafiksekskab (Region Nordjylland) og Sydtrafik (den jyske del af Region Syddanmark).

Hvert trafiksekskab er ejet, finansieret og bestyret af den pågældende region samt de kommuner, der ligger inden for regionen. Dog er BAT ejet af Bornholms Regionskommune, og Movia er ejet af både Region Sjælland og Region Hovedstaden sammen med kommunerne i de to regioner. Hvert trafiksekskab er etableret af regionsrådet/regionsrådene som en selvstændig forvaltningsenhed og er en offentlig virksomhed reguleret af lov om trafiksekskaber.²¹ Således er trafiksekskaberne direkte forpligtet til at overholde FN's Handicapkonvention, herunder forpligtelserne til at sikre tilgængelighed. Lov om trafiksekskaber pålægger i § 5, stk. 1, det enkelte trafiksekskab at varetage følgende opgaver inden for trafiksekskabets geografiske område:

1. Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel
2. Fastsættelse af takster og billetteringssystemer
3. Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik
4. Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og for blinde og stærkt svagsynede på 18 år og derover
5. Privatbaner.

Trafiksekskaberne står for busdriften, lokalbanedriften samt kørsel af særlige grupper, eksempelvis børn og voksne med særlige behov, inklusive handicap- og patientkørsel.

Al busdrift udføres primært på kontrakt med private busvognmænd (operatørerne), der er vundet i udbud fra trafiksekskabet. Undtagelserne er på Bornholm, hvor Bornholms Regionskommune selv har overtaget driften, og i Aarhus, hvor Busselskabet Aarhus Sporveje, der ejes af Midttrafik, har vundet kontrakter om al bybuskørsel i Aarhus i konkurrence med øvrige aktører på markedet.²²

Når vi vælger at afgrænse undersøgelsen til busser inden for den kollektive transport, skyldes det desuden, at busser har oplagte tilgængelighedsproblemer. Dette billede bekræftes af handicaporganisationer som UlykkesPatientForeningen, PolioForeningen, Dansk Handicap Forbund, SUMH (Sammenslutningen af Unge Med Handicap) og Danske Handicaporganisationer, hvor busser udpeges som et problemområde inden for tilgængelighed.²³

Endelig afgrænser vi os til at fokusere på det, vi i rapporten betegner som den almindelige kollektive bustransport. Hermed understreges det, at vi ikke fokuserer på den del af trafikselskabernes udbud, som afvikles i liftvogne og personbiler, hvor man kan nævne flextrafikordningerne og som en del heraf handicapbefordring (mere herom i næste afsnit). Trafikselskaberne i Danmark betragter disse som en del af det kollektive transportsystem.²⁴

Selvom vi i denne undersøgelse fokuserer på busser i den kollektive transport, vil de fleste pointer omkring manglende tilgængelighed og manglende universelt design ofte være mindst lige så relevante for andre transportformer (vi kommer tilbage til universelt design i afsnit 2.4). Det samme kan siges om andre typer af handicap ud over bevægelseshandicap. Vi anerkender, at mennesker med andre typer handicap kan opleve lige så store barrierer i den kollektive bustrafik som mennesker med bevægelseshandicap.

1.3.2 MÅLGRUPPEN AF MENNESKER MED BEVÆGELSESHANDICAP

Selvom antallet af rejsende med tilpasningsbehov grundet funktionsnedsættelser som bekendt ikke opgøres statistisk hos hverken myndigheder, trafikselskaber eller private operatører, vurderer vi, at der er meget få rejsende i kørestol, der benytter den almindelige bustransport.²⁵ Ydermere vurderer vi, at en del især ældre med rollatorer som hjælpemiddel også fravælger de kollektive busser.

Trafikselskaberne udbyder forskellige kørselsordninger for borgere, hvis transportbehov ikke kan løses af den almindelige kollektive trafik. Disse kaldes ofte overordnet for Flextrafik og varierer i pris og form mellem kommuner og regioner. Som en del af Flextrafik kan handicapkørsel som udgangspunkt være et hensigtsmæssigt alternativ til den almindelige kollektive bustransport for en del borgere med handicap, hvor den ekstra mulighed for at blive kørt fra dør til dør, personlig assistance og tilpasning er prioriteret. Formålet er, at denne gruppe af rejsende med handicap gennem visitation fra kommunen får samme mulighed for at besøge venner og familie, tage på indkøb eller deltage i kulturelle aktiviteter. Nogle ordninger kører efter fast rute (nogle gange også faste tidspunkter), mens andre kører efter behov fra hjem til destination. Nogle ordninger er individuelle, mens andre er samkørsel. Løsninger for bevægelseshæmmede samt blinde og stærkt svagsynede inkluderer blandt andet hjælp fra chaufførerne med at komme ud og ind af køretøjet – også med kørestol, fastspænding, billettering, og også i nogle tilfælde hjælp med at komme op og ned ad trapper for at komme fra og til transporten fra sit hjem.

Imidlertid er en pointe i rapporten, at en større gruppe borgere med handicap benytter de særlige handicaptransportordninger, fordi tilgængeligheden i den almindelige bustransport ikke er god nok. Hvis de nemmere kunne komme med bussen på lige fod med andre, ville de sandsynligvis gøre det. Det er denne gruppe borgere, som især vil nyde godt af forbedringer i tilgængeligheden i den almindelige kollektive bustransport, foruden et bredere udsnit af befolkningen, der har en midlertidig funktionsnedsættelse (eksempelvis et brækket ben), dårligt gående, ældre med rollatorer, forældre med barnevogn og lignende.

Den berørte gruppe af borgere i rapportens undersøgelse er således de mennesker, der har et bevægelseshandicap i en grad, så de er i stand til selvstændigt at operere deres mobilitetshjælpemiddel (eller blot er usikker på benene), men har brug for hjælp til en manuel rampe og eventuelt til billettering og fastspænding inde i bussen. Dette kan i nogle busser ske automatisk, mens der i de fleste busser forudsættes hjælp, eventuelt fra en chauffør efteruddannet i dette.

1.3.3 SAMMENHÆNGENDE MOBILITET OG TILGÆNGELIGHED

Vender vi os mod måden, vi på forskellig vis undersøger tilgængeligheden i kollektiv bustransport på, har vi særligt fokus på, om passagerer med bevægelseshandicap er sikret en spontan og selvstændig busrejse på lige fod med andre. Årsagen til, at vi gennem rapporten anvender spontan og selvstændig busrejse som målestandard, er først og fremmest, at det ud fra et ligebehandlingsperspektiv er de vilkår, andre buspassagerer rejser under. Denne målestandard refererer direkte til handicapkonventionens grundlæggende principper om personlig selvbestemmelse og uafhængighed af andre personer (se også kapitel 3, afsnit 3.3).

I særlig grad kigger vi på bussens fysiske adgangsforhold, det vil sige, om der er tale om en lavgulvsbus, om der er en udpeget plads til kørestole i bussen, om der er manuel eller elektrisk rampe/lift til at komme ombord, om bussen kan "knæle" (reducere indstigningshøjden), og om buschaufføren hjælper til. Vi har også kigget på digital tilgængelighed i forhold til rejseplanlægning, oplysning om adgangsforhold for kørestole og tilgængeligheden på de enkelte busser og stoppesteder. Disse forhold har trafikskaberne ansvar for, og det er primært fra dem, vi har indhentet disse oplysninger.

Imidlertid kan tilgængelighed også være afhængig af andre forhold, der ikke er blevet undersøgt som en del af denne rapport. Yderligere forhold til undersøgelse kunne være, om kantstenshøjden (hvis der er en) ved stoppestedet er hensigtsmæssig i forhold til rampen på bussen. Højden har betydning for, om vinklen for kørestolen bliver for stejl og derved for besværlig eller uforsvarlig at anvende. Man kan også tage højde for adgangsforholdene til selve stoppestedet eller terminalen samt gader, byrum og andre relevante trafikarealer. I den forbindelse antager vi, at der i forhold til tilgængelighed vil være forskel på, om man opholder sig i eller uden for et byområde. Eksempelvis er kantstensforhold

for en regionalbus på en landevej i Lolland en noget anderledes kontekst end kantstensforhold for en bybus i Aalborg midtby. I den første type tilfælde vil der ofte ikke være kantsten, mens der som hovedregel vil være det i det sidste.

Man kan også pege på, at tilgængelighed kan komme an på afstanden mellem husstanden og stoppestedet og tilsvarende mellem stoppested og det endelige rejsemål. Også her vil der være stor forskel på by og land, hvor førstnævnte ofte tæller afstande i 100 meter eller under, mens sidstnævnte kan tælle afstande på flere kilometer. Mens elektriske kørestole og el-scootere ofte har en rækkevidde på 20-40 km på en opladning, vil sidstnævnte afstand for en manuel kørestol antages at være urealistisk. Desuden kan lokale vejforhold gøre fremkommeligheden svær uanset mobilitetshjælpe middel – særligt på landet.

For at tegne et bredere billede af fysisk tilgængelighed for busrejser ville disse forhold være interessante at få afdækket systematisk, men kræver undersøgelser, der ligger ud over de afsatte ressourcer til denne rapport.

Samtidig anerkender vi, at trafik og tilgængelighed skal ses som en helhed. Når vi vælger at fokusere på trafikskabernes ansvarsområde, er det, fordi vi anser tilgængeligheden i busserne som selve forudsætningen for fremskridt på området. Trafikskaberne er ved lov og konvention forpligtet til at sikre en stadig mere tilgængelig almindelig kollektiv bustransport. Hvis de problematiske forhold, som vi i rapporten peger på, bliver imødekommet, vil man alt andet lige forbedre muligheden for spontan og selvstændig busrejse for mange mennesker med bevægelsehandicap. Muligvis vil effekten i første omgang være størst i byerne, jf. ovenstående pointer om de forskellige aspekter af tilgængelighed. Derimod vil det være sådan, at selv hvis alle gader, byrum og andre relevante trafikarealer i morgen blev anlagt efter universelt design, ville kørestolsbrugere stadig ikke kunne komme spontant og selvstændigt med de fleste busser på grund af trafikskabernes eksisterende regler og adgangsforhold i busserne. Dette er begrundelsen for, at vi fokuserer på bussens tilgængelighed i både den nationale og internationale undersøgelse i rapporten.

Som vi kommer ind på i afsnit 2.4 i næste kapitel, er en landsdækkende koordinering af tilgængelighedsindsatsen med universelt design for øje (hvor man altså tager så mange tilgængelighedsaspekter med som muligt) forudsætningen for at adressere manglende tilgængelighed. Vi bemærker i den forbindelse, at gader, byrum og andre trafikarealer som oftest er kommunernes ansvar, mens bussens adgangsforhold er trafikskabernes ansvar (og derved indirekte også kommunernes og regionernes).²⁶ Koordineringen og planlægningen skal derfor ske på flere niveauer – mellem trafikskaber, mellem udbydere af forskellige kollektive transportformer og mellem myndigheder og forvaltninger. Kun på den måde kan man sikre sammenhængende mobilitet for så mange borgere som muligt, uanset graden af funktionsevne.

1.3.4 TILGÆNGELIGHEDEN I BYBUSSE I EUROPÆISKE HOVEDSTÆDER

Endelig vil vi komme ind på den internationale sammenligning i afsnit 2.3, hvor vi undersøger tilgængeligheden til bybusserne i andre europæiske hovedstæder.²⁷ Vi har valgt at undersøge de væsentligste faktorer for bussernes fysiske adgangsforhold, der går igen i spørgeskemaerne til de danske trafikskaber fra 2014 og 2020.²⁸ Dette medfører, at vi har undersøgt, om en kørestolsbruger er sikret en spontan og selvstændig busrejse ved, at der i busserne er ramper eller lifte, og at chaufførerne hjælper med disse, at der er fastspændingsudstyr, og at ikke kun manuelle kørestole, men også batteridrevne kørestole og el-scootere kan medtages.

Selvom rapportens overordnede anliggende er al kollektiv bustransport i Danmark, sammenligner vi i denne sammenhæng kun København med andre hovedstæder og ikke eksempelvis landevejsbusser i andre lande. I henhold til ovenstående overvejelser om forskelle mellem by og land kan den internationale sammenligning derfor ikke direkte generaliseres til al kollektiv bustransport i Europa. Dog kan man argumentere for, at sammenligningen kaster lys over en bredere problemstilling: At Movia i københavnske bybusser har indrettet bybusserne med en række tilgængelighedstiltag for øje (manuelle ramper, stoppestedannoncering i mange af busserne, kørestolsplads, knæfunktion, fastspændingsudstyr m.m.), men ikke har omsat disse muligheder til at sikre en spontan og selvstændig busrejse for kørestolsbrugere, er en position, som deles med de fem resterende trafikskaber i Danmark. Det gælder generelt for bybusser, landevejsbusser og regionalbusser, dog med visse undtagelser, der bliver understreget i afsnit 2.1 i næste kapitel. Resultatet er, at denne gruppe buspassagerer i stedet henvises til de særlige handicaptransportordninger.

Heller ikke i den internationale sammenligning har det været muligt at undersøge kantstensforhold systematisk, da denne information fordrer undersøgelser, der ressourcemæssigt går ud over rapportens undersøgelsesdesign. Vi formoder, at gader, byrum og andre trafikarealer varierer mellem de europæiske hovedstæder. Imidlertid finder vi ikke grund til at tro, at denne variation ophæver de fundne forskelle i bussernes tilgængelighed og derved forudsætningen for spontan, fleksibel og selvstændig busrejse med det kollektive transportsystem.

KAPITEL 2

UNDERSØGELSE AF DEN ALMINDELIGE KOLLEKTIVE BUSTRANSPORT

I dette kapitel gør vi status over tilgængeligheden i busser for rejsende med bevægelseshandicap i den almindelige kollektive transport i Danmark og perspektiverer til andre europæiske lande. Undervejs vil man også støde på tre personlige fortællinger fra personer med bevægelseshandicap, der oplever problemer med at komme med bussen.

2.1 STATUS OVER TILGÆNGELIGHEDEN I DEN ALMINDELIGE KOLLEKTIVE BUSTRANSPORT

Vi er i stand til at foretage en overordnet status på området ved hjælp af offentligt tilgængelig information samt ved hjælp af et kortere spørgeskema, som Institut for Menneskerettigheder har fået besvaret af alle trafikselskaber i år 2014 og i år 2020.²⁹

Fordi vi har modtaget besvarelser fra to forskellige år, er vi i stand til at observere eventuelle forskelle over tid. Undersøgelsen vil tage udgangspunkt i besvarelsen af spørgeskemaet fra 2020 og vil drage paralleller til besvarelsen af spørgeskemaet fra 2014, når det er relevant.³⁰

Fordelen ved at indhente oplysninger på denne måde er, at trafikselskaberne selv får mulighed for at redegøre for deres forhold og regler vedrørende tilgængelighed til busserne. Disse oplysninger er desuden blevet krydstjekket med offentligt tilgængelige oplysninger (hvis muligt) samt efterfølgende dialogmøde med trafikselskaberne.

I vores spørgeskemaer undersøger vi adgangsforholdene til busser for personer, der bruger manuelle kørestole, batteridrevne kørestole og el-scootere. Der er visse forskelle mellem de forskellige mobilitetshjælpemidler. Manuelle kørestole fylder og vejer mindst og kan i mange tilfælde klappes sammen. Batteridrevne kørestole styres ved hjælp af et joystick og er typisk kompakte og manøvredygtige på snævre steder. El-scooteren, der har et styr med bremse og speeder samt vejer og fylder mest, har typisk længere rækkevidde og egner sig bedre til udendørs brug.

Om en person anvender det ene eller andet mobilitetshjælpemiddel, vil typisk afhænge af både det konkrete transportbehov og den givne funktionsnedsættelse. Det medfører, at utilstrækkelig tilgængelighed kan ramme bestemte grupper af rejsende med handicap skævt både som følge af typen af funktionsnedsættelse

og i kraft af alder (jf. afsnit 1.2 om sammenhængen mellem alder og mobilitets-hjælpe midler).

Ser man på besvarelserne fra trafikskaberne, fordeler svarene sig både mellem trafikskaberne og mellem typen af busrute (særligt mellem bybusser, regional-/ landevejsbusser og regionale X-busser).

Ud fra trafikskabernes besvarelse i 2020 vurderer vi, at 5 ud af 6 trafikskaber generelt ikke sikrer, at deres busser tillader personer med bevægelseshandicap at rejse på lige fod med andre buspassagerer. Det sidste trafikskab sikrer kun delvist dette. Med rejse på lige fod med andre menes, at man som passager er sikker på, at kunne gennemføre en spontan og selvstændig rejse, hvis man for eksempel sidder kørestol.³¹ At rejse spontant og selvstændigt betyder, at man ikke er afhængig af at medbringe sin egen hjælper, og at man blot møder op ved busstoppestedet for at komme med. Som vi også kom ind på i afsnit 1.3 om metodiske afgrænsninger, baserer ovenstående vurdering sig på tilgængeligheden til selve bussen og ikke andre kontekstuelle forhold som kantstene, afstand fra hjem til stoppested eller andre generelle trafikforhold.

Udfordringen synes at være, at mens der findes manuelle ramper i mange by- og regionalbusser, så har buschaufføren som hovedregel ikke lov til at forlade førersædet for at hjælpe en person i kørestol ind og ud af bussen enten ved at betjene den manuelle rampe eller ved at vippe kørestolen ombord.³² Det vil desuden være næsten umuligt for en kørestolsbruger selv at betjene den manuelle rampe. I den forbindelse angiver BAT som det eneste trafikskab, at buschaufførerne gerne må hjælpe med rampen, men at de ikke er forpligtet til det. Derved er man som passager ikke sikker på at kunne få hjælp.³³

Blandt årsagerne til, at chaufførerne ikke må hjælpe, refererer Movia i spørgeskemaet fra 2020 til "hensynet til blandt andet sikkerhed for de øvrige passagerer". Movia har tidligere i anden sammenhæng henvist til særligt arbejdsmiljø, hvor chaufføren skal være uddannet til at kunne tage ansvar for håndtering af passagerer med handicap, herunder løft, skub og fastspænding af eventuel kørestol. Men der er også refereret til omkostninger ved tilpasning og rejsetid. I sidstnævnte tilfælde nævner Movia, at hvis chaufføren forlader sin plads, kræver reglerne, at penge skal fjernes og en del af bussens IT lukkes ned af sikkerhedsmæssige årsager, hvilket de finder vil forsinke bussen.³⁴

I den forbindelse er det interessant, at der tilsyneladende er sket en forværring af tilgængelighedsforholdene over tid. I 2014 svarede 3 ud af 6 trafikskaber, at buschauffører gerne måtte hjælpe i bybusserne, hvis de vurderede, at det var sikkert og hensigtsmæssigt. Ud fra svarene fra trafikskaberne i 2020 er det nu kun tilfældet hos BAT på Bornholm. Dog angiver Nordjyllands Trafikskab og Midttrafik, at chaufførerne i deres regionale ekspresbusser, X-busserne, godt kan betjene en mekanisk lift for kunden.³⁵ Imidlertid skal man ikke regne med hjælp

til at få kørestolen ind og ud af bussen eller bagagerummet i Midttrafik, mens chauffører i Nordjyllands Trafikselskab gerne må hjælpe med dette.³⁶

Den generelle tilgang med, at chaufførerne ikke er forpligtet til at hjælpe med eksempelvis ramper, bekræftes af de gældende fælles landsdækkende rejseregler for de seks trafikselskaber. Her står, at "kørestolsbrugeren som hovedregel selv [skal] sørge for hjælp til udlægning af rampe og få kørestolen ind og ud af bussen".³⁷ Fra samme regler kan man også se, at personer med kørestole, rollatorer eller andre mobilitetshjælpe midler generelt ikke er sikret en plads, men tilgængeligheden afhænger af et først-til-mølle-princip med andre passagerers cykler, barnevogne eller kunder med omfangsrig bagage.³⁸ I lys af dette princip vil MOVIA's kommende 2-årige forsøgsordning med at tillade cykler i alle almindelige busser, potentielt gøre det endnu sværere, at gennemføre en rejse med kørestol og rollator.³⁹

Blandt de 5 ud af 6 trafikselskaber bemærker vi en særlig kategori af busser i forbindelse med tilgængelighed, nemlig de såkaldte landevejsbusser, der opererer for Midttrafik og Sydtrafik. Landevejsbusser er busser, der betjener ruter til og fra byer og mellem byer.

Ud fra denne rapport anliggende skiller landevejsbusserne sig ud ved tilsyneladende at være utilgængelige. Dette gælder for alle tre kategorier af mobilitetshjælpe midler undersøgt i spørgeskemaet. Selv med en medhjælper er det ikke muligt at komme med, da der er tale om højgulvsbusser uden ramper og fastspændingsudstyr. Det er bemærkelsesværdigt, da disse regionale landevejsbusser udgør en betydelig andel af den samlede flåde af busser. Ser vi på Midttrafik, råder de over 240 regionale busser (X-busser undtaget), hvoraf 222 busser er højgulvsbusser. Det svarer til, at 93 % af landevejsbusserne er utilgængelige.⁴⁰ For Sydtrafiks vedkommende oplyser de, at 319 ud af 415 busser i den samlede flåde var regionale og lokale busser (resten defineres som bybusser).⁴¹ Vi antager i den sammenhæng, at andelen af tilgængelige regionalbusser har omtrent samme lave niveau i Sydtrafik som i Midttrafik.

FynBus adskiller sig delvist fra de 5 andre trafikselskaber, der generelt ikke sikrer, at deres busser tillader personer med bevægelseshandicap at rejse på lige fod med andre buspassagerer. I alle FynBus' regionale busser (uddannelsesbusser undtaget) og i halvdelen af bybusserne i Odense er der for nylig installeret elektriske ramper, som kan betjenes fra førersædet.⁴² I den halvdel af bybusserne i Odense, der har manuelle ramper, gælder det samme som i de andre trafikselskabers områder. Lokal- og bybusser i andre fynske byer har ikke elektriske ramper, og kun "nogle lokal- og bybusser har [...] manuelle ramper".⁴³ At FynBus nogle steder har sørget for de elektriske ramper repræsenterer imidlertid et markant fremskridt i tilgængeligheden i forhold til vores undersøgelse fra 2014, hvor FynBus højst anvendte manuelle ramper nogle steder. I forbindelse med de

elektriske ramper skal man dog være opmærksom på, at chaufføren heller ikke her må forlade førersædet, hvis der skulle være brug for hjælp.

Som nævnt i starten af dette kapitel har vi også spurgt ind til tilgængeligheden for el-scootere. Ud over de ovennævnte problemer for manuelle og batteridrevne kørestole møder personer på el-scootere yderligere barrierer. 4 ud af 6 trafikselskaber afviser helt at medtage el-scootere med reference til hjælpemidlets størrelse i forhold til bussens indretning. Imidlertid tillader både Nordjyllands Trafikselskab (i bybusser og X-busser) og Midttrafik (kun i bybusser) el-scootere, hvis de maksimale mål overholdes og der køres med stor præcision.

Hvis målet er spontan og selvstændig rejse for mennesker med bevægelses-handicap, kan vi konkludere, at busser i den almindelige kollektive transport reelt set ikke er tilgængelige i 2021. En delvis undtagelse er FynBus, hvor der i de regionale busser og i halvdelen af Odenses bybusser er elektriske ramper. Hvis man som kørestolsbruger ikke har mulighed for at medbringe en hjælper på busrejsen, så er man de fleste steder henvist til særskilte transportformer inden for Flextrafik indrettet til mennesker med handicap. I praksis er det således for besværligt, at komme med bussen i det meste af landet, og dette vurderes at være hovedårsagen til, at så få benytter denne mulighed.⁴⁴

Vejen til at realisere øget tilgængelighed til busserne kan være forskellige. Det er ikke givet, at elektriske ramper er svaret – om end det er en smart løsning. Man kan også muliggøre spontan og selvstændig rejse for flere passagerer ved at lade buschaufføren hjælpe til i situationer, hvor det ikke vil indebære en uforholdsmæssig stor eller unødvendig byrde at yde denne hjælp. Denne mulighed kan vi se, at man har valgt i mange andre europæiske hovedstæder, jf. afsnit 2.3 nedenfor. Der kan også være en tredje løsning. Det vigtigste i denne sammenhæng er, at tilgængeligheden for så mange rejsende som muligt sikres.

2.2 INFORMATION OM TILGÆNGELIGHED

Besvarelserne fra trafikselskaberne viser, at tilgængelighed ofte afhænger af, hvor man er, hvad ens destination er, og hvilken buslinje der er tale om. Meget tyder på, at bedre information om tilgængelighed, ville kunne gøre rejseplanlægningen betydeligt lettere for mennesker med handicap.

Der er flere eksempler på, at det kan være uigennemskueligt og ulogisk for den enkelte rejsende i kørestol at finde ud af, hvornår man kan forvente at komme med bussen.

Èt eksempel kunne være forskelle i tilgængeligheden mellem bybusser inden for samme trafikselskab. En fynsk busrejsende i kørestol kan i halvdelen af Odenses bybusser let komme med, mens dette ikke gælder lokal- og bybusser i andre fynske byer (hvor kun nogle har manuelle ramper).



PERSONLIG FORTÆLLING: AINA BOSS BUDDE

Der var engang, jeg skulle til Roskilde Festival. Jeg skulle tage bussen, og da jeg så kom hen til bussen, som næsten var tom, så spørger jeg buschaufføren, om han kan hjælpe mig ind. Og så siger han nej. Så er jeg sådan: "Jamen hvordan kommer jeg ind?" Og så siger han: "Jamen du skal selv tage rampen ud." Så siger jeg: "Jamen det kan jeg ikke."

Fordi rampen var sådan en manuel med håndtag, og jeg kan ikke nå den. Selvom jeg kunne nå, så har jeg ikke kræfterne, fordi selv for raske er det en rigtig tung rampe. Så jeg prøvede sådan at appellere til ham, om han ikke kunne hjælpe mig, fordi jeg kunne ikke selv. "Jamen jeg kan ikke gå fra min plads." Og så var han færdig med at snakke med mig. Jeg endte med at græde, fordi jeg bare var så frustreret.

Lige så snart tilgængeligheden ikke er der, så bliver jeg mindet om, at jeg har et handicap. Fordi det er ikke noget, jeg lægger mærke til i hverdagen, når det hele spiller. Men når jeg ikke kan gøre som alle andre, så er det, at jeg får sådan en knytneve i ansigtet, og det er sådan: "Nå, okay, fuck. Verden er ikke skabt til mig, eller jeg er ikke skabt til verden." Det var en dårlig start på en festival.

Det kunne være megafedt, hvis vi lærte noget fra andre lande om, hvordan de indretter busserne. For eksempel i London har de elektriske ramper. Der var en knap på bussen, så buschaufføren vidste, at den kørestol gerne vil ind. Så kunne han tage rampen ud uden at skulle rejse sig, så jeg kunne køre ind, og så kunne han tage rampen ind igen. Det gik meget hurtigt og var ikke en ulempe for nogen eller besværligt for nogen som helst. Så det hele var smooth. Hverken buschauffør eller jeg følte, at det var besværligt eller irriterende.

Du kan se en video med Aina på vores hjemmeside: menneskeret.dk/bus-handicap

Et andet eksempel er forskelle i serviceniveau inden for samme region, men mellem trafiksselskaber. I X-busserne, der er de regionale ekspresbusser, som kører inden for og mellem de jyske regioner, kan man opleve, at deres tilgængelighed varierer, alt efter hvilket trafiksselskab der er ansvarlig for ruten. Kører en X-bus eksempelvis for Nordjyllands Trafiksselskab, må buschaufføren gerne hjælpe med ind- og udstigning, fastspænding og billettering, men hvis de kører for Midttrafik, så skal man "desværre ikke regne med, at [chaufføren] har mulighed for at hjælpe med at få kørestolen ind og ud af bussen eller bagagerummet".⁴⁵

Et tredje eksempel er tilgængeligheden på tværs af bustyper inden for samme område. Landevejsbusser, der ofte kører igennem bykerne, hvor der også er bybusser, er i Midttrafik og Sydtrafik oftest utilgængelige for rejsende med bevægelseshandicap. Man kan altså opleve at stå ved et busstoppested i en by, hvor to busser fra samme trafiksselskab med samme rute gennem byen kan have forskellige tilgængelighedsstandarder. Den ene bus vil være en tilgængelig bybus, og den anden en utilgængelig landevejsbus.

Et sidste eksempel er forskellen på tilgængelighed mellem regioner. Som busrejsende i kørestol kan man regne med fuldt ud tilgængelige fynske regionalbusser, men så snart man krydser grænsen til en naboregion (Sydtrafik eller Movia), er billedet et helt andet, selvom begge dele ligger i Danmark.

Disse eksempler peger foruden behovet for et generelt løft af tilgængeligheds-kvaliteten i dansk kollektiv bustransport derfor også på behovet for lettilgængelig information om tilgængelighedsforholdene i forbindelse med buskørsel. Det kræver en uforholdsmæssig stor indsats for den enkelte rejsende, at finde informationer til at løse ovenstående udfordringer.

Et oplagt sted, hvor denne opgave kunne løftes er billet-, betalingsmiddel- og rejseplanlæggerhjemmesiden rejseplanen.dk, der drives på vegne af trafiksselskaberne. Men her er kun mulighed for at søge på "lavgulvstog" som tilgængelighedskriterium og rummer ikke mulighed for at finde information om hverken rampe, kantstensforhold eller hjælp fra chauffør. Der er i øvrigt ingen andre informationer til rejsende med handicap at finde på hjemmesiden ud over en særlig tekstversion af rejseplanen for blinde og svagtseende (man har altså ikke gjort den almindelige hjemmeside tilgængelig for blinde og svagtseende) og et dødt link til de fælles rejseregler i "FAQ".⁴⁶

Når det kommer til de enkelte trafiksselskabers hjemmesider, har FynBus, Midttrafik og Sydtrafik alle generel information om handicapforhold i de kollektive busser og refererer derudover til deres kørselsordninger til personer med handicap. Dog oplyser de ikke om tilgængelighedsforhold på den enkelte almindelige bus, rute eller stoppested.⁴⁷ Dette er imidlertid vigtig information for den enkelte

rejsende, eftersom der kan være stor forskel på bussernes og stoppestedernes tilgængelighed både inden for og mellem trafikselskaberne, hvilket også er beskrevet ovenfor. Konsekvensen kan være, at det bliver urimelig svært at gennemskue, hvor man finder tilgængelige busser, og hvilke krav der stilles til den enkelte rejsende.

Endelig viser en søgning på BAT's hjemmeside, at der ikke findes en reference om fysisk handicaptilgængelighed på de almindelige kollektive busser på deres hjemmeside. Den eneste reference er til "HandyBAT", der er kommunens udgave af de andre trafikselskabers handicapkørsel.

En vigtig pointe i forbindelse med information om kollektiv bustransport er desuden, at en delmængde af mobilitetsudfordrede mennesker er i risiko for at blive yderligere isolerede i takt med øgede krav til digitalisering. Ikke mindst ældre rejsende med begrænset mobilitet kan forventes at være særligt udfordrede på dette punkt, hvilket kan forværre de sociale konsekvenser af ringe tilgængelighed til kollektiv transport.

Manglen på systematisk information om tilgængelighedsforhold på de kollektive busser bekræftes desuden i spørgeskemaet fra 2020. Her oplyser samtlige trafikselskaber, at ingen har udviklet et informationssystem til jævnligt at opdatere rejsende med handicap om, hvilke busser, ruter og terminaler der er tilgængelige. Dog angiver Movia, at man i regi af Din Offentlige Transport (DOT) arbejder sammen med DSB og Metroselskabet om en smileyordning til lancering i 2021, som blandt andet vil kortlægge større skiftesteder i forhold til tilgængelighed.⁴⁸

2.3 SAMMENLIGNING AF TILGÆNGELIGHEDEN TIL KOLLEKTIV BUSTRANSPORT MELLEM EUROPÆISKE HOVEDSTÆDER

Som en del af undersøgelsen i denne rapport har vi kortlagt tilgængeligheden i kollektive bybusser blandt 32 europæiske hovedstæder.⁴⁹ Det har vi gjort ud fra en række forholdsvis simple tilgængelighedskrav, der overlapper med dem, vi har undersøgt i spørgeskemaerne til de danske trafikselskaber. Vi har undersøgt, hvor mange busser der har ramper, om buschaufførerne må eller skal hjælpe passagerer med handicap med at komme ombord, og hvilke mobilitetshjælpemidler de tillader adgang for.

Vi har til dette formål indhentet informationer fra officielle hjemmesider fra de givne trafikselskaber og i nogle tilfælde også bystyrets eller andre lokale eller nationale myndigheders hjemmesider. Desuden har vi i en stor del af tilfældene kontaktet det pågældende trafikselskab direkte for at indsamle eller bekræfte de relevante informationer. Man kan finde detaljerede referencer til hver hovedstads tilgængelighed til bybusser som bilag bagerst i denne rapport.



PERSONLIG FORTÆLLING: AMIR BECIROVIC

For et halvt år siden droppede jeg simpelthen at tage med bussen. Det gjorde jeg, på grund af at jeg følte, at jeg ikke fik den rette hjælp til det.

Der var en hændelse, hvor jeg skulle tage bussen. Jeg kommer hen til busstoppestedet og får øje på chaufføren og siger: "Du skal ikke køre, før jeg har sat mig ned." Han var sådan: "Ja ja, det skal jeg nok". Jeg kravler ind i midten af bussen, fordi det er handicapområdet, og kravler op og kan se, at alle handicappladser er optaget. Jeg spørger en dame, om hun gider rejse sig op, fordi jeg er dårligt gående og enormt godt kunne tænke mig at sætte mig der, og så siger hun så: "Hvorfor skal jeg rejse mig op for sådan en som dig?" I stedet for at diskutere med hende – for jeg kan godt mærke, at det bliver langtrukket – så jeg går videre hen i bussen, men så med det resultat, at buschaufføren kører, og jeg falder og slår mig ret voldsomt. Det er jo også et helvede at kravle op igen, ikke?

Nu ser det sjovt ud, fordi jeg har et fysisk handicap også, så det er ikke busselskabets skyld, at jeg ser sådan her ud, men det var faktisk ret voldsomt, fordi jeg netop faldt på den her arm.

Det kunne være fedt, at chaufførerne hjalp os – og simpelthen gik med ud og hjalp os ind i bussen og sagde til passagererne, som ikke var handicappede: "Vil du være sød at rejse dig op, fordi det der er altså en handicapplads."

Du kan se en video med Amir på vores hjemmeside: menneskeret.dk/bus-handicap

Informationerne har vi rangeret i kategorier, ud fra hvilken grad af tilgængelighed for mennesker med bevægelseshandicap busserne tilbyder:

Rød: Mulighed for spontan og selvstændig rejse i under 90 % af busserne, og/eller at chaufføren ikke er forpligtet til at hjælpe.

Gul: Spontan og selvstændig rejse er mulig i 90 % eller mere af busserne. Buschaufføren skal altid hjælpe.

Grøn: Spontan og selvstændig rejse for både manuel og som minimum batteridreven kørestol er mulig i alle busser (gerne også el-scooter). Buschaufføren skal altid hjælpe.

Som det fremgår i figur 1 og tabel 1, er hovedstæderne inddelt efter disse kategorier.

FIGUR 1. OVERSIGT OVER TILGÆNGELIGHEDEN TIL KOLLEKTIV BUSTRANSPORT I EUROPÆISKE HOVEDSTÆDER



TABEL 1. OVERSIGT OVER TILGÆNGELIGHEDEN TIL KOLLEKTIV BUSTRANSPORT I EUROPÆISKE HOVEDSTÆDER (LANDET ANGIVET I PARENTES)

Spontan og selvstændig rejse mulig i alle busser med både manuel og batteridreven kørestol	Spontan og selvstændig rejse mulig i 90 % eller flere af alle busser	Spontan og selvstændig rejse mulig i under 90 % af alle busser
Amsterdam (Holland)	Bratislava (Slovakiet)	Athen (Grækenland)
Berlin* (Tyskland)	Budapest (Ungarn)	København** (Danmark)
Bern (Schweiz)	Tallinn* (Estland)	Lissabon (Portugal)
Bruxelles (Belgien)		Ljubljana (Slovenien)
Bukarest* (Rumænien)		Luxembourg (Luxembourg)
Dublin* (Irland)		Nicosia* (Cypern)
Helsinki (Finland)		Rom (Italien)
London* (Storbritannien)		Sofia (Bulgarien)
Madrid* (Spanien)		Vilnius (Litauen)
Oslo (Norge)		Zagreb (Kroatien)
Paris (Frankrig)		
Prag* (Tjekkiet)		
Reykjavik* (Island)		
Riga (Letland)		
Stockholm (Sverige)		
Vaduz* (Liechtenstein)		
Valletta* (Malta)		
Warszawa (Polen)		
Wien (Østrig)		

*Adgang for el-scooter mulig, hvis forholdene tillader det (der er eksempelvis en rampe eller lift).

** København er den eneste hovedstad i undersøgelsen, hvor buschauffører ikke må forlade førersædet for at hjælpe.

Kortlægningen af de europæiske hovedstæder viser, at man i langt de fleste byer har sørget for busser, der enten har elektriske ramper eller manuelle ramper, hvor chaufføren hjælper til.

Som det fremgår af figur 1, muliggør 19 europæiske hovedstæder spontan og selvstændig rejse med op til flere mobilitetshjælpemidler i alle busser. Landene

i denne kategori er hovedsageligt vesteuropæiske, dog inklusive Tjekkiet, Polen, Rumænien og Letland. Disse lande er farvet grønne. I en del hovedstæder betyder det, at der er installeret elektriske ramper, mens det i de resterende betyder, at chaufførerne hjælper med de manuelle ramper. Derved kan man både komme ombord med sin manuelle eller batteridrevne kørestol. Der gives desuden yderligere mulighed for adgang for el-scootere i otte af hovedstædernes bybusser.

Den gule kategori af lande rummer de europæiske hovedstæder, hvor spontan og selvstændig rejse er mulig i 90 % eller flere af busserne. Denne kategori er den mindste og rummer kun tre østeuropæiske lande, henholdsvis Slovakiet, Ungarn og Estland. 90 % af busserne i Bratislava og Budapest har ramper, som chaufførerne hjælper med. Endelig har 90,5 % af busserne i Tallinn ramper, hvor man også kan medtage batteridrevne kørestole og el-scootere.

Endelig finder vi 10 røde hovedstæder, hvor spontan og selvstændig rejse er mulig i under 90 % af alle busser. Inden for denne kategori er der betydelige variationer i både geografisk placering og graden af tilgængelighed. Således rummer kategorien rummer både øst- og vesteuropæiske hovedstæder, og København tilhører denne gruppe af lande. I forhold til tilgængelighed har eksempelvis kun 40 % af busserne i Athen ramper, mens 80 % af bybusserne i Ljubljana og 100 % i København har ramper. I Nicosia tillader busser med ramper endda el-scootere at komme med.

Det er interessant at bemærke, at vi ud over København ikke har kunnet identificere ét andet land blandt de europæiske hovedstæder, hvor chaufføren ikke må forlade førersædet og hjælpe rejsende med handicap med at komme ombord og eksempelvis betjene rampen. Som vi har set tidligere i dette kapitel, ville samtlige af de danske trafikskabers bybusser få den røde farve som følge af, at der ikke er ramper på samtlige bybusser, og at chaufførerne ikke er forpligtigede til at hjælpe (på Bornholm "må" chaufførerne dog gerne hjælpe i busserne⁵⁰).

Ser man på tilgængeligheden for personer med bevægelseshandicap i Europa, kæmper København således med Athen om sidstepladsen. På den ene side har alle bybusser i København manuelle ramper og kørestolspladser, men chaufførerne må ikke hjælpe med at bruge dem. På den anden side har athenske busser færrest busser med rampe (ca. 40 %), men chaufføren hjælper med disse, når de er installeret på bussen.

Vi vurderer derfor, at København rangerer lavest, hvis man alene måler på, hvor mange busser der tillader spontan og selvstændig rejse i den almindelige kollektive bustransport. Dette gælder i en skandinavisk og vesteuropæisk sammenhæng, og det gælder blandt alle undersøgte europæiske hovedstæder.

2.4 MOD UNIVERSELT DESIGN I KOLLEKTIV TRANSPORT

Institut for Menneskerettigheder vurderer på baggrund af det indsamlede materiale, at der mangler en landsdækkende koordination, når det kommer til såvel fysisk tilgængelighed som information om den fysiske tilgængelighed for rejsende med handicap.

2.4.1 TILGÆNGELIGHEDSPOLITIK OG INDDRAGELSE AF HANDICAPORGANISATIONER

Der eksisterer ikke en tilgængelighedspolitik gældende for alle trafikselskaber, og kun Movia har udviklet sin egen tilgængelighedspolitik. De resterende fem trafikselskaber har tilsyneladende ikke en systematisk beskrivelse af indsatsen på området med dertilhørende strategi. Problemet kan både være manglende sammenhæng i tilgængeligheden indenfor det enkelte trafikselskabs område, men ikke mindst mellem trafikselskaberne.

I denne rapport har vi primært fokuseret på bevægelseshandicap, men tilgængelighed i en bredere forstand indbefatter også, at man eksempelvis har både visuel og auditiv stoppestedannoncering i bussen, særlig håndtering af rejsende med kognitive funktionsnedsættelser og andet. I den forbindelse angiver FynBus og Midttrafik, at de har indført demensvenlige ordninger, at deres chauffører er efteruddannet i at håndtere passagerer med demens, samt at disse passagerer kan tydeliggøre deres behov for hjælp ved brug af et diskret skilt, man kan bære på sit tøj.⁵¹ Nordjyllands Trafikselskab har igangsat en proces med at få indsat busser med både indvendig og udvendig stoppestedannoncering. FynBus har også indsat sådanne busser. Både indvendig og udvendig stoppestedannoncering er i høj grad til gavn for mennesker med synshandicap.

Som det står klart fra tidligere undersøgelser, er der tale om et større problem med tilgængeligheden i kollektiv transport. Den seneste måling på handicapbarometer.dk viser, at kun 67 % af mennesker med handicap vurderer, at de uden besvær kan benytte bus og tog. Fra samme kilde kan vi også konstatere, at det ikke kun er mennesker med fysiske handicap, som oplever større barrierer i forhold til adgangen til offentlig transport. Gruppen af mennesker med psykiske handicap er mindst lige så hårdt ramt på dette område. Således kan kun 61 % af mennesker med mindre psykiske handicap uden besvær tage med bus eller tog, og helt ned til 33 % af dem med større psykiske handicap.⁵²

Det forhold, at også gruppen af personer med sensoriske, psykiske og kognitive handicap oplever vanskeligheder med at benytte offentlig transport, understreger, at tilgængelighed til offentlig transport ikke kun er et spørgsmål om fysisk tilgængelighed, men også vedrører spørgsmålet om adgang til information, herunder digital tilgængelighed, mulighed for afskærmning og hensyntagen, støtte og andre tiltag. Selvom vores fokus er på bevægelseshandicap i denne rapport, er der intet, der tyder på, at andre typer handicap ikke rammes mindst lige så hårdt på tilgængeligheden.



PERSONLIG FORTÆLLING: SØREN MEINERTZ

Selvom det er lang tid siden, så sidder den her oplevelse stadig i mig – og derfor vil jeg gerne være sikker på, at jeg kan komme med, før jeg nogensinde sætter mine hjul i en bus igen.

Da jeg studerede om aftenen, der skulle jeg hjem med bussen på et tidspunkt. Jeg kommer frem i tide, og så da chaufføren kommer, siger han, at jeg desværre ikke kan komme med bussen, fordi det ikke er hans ansvar at løfte rampen ned. Og med de ord, så kører han fra mig på busterminalen – og så blev det ellers en meget, meget kold aften for mig, i og med at jeg skulle sove i ventesalen på busterminalen. Gudskelov blev jeg ikke røvet, men det var da stadigvæk en superubehagelig oplevelse, som jeg besluttede mig for, at jeg ikke ville udsætte mig selv for en gang til.

Det, der også kunne være meget fedt ved, at jeg kunne få min kørestol med ind i en bus, ville jo være, at jeg for det første ville nå frem til en eventuel fyraftensøl med mine kammerater. Bussen er et godt sted ligesom at mødes – og varme op til, at man skal drikke øl. Vi kan jo godt lide at varme op, inden vi skal drikke øl. Før vi drikker øl, så skal vi altid snakke om at drikke øl. Så kunne man være i tørvejr og slippe for at være så fuldstændig udkørt, når man kom ned til baren, og så kunne man bruge den energi på at være social i stedet for. Fremfor at ligne lidt en tabt boksekamp, når man så endelig kommer ned til baren.

Du kan se en video med Søren på vores hjemmeside: menneskeret.dk/bus-handicap

En systematisk indsats hos trafikselskaberne i form af en tilgængelighedsstrategi, hvor man inddrager berørte interesseorganisationer, kan hjælpe med at øge opmærksomheden på niveauet og kvaliteten af tilgængeligheden i den kollektive bustransport. Vi kan ud fra spørgeskemaet fra 2020 se, at inddragelse af berørte interesseorganisationer i dag sker i Movia, FynBus og Midttrafik, mens Nordjyllands Trafikselskab kun mødes med Dansk Blindesamfund og Sydtrafik og BAT tilsyneladende ikke inddrager handicaporganisationer systematisk.

2.4.2 UNIVERSELT DESIGN OG PLANLÆGNING AF KOLLEKTIV TRANSPORT

I forbindelse med koordinering af tilgængelighedsindsatser og -strategi for den almindelige kollektive bustransport er det oplagt at overveje universelt design som et brugbart værktøj. Trods sin centrale placering i FN's Handicapkonvention anvendes universelt design sjældent i en dansk sammenhæng (arkitektur er en markant undtagelse) – og er næsten fraværende i forbindelse med tilgængelighed til kollektiv transport.

Universelt design betyder, at udformningen af produkter, omgivelser, ordninger og tilbud skal ske således, at de i videst muligt omfang kan anvendes af alle personer uden behov for tilpasning eller særlig udformning.⁵³ Universelt design betyder i sammenhæng med almindelig kollektiv bustransport, at busserne som udgangspunkt indrettes på en måde, så alle typer passagerer kan gennemføre rejsen nemt og selvstændigt. Det kommer ikke blot passagerer med handicap til gavn, men alle passagerer, der kunne have brug for bedre adgang til kollektiv bustransport.

Universelt design står derfor i kontrast til et todelt kollektivt transportsystem, hvor unødvendigt mange personer med handicap henvises til en særskilt service. Men det står også i kontrast til mange busser i den kollektive transport, som ikke er indrettet med universelt design for øje. Som påpeget i en omfattende svensk undersøgelse af barrierer for mennesker med handicap i den kollektive trafik:

”Principen om universell utformning handlar om att se till mångfalden av tillgänglighetsbehov och hinder. Det ställer krav på kunskapsunderlag om såväl dagens som framtidens villkor för resenärer i kollektivtrafiken. Ett första steg är medvetenhet om mångfalden av behov och hinder, en bredare målstyrning, behovsanalys och resursplanering.”⁵⁴

Med andre ord hænger arbejdet med det nuværende og fremtidige tilgængelighedsniveau i den kollektive transport sammen med i højere grad at medtænke universelt design. Dette kræver større viden om såvel forskellige tilgængelighedsbehov for mennesker med forskellige typer af handicap som allerede eksisterende barrierer i dansk bustransport.

Tanker om inddragelse af viden om samt planlægning og budgettering af tilgængelighed har før været formuleret i en dansk sammenhæng. Det daværende

transportministeriet udgav i 2010 "Transportministeriets tilgængelighedspolitik", som gav et overblik over de eksisterende tilgængelighedsstrategier og -principper for mennesker med handicap på tværs af ministeriets område. Selvom denne publikation er mere end et årti gammel og har gennemlevet seks regeringer, er det os bekendt det seneste forsøg på at formulere en sammenhængende tilgængelighedspolitik på landsplan.

Dengang udtrykte Transportministeriet det således: "Der sigtes efter at give flest muligt adgang til at benytte de ordinære transporttilbud spontant og ved egen hjælp, hvor det kan realiseres inden for de økonomiske rammer og ikke reducerer det samlede transportsystems attraktivitet – alternativt at stille supplerende, kompenserende befordringsløsninger til rådighed."⁵⁵

I dette citat betoner ministeriet for det første prioriteringen af tilgængeligheden i den almindelige kollektive transport over særlige transportløsninger. Udgangspunktet er således, at den almindelige kollektive transport bør gøres så tilgængelig som muligt. Undtagelsesvist kan man kompensere gennem særordninger som eksempelvis individuel handicapbefordring eller anden flextrafik. Problemet er, at det samlede kollektive bussystem i stedet ser ud til at have gjort undtagelsen til reglen, når det kommer til spontan og selvstændig rejse for mennesker med bevægelseshandicap (se også kapitel 3, afsnit 3.6.1).

For det andet viser ovenstående citat, at man anerkender balancen mellem omkostninger til at øge tilgængeligheden over for økonomiske begrænsninger. Det er med andre ord ikke en øjeblikkelig og meget dyr løsning, der sigtes efter, men en gradvis proces med respekt for den samfundsøkonomiske udvikling.

Derfor er fokus også rettet mod nye trafik anlæg og kontrakter:

"Ved vedtagelse og etablering af nye trafik anlæg tages højde for behovene hos mennesker med et handicap, så transportsystemet i videst muligt omfang opleves som tilgængeligt på hele rejsen. Der skal være opmærksomhed på tilgængelighed i såvel planlægnings-, udførelses- som driftsfasen, og den bør systematisk tænkes ind. God tilgængelighed omfatter let, enkel adgang for enhver til transportsystemet – herunder lufthavne, veje, stationer, perroner, busser og tog."

Disse tanker ligger ikke langt fra universel indretning af transportsystemet og peger henimod en mainstreaming af handicapperspektivet inden for transportsektoren.

Interessant i forhold til den mangelfulde inddragelse af handicaporganisationerne fra en del af trafiksekskabernes side (jf. ovenfor), så knæsatte Transportministeriets tilgængelighedspolitik desuden princippet om, at dialogen med handicaporganisationerne "ligeledes [er] et centralt element i den løbende prioritering på området".

Overordnet set medfører universelt design i sammenhæng med den almindelige transport at betragte øget tilgængelighed som noget, der tilføjer værdi til almindelig kollektiv transport som helhed. Et godt eksempel på at arbejde med universelt design kommer fra Norge.

Således finder man i den norske nationale handicappolitiske handlingsplan, "Regjeringens handlingsplan for universell utforming", der helt eksplicit bygger på princippet om universelt design for alle samfundsanliggender, også en plan for transportområdet.⁵⁶

Man har i Norge vedtaget en forpligtende "Nasjonal transportplan", som skal sørge for, at rejsekæder (rejser med flere stop og flere transportformer) bliver sammenhængende og universelt udformet "både innenfor den enkelte transportsektor og på tvers av transportsektorer og forvaltningsnivå, gjennom for eksempel utvikling av knutepunkter".

I forlængelse heraf er et andet konkret tiltag, at virksomheder med ansvar for kollektiv transport og vejvæsen koordinerer indsatsen med at fjerne barrierer i infrastrukturen så omkostningseffektivt som muligt samt vidensdel og standardiserer denne indsats med andre myndigheder og virksomheder på landsplan (jf. også afsnit 3.4 i næste kapitel om gradvis virkeliggørelse af tilgængelighed gennem systematisk fjernelse af barrierer).

Endelig er det interessant at fremhæve fra den norske indsats, at man tillige har prioriteret netop handicap-mainstreaming inden for transportområdet. Det betyder, at man har prioriteret at indoptage hensynet til universelt design ved alle nye retningslinjer, anlægsarbejder, køb af transporttjenester, kundeservice og information. En kritisk del af denne indsats beror på at inddrage de relevante handicaporganisationer. Såvel den norske handicappolitiske handlingsplan som den nationale transportplan præciserer, hvilke myndigheder og virksomheder der er ansvarlige for hvilke opgaver og inden for et bestemt tidsrum.

En sådan forpligtende national handicappolitisk handlingsplan mangler generelt i Danmark, og muligvis derfor mangler der også en plan for tilgængelighedsindsatsen på transportområdet.⁵⁷ Fraværet af en sådan plan rummer en fare for at reducere tiltag til bedre tilgængelighed til et spørgsmål om kroner og øre.

Eksempelvis viser vores undersøgelse, at Midttrafik i forbindelse med udbud af bybusser opfordrer til, at busserne bliver installeret med elektriske ramper, der gør, at kørestole kan medtages uden hjælp, og at der i forhold til den regionale kørsel foreligger en principbeslutning om at gå fra højgulvsbusser til laventrébusser. I konkrete udbud kan der dog blive truffet beslutninger, som går imod denne principbeslutning, hvis det efter en konkret vurdering findes at være den bedste løsning.⁵⁸

2.4.3 HANDLINGSPLAN FOR TILGÆNGELIGHED

Eftersom den kollektive bustrafik er udliciteret hos de fleste trafikskaber og det er private selskaber, som indkøber busserne, er det oplagt at fastsætte retningslinjer og standarder for tilgængelighed ved udbud af buskørsel. Det forhold, at der kun er tale om opfordringer og en principbeslutning, som kan fraviges i konkrete tilfælde, risikerer imidlertid at svække den systematiske og kontinuerlige fremgang. Problemet kan således være, at disse prioriteringer ikke lader til at være en del af overvejelserne om en større handlingsplan for kollektiv transport og tilgængelighed i Danmark, men forhandles snævert fra sag til sag.

Det er værd at bemærke i den forbindelse, at den danske tilgængelighedspolitik fra 2010 påpeger, at "der ved nyanlæg og større renoveringsarbejder projekteres ud fra standarder, der tillader så mange som muligt med forskellige typer handicap at benytte vejanlæg, banegårde, lufthavne, busser og tog på lige vilkår med øvrige trafikanter og passagerer".

Dette princip bør følges op med en handlingsplan med målbare målsætninger, klar ansvarsfordeling og tidsmæssige rammer og ikke mindst inddragelse af universelt design, når kommende udbud fra trafikskaberne skal gennemføres og potentielt nye busser købes ind. Uden sådan en plan er det vanskeligt at se, hvordan man kan sikre en reel positiv udvikling i forhold til at forbedre tilgængelighed for mennesker med handicap.

Ud fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens seneste overblik over de forventede udbud for buskørsel i perioden 2021-2031 fremgår det, at en ikke ubetydelig del af trafikskaberne kontrakter med private busoperatører står til at skulle fornyes. Således forventes nye kontrakter svarende til 16 % af de samlede køreplanstimer i 2021 at komme i udbud, mens det er 18 % i 2022 og 15 % i 2023.⁵⁹ Samlet set estimeres det, at trafikskaberne alene mellem år 2020 og 2022 forventer at udbyde omkring 1.600 busser, svarende til halvdelen af alle busser.⁶⁰

Ved hvert nyt udbud vil trafikskaberne have mulighed for at indarbejde krav til tilgængelighed, der med udgangspunkt i universelt design i højere grad vil flugte med behov, som kunder med forskellige typer handicap måtte have.

Institut for Menneskerettigheder peger derfor på behovet for i højere grad at tænke krav om universelt design ind i en overordnet målstyring og budgetplanlægning af kollektiv transport som helhed og i de enkelte trafikskabers kvalitetsstyring af den almindelige kollektive bustransport. Særligt når det kommer til udbud af buslinjer, da trafikskaberne opererer med lange kontraktperioder og det er mest omkostningseffektivt at tilgængelighedsforbedre i forbindelse med nye udbud.⁶¹

KAPITEL 3

TILGÆNGELIGHED TIL KOLLEKTIV BUSTRAFIK I ET MENNESKERETLIGT PERSPEKTIV

Som det fremgår af de forudgående kapitler, kan den kollektive bustrafik være forbundet med flere forskelligartede barrierer for mennesker med handicap. Hvorvidt bustrafikken er tilgængelig, afhænger således ikke kun af, om det er muligt at stige ind og ud af bussen. Også andre omstændigheder kan hæmme eller helt forhindre mennesker med handicap i at benytte sig af den kollektive buskørsel, herunder om der er adgang til tilgængelig information om rejsen, og om man er nødt til at have en hjælper med.

I dette kapitel giver vi en række menneskeretlige perspektiver på de udfordringer, som mennesker med handicap oplever i mødet med den kollektive bustransport. I afsnit 3.1 præsenterer vi de væsentligste retskilder, der opstiller krav til tilgængeligheden og adgangen til den kollektive bustrafik i Danmark. Dernæst analyserer vi fundene fra vores undersøgelse i lyset af disse internationale forpligtelser med fokus på centrale menneskeretlige principper om inklusion, selvbestemmelse og ligebehandling. I afsnit 3.2 til 3.5 fokuserer vi på retten til tilgængelighed, mens vi i afsnit 3.6 retter blikket mod forbuddet mod diskrimination på grund af handicap.

3.1 INDLEDENDE OM RETSGRUNDLAGET

I dette afsnit følger en introduktion til centrale retskilder, der opstiller krav til tilgængeligheden og adgangen til den kollektive bustrafik i Danmark.

3.1.1 FN'S HANDICAPKONVENTION

FN's Handicapkonvention blev vedtaget i FN i december 2006 og ratificeret af Danmark i juli 2009.⁶² Den danske stat har siden da været forpligtet til at efterleve konventionen. Med staten menes alle offentlige organisationer i Danmark. Det omfatter således også landets seks trafiksselskaber.

Handicapkonventionen hviler på en erkendelse af, at de øvrige ældre menneskerettighedskonventioner ikke har været tilstrækkelige til at sikre lige muligheder og lige rettigheder for mennesker med handicap. Konventionen udtrykker således, at der knytter sig et særligt beskyttelsesbehov til gruppen af mennesker med handicap, og anviser, hvordan de velkendte grundlæggende menneskerettigheder specifikt skal forstås og gennemføres til gavn for denne minoritetsgruppe.

Dette kapitel vil i særlig grad koncentrere sig om konventionens artikel 5 om lighed og ikke-diskrimination og artikel 9 om tilgængelighed. FN's Handicapkomité, der har til opgave at fortolke og overvåge implementeringen af konventionen på globalt plan, har udarbejdet en generel kommentar til både artikel 5 og artikel 9. De generelle kommentarer har i modsætning til konventionen ikke bindende virkning, men udgør ikke desto mindre et væsentligt fortolkningsbidrag til konventionsteksten.

3.1.2 FORORDNINGEN OM BUSPASSAGERERS RETTIGHEDER

Ud over handicapkonventionen tager fremstillingen i det følgende også afsæt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 181/2011 om buspassagerers rettigheder (buspassagerrettighedsforordningen). Forordningen trådte i kraft den 1. marts 2013 og fastsætter et minimum af rettigheder for passagerer, der rejser med bus inden for EU's område.

Forordningens betragtning (7) fastslår, at bustransporttjenester bør komme alle borgere til gode, og at personer med handicap bør have samme mulighed for at rejse med bus som andre borgere, henset til at personer med handicap har samme rettigheder som alle andre med hensyn til fri bevægelighed, valgfrihed og ikke-diskriminering. Forordningen skal således generelt anvendes med dette formål for øje. Hertil kommer, at den indeholder en række bestemmelser, der specifikt angår passagerer med handicap.

Som udgangspunkt finder forordningen anvendelse på rutekørsel for uspecificerede passagerkategorier, når passagerernes påstignings- eller udstigningssted er beliggende på en medlemsstats område, og når den planlagte rejseafstand er 250 km eller mere.⁶³ Et antal bestemmelser finder dog også anvendelse på sådan rutekørsel, hvor den planlagte rejseafstand er mindre end 250 km. Det gælder blandt andet artikel 9 og artikel 10, stk. 1, som begge angår befordring af mennesker med handicap, artikel 16, stk. 1, litra b, som vedrører handicapbevidstgørende uddannelse, samt artikel 24 og 25, som nævner information i tilgængelige formater. Det er samtidig de bestemmelser i forordningen, der har særlig relevans for vores undersøgelse. Når vi henviser til buspassagerrettighedsforordningen i det følgende, er der således tale om rettigheder, som gælder for al rutekørsel, uanset om rejseafstanden er over eller under 250 km, medmindre andet er anført.

Det er værd at bemærke, at buspassagerrettighedsforordningens betragtning (8) henviser specifikt til handicapkonventionens artikel 9 om tilgængelighed. Denne henvisning skal ses i lyset af, at EU som organisation har tiltrådt FN's Handicapkonvention, og konventionen udgør derfor en integreret del af unionens retsorden. Forordningen skal derfor i videst muligt omfang fortolkes i overensstemmelse med handicapkonventionen. Ved gennemførelse og anvendelse af buspassagerrettighedsforordningen i de enkelte medlemslande, herunder Danmark, er det således også vigtigt at være opmærksom på de grundlæggende principper i handicapkonventionen.

3.1.3 BEKENDTGØRELSEN OM SÆRLIGE KRAV TIL BUSSE

I EU-regi er endvidere vedtaget direktiv 2001/85⁶⁴ om særlige bestemmelser for visse køretøjer. Direktivets hovedformål er at tilgodese passagerers sikkerhed, men fastsætter tillige en række tekniske forskrifter med henblik på at forbedre adgangsforholdene til busser for mennesker med bevægelseshæmning.

Direktivet er i dansk ret gennemført ved bekendtgørelse nr. 1487 af 12. december 2007⁶⁵ om særlige krav til busser. Bekendtgørelsen indeholder krav om, at busser, og i særdeleshed bybusser,⁶⁶ skal være indrettet med fokus på kørestolsbrugere, andre mennesker med bevægelseshæmning og mennesker med synshandicap. Det omfatter blandt andet krav til antallet af kørestolspladser og siddepladser forbeholdt passagerer med bevægelseshæmning, adgangsøre for kørestole, anvendelse af piktogrammer og installering af stopknapper med kontrastfarver eller kontrasterende farvetoner, der kan aktiveres med håndfladen. Bekendtgørelsen, og det bagvedliggende direktiv, bidrager til at øge tilgængeligheden til busser gradvist, ved at gamle busser bliver udskiftet med nye busser, som overholder de fastsatte tilgængelighedsstandarder.

3.2 TILGÆNGELIGHED SKAL SES I LYSET AF RETTEN TIL INKLUSION

FN's Handicapkonvention cementerer, at tilgængelighed er en grundlæggende forudsætning for, at mennesker med handicap kan leve et selvstændigt liv og deltage fuldt ud i alle livets forhold på lige vilkår med andre. Det understreges af, at tilgængelighed både er et grundlæggende princip for hele konventionen⁶⁷ og en selvstændig rettighed efter artikel 9.

Handicapkonventionens artikel 9 forpligter den danske stat til at træffe passende foranstaltninger for at sikre, at samfundets strukturer bliver indrettet på en måde, så personer med handicap på lige fod med andre har adgang til blandt andet fysiske omgivelser, transportmuligheder, information og kommunikation.

Det er i øvrigt underordnet, om relevante aktører og ejerne af aktiver på et givent område såsom transportområdet er offentlige organisationer eller private virksomheder. Så længe de pågældende transportmuligheder er åbne for eller tilbydes til offentligheden, foreskriver handicapkonventionen, at de skal indrettes tilgængeligt.⁶⁸

Et særligt element i forpligtelsen efter artikel 9 er, at den omfatter en aktiv indsats for at identificere og afskaffe hindringer og barrierer for tilgængelighed.⁶⁹

Tilgængelighed til samfundet hænger dermed tæt sammen med handicapkonventionens beskrivelse af begrebet handicap som værende et resultat af mødet mellem en funktionsnedsættelse hos den enkelte og barrierer i samfundet. Disse barrierer kan betyde tab af eller begrænsninger i mulighederne for at deltage i samfundslivet på lige vilkår med andre. Tankegangen er, at hvis man har en funktionsnedsættelse, der betyder, at man ikke kan gå på trapper, så ville

man ikke have et handicap i konventionens forstand, hvis alle bygninger, udearealer og busser for den sags skyld var designet uden trapper. Handicappet opstår kun, fordi det byggede miljø i vidt omfang tager udgangspunkt i, at alle er i stand til at gå på trapper.

I modsætning til konventionens såkaldte samfundsrelaterede handicapbegreb står det medicinske handicapbegreb, der alene fokuserer på funktionsnedsættelsen som årsagen til, at en person med handicap ikke kan deltage i samfundslivet. Med det samfundsrelaterede handicapbegreb flyttes fokus dermed fra individet til samfundets indretning.

Retten til tilgængelighed er en nøglerettighed i handicapkonventionen, eftersom tilgængelige omgivelser er en forudsætning for, at mange af konventionens øvrige rettigheder kan virkeliggøres.⁷⁰ De muligheder, mennesker med handicap har i forhold til adgangen til arbejde, uddannelse, kulturtilbud mv., afhænger blandt andet af, om den kollektive transport er tilgængelig. Konkret kan adgangen til kollektiv transport være afgørende for, om en forælder kan følge sine børn i skole hver dag, eller om en arbejdstager kan varetage et job, hvor han skal rejse rundt til forskellige dele af landet.

Kollektiv transport er således mere end at komme fra a til b, men i sig selv en væsentlig del af samfundslivet, som har betydning for adgangen til fællesskaber, sociale sammenhænge og i det hele taget samfundsmæssig inklusion. Manglende tilgængelighed kan således også påvirke den enkeltes dagligdag og livskvalitet på negativ vis, eksempelvis ved at ramme mennesker med handicaps sociale liv.

Som nærmere beskrevet i kapitel 2, afsnit 2.1, viser vores undersøgelse, at el-scootere oftest ikke kan medbringes i busser, da busserne ikke er dimensioneret eller har udstyr til dette, og at det samme i et vist omfang gælder for batteridrevne kørestole.

Et sådant forhold udgør en væsentlig samfundsskabt barriere, idet brugere af el-kørestole og batteridrevne kørestole i disse tilfælde er helt afskåret fra at benytte busser som transportform. Nogle steder, og særligt i de store byområder, vil det måske være muligt at benytte alternativer som tog, metro eller letbane, men i de fleste tilfælde vil der ikke være et sådant alternativ. Det betyder, at de berørte personer kan være nødt til at ty til privatbilisme eller flextrafikordninger.

3.2.1 HANDICAPKØRSELSORDNINGEN ER IKKE UDTRYK FOR INKLUSION OG TILGÆNGELIGHED

Med flextrafikordningerne, herunder handicapbefordring, har trafikselskaberne etableret transportløsninger, som betyder, at den enkelte borger kan rejse til og fra alle adresser. Handicapkørselsordningen er i vidt omfang rettet mod borgere med svær bevægelseshæmning, som bruger kørestol eller el-scooter, og som har vanskeligt ved at anvende den almindelige kollektive transport.⁷¹

I den sammenhæng er det væsentligt at bemærke, at handicapkørselsordningen ikke er udtryk for inklusion. Det er en parallel særordning for nærmere bestemte handicapgrupper, der først og fremmest eksisterer som følge af manglende tilgængelighed inden for det almindelige kollektive transportsystem. Handicapkørselsordningen er således i sig selv udtryk for, at mennesker med handicap er forhindret i at benytte den almindelige kollektive transport og således deltage i denne del af samfundslivet på lige vilkår med andre.

Hertil kan også fremhæves, at handicapkørsel skal bestilles senest to timer inden afgang,⁷² at man i udgangspunktet alene har krav på 104 enkeltture om året (svarende til én tur-retur-kørsel pr. uge i gennemsnit),⁷³ og at man kun kan følges med et begrænset antal medpassagerer, da kørslen foregår i mindre biler som personbil eller liftbil. Disse forhold ved handicapkørselsordningen begrænser hver især den enkeltes muligheder for spontanitet, fleksibilitet og socialt samvær i højere grad, end tilfældet er ved benyttelse af den almindelige kollektive transport. Eksempelvis vil man ikke spontant kunne beslutte sig for at tage med en større gruppe af venner fra ét sted til et andet sted med den næste bybus, ligesom man ikke, hvis man er ude til et arrangement, har friheden til at vælge at blive hængende en time mere, til den næste bus går.

Det er desuden værd at bemærke, at det er en betingelse for at kunne benytte handicapkørsel, at man er visiteret til ordningen af sin kommune. For personer med handicap, der ikke er bosat her i landet, betyder det, at der ikke findes nogen form for kompensation for manglen på tilgængelighed i det kollektive transportsystem. Set i lyset af buspassagerrettighedsforordningens betragtninger og EU-rettens grundlæggende princip om fri bevægelighed⁷⁴ forekommer det som en naturlig anskuelse, at tilgængelige samfundsstrukturer ikke kun skal gavne borgere, som er bosiddende i Danmark, men også mennesker, som befinder sig midlertidigt her i landet. Dette understøttes i øvrigt af Transportministeriets tilgængelighedspolitik fra 2010, som fremhæver, at Danmark ønsker at være en proaktiv medspiller i forhold til EU, og at ministeriet også i fremtiden vil arbejde for, at mennesker med handicap får gode muligheder for at rejse på tværs af landegrænser og benytte forskellige transportmidler på europæisk plan.⁷⁵

Handicapkørselsordningen kan således ikke anses for et ligeværdigt alternativ til et tilgængeligt offentligt transportsystem. Det kan derfor heller ikke betragtes som et initiativ til fremme af tilgængeligheden, når trafikselskaberne siden 2014 har gjort det landsdækkende samarbejde om handicapbefordring permanent, således at ordningen er blevet et vedvarende, generelt tilbud.

I overensstemmelse med handicapkonventionens hensigt om at fjerne barriererne i samfundet, og ikke alene kompensere for en funktionsnedsættelse ved individuelle transportordninger, bør trafikselskaberne i Danmark arbejde for på sigt at reducere behovet for sideordnede kørselsordninger som handicapkørsel til fordel for initiativer, der fremmer tilgængeligheden i den almindelige kollektive trafik.

Et øget fokus på tilgængelighedstiltag vil også være til gavn for mennesker med midlertidige funktionsnedsættelser, for eksempel personer, der på grund af et brækket ben er nødt til at bruge kørestol i en kortere periode, eller mennesker, hvis mobilitet på anden vis er hæmmet, for eksempel folk med barnevogne eller tung bagage. Dette er også i overensstemmelse med idéen om universelt design.⁷⁶

3.3 SELVSTÆNDIGHED ER AFGØRENDE FOR TILGÆNGELIGHED

Som det fremgår af kapitel 2, afsnit 2.1, viser vores undersøgelse, at mange busser er udstyret med ramper, som kræver assistance, for at en kørestolsbruger kan komme med bussen. Samtidig tillader de fleste trafikselskaber ikke – med undtagelse af visse busruter – at buschaufføren forlader sin plads for at hjælpe kørestolsbrugere med at komme ombord og ud af bussen ved at vippe kørestolen eller ved hjælp af ramperne. Vores undersøgelse viser også, at relativt få busser er udstyret med en elektrisk rampe eller lift, som chaufføren kan betjene fra førersædet. Det betyder i praksis, at kørestolsbrugere i de fleste tilfælde er nødt til at have en ledsager med for at kunne køre med busser i den kollektive trafik.

Disse forhold korresponderer dårligt med handicapkonventionens grundlæggende principper om personlig selvbestemmelse og uafhængighed af andre personer.⁷⁷ Formålet med at gøre samfundets strukturer tilgængelige er netop, at det skal styrke muligheden for, at mennesker med handicap kan leve et selvstændigt liv og have friheden til at træffe egne valg.⁷⁸ Disse principper kommer også til udtryk i handicapkonventionens artikel 20, der forpligter Danmark til at lette den personlige mobilitet for personer med handicap, således at de kan udøve denne mobilitet på en måde og på et tidspunkt efter deres eget valg.

Det udgør således en betydelig begrænsning i forhold til centrale elementer i handicapkonventionen, at mennesker med handicap er forhindret i at tage med offentlige transportmidler i form af busser, hvornår de vil, hvor de vil, og med hvem de vil, herunder også på egen hånd. Uanset at tilstedeværelsen af ramper kan være afgørende for, om kørestolsbrugere overhovedet kan få adgang til busser, er de ikke i sig selv tilstrækkelige til at sikre, at denne transportform er fuldt ud tilgængelig for mennesker med bevægelseshandicap. Fuld tilgængelighed forudsætter også, at man som kørestolsbruger ikke er nødt til at planlægge sin rejse i forvejen, og at man kan benytte transportmidlet uden en hjælper.

3.4 ET TILGÆNGELIGT TRANSPORTSYSTEM SKAL VIRKELIGGØRES GRADVIST

Statens forpligtelse til at gøre samfundets strukturer tilgængelige for mennesker med handicap er en forpligtelse, som skal varetages gradvist over tid. Når handicapkonventionens artikel 9 henviser til, at staten skal træffe "passende foranstaltninger", ligger der heri en overordnet forpligtelse til i videst mulig udstrækning inden for de ressourcer, som er til rådighed, at træffe foranstaltninger med henblik på at sikre den fremadskridende fulde virkeliggørelse af retten til tilgængelighed og derigennem mennesker med handicaps mulighed for at leve et

selvstændigt liv og deltage fuldt ud i alle livets forhold.⁷⁹ Dette princip kaldes også progressiv realisering og gør sig generelt gældende for økonomiske, sociale og kulturelle rettigheder.⁸⁰

Artikel 9 angår både foranstaltninger med henblik på at sikre adgang til fysiske omgivelser, transportmuligheder, information mv., som allerede eksisterer, og foranstaltninger med henblik på at sikre adgang til faciliteter, infrastruktur, tjenesteydelser mv., som bliver designet, bygget og etableret fremover.⁸¹

FN's Handicapkomité har i sin generelle kommentar til artikel 9 udtalt, at en gradvis implementering af retten til tilgængelighed indebærer, at samfundsskabte barrierer skal fjernes på en kontinuerlig og systematisk vis, gradvist, men støt.⁸²

Hertil kommer, at retten til tilgængelighed ikke er en statisk størrelse, men en rettighed, som skal forstås i sammenhæng med samfundets generelle udvikling. De barrierer, der hæmmer mennesker med handicaps adgang til samfundsmæssige strukturer, kan ændre sig med tiden, og derfor er det vigtigt vedvarende at arbejde for tilgængelighed i takt med samfundets udvikling. Til illustration kan nævnes den digitale udvikling og de nye muligheder og udfordringer, der følger med denne. For eksempel har en øget digitalisering inden for offentlig transport betydet nye billetteringsmetoder som Rejsekortet og en større udbredelse af apps til mobiltelefoner, der kan bruges til at finde rejsevejledninger, søge vigtig information om rejsen, købe billetter mv. Sådanne digitale løsninger kan eksempelvis indebære nye barrierer for mennesker med synshandicap eller kognitive handicap.

Handicapkonventionens artikel 9 indeholder således ikke nærmere anvisninger for, hvordan, med hvilke midler og inden for hvilket tidsrum staten skal fremme tilgængeligheden til den kollektive transport. Staten er generelt overladt en stor grad af handlefrihed, med hensyn til hvilke tiltag der findes passende til implementering af bestemmelsen, og kan i den forbindelse inddrage samfundsøkonomiske og ressourcemæssige hensyn. Væsentligt er det dog, at princippet om progressiv realisering forudsætter, at de iværksatte tiltag har en positiv effekt over tid.

På den baggrund er det centralt at se nærmere på udviklingen fra 2014, hvor vi første gang undersøgte adgangen for personer med bevægelseshandicap til busser, og frem til 2020, hvor undersøgelsen blev gentaget.

Som nærmere uddybet i kapitel 2, afsnit 2.1, viser vores undersøgelse, at der er sket meget få tiltag inden for de seneste seks år vedrørende adgangsforholdene for mennesker med bevægelseshandicap og den fysiske indretning af busser, som ligger ud over de krav, der følger af bekendtgørelsen om særlige krav til busser. Hertil kommer, at det primært kun er 2 ud af 6 trafikskaber, der har truffet sådanne foranstaltninger, og at flere af tiltagene først har virkning for fremtiden.

Som det ligeledes er fremhævet i kapitel 2, afsnit 2.1, viser vores undersøgelse, at hvor flere trafikskaber i 2014 havde en praksis, hvorefter buschaufføren gerne måtte forlade sin plads og stige ud af bussen for at hjælpe en person i kørestol med at komme ind og ud af bussen ved brug af rampe, tillader ingen af trafikskaberne på nær ét i 2020, at chaufføren yder denne service. At chaufføren gerne må forlade sin plads for at hjælpe med at betjene rampen er selvsagt ikke en lige så stærk standard, som hvis chaufføren er forpligtet til at gøre dette, men sådanne retningslinjer er ikke desto mindre med til at øge adgangen til busser generelt og i betydelig grad. Set i lyset af princippet om progressiv realisering må det anses for betænkeligt, at tilgængeligheden til den kollektive bustrafik på dette punkt er gået tilbage, uden at dette systematisk og i samme periode er blevet opvejet af andre tilgængelighedstiltag.

Ligesom fysisk tilgængelighed har tilgængelighed til information og kommunikation central betydning for, om mennesker med handicap, herunder mennesker med bevægelseshandicap, kan benytte de almindelige busser i lighed med alle andre. Mangelfuld og utilstrækkelig information på dette punkt kan være udslagsgivende for, at personer med handicap møder uforudsete vanskeligheder i forbindelse med deres rejse eller fra start fravælger den kollektive bustrafik. Se også kapitel 2, afsnit 2.2.

Det er således positivt, at trafikskaberne siden 2014 har iværksat enkelte initiativer, der sigter på at fremme tilgængeligheden til information og kommunikation i forbindelse med buskørsel, herunder tiltag med fokus på både at sikre opdateret og dækkende information om den fysiske tilgængelighed under rejser med bus og at sikre tilgængelig information inden og under selve rejsen.

Det korresponderer desuden med principperne i handicapkonventionens artikel 9 at arbejde for tilgængelighed på forskellige planer og til forskellige strukturer, herunder fysiske konstruktioner såvel som information og kommunikation, på samme tid og i indbyrdes sammenhæng.

Som nævnt indebærer karakteren af tilgængelighedsforpligtelsen og princippet om progressiv realisering, at staten har en betydelig grad af frihed til selv at bestemme og tilrettelægge, hvordan den gradvist vil fremme tilgængeligheden til den kollektive bustrafik. Det er således også op til staten at prioritere og vælge mellem, hvilke tiltag man vil foretage og hvornår. Det gælder således også friheden til at vælge mellem tiltag med fokus på forskellige aspekter af tilgængelighed og tiltag målrettet mod forskellige handicaptyper.

3.5 TILGÆNGELIGHED FORUDSÆTTER FÆLLES POLITIKKER OG HANDLINGSPLANER

For at sikre en effektiv gennemførelse af målsætningen om fuld og ligeværdig adgang for personer med handicap til den kollektive trafik er det nødvendigt, at relevante aktører på området forholder sig til, hvordan implementeringen skal foregå i praksis.

FN's Handicapkomité har i sin generelle kommentar til artikel 9 udtalt, at staten bør udarbejde handlingsplaner og strategier for at identificere eksisterende barrierer for tilgængelighed samt opstille tidsrammer med specifikke deadlines og afsætte tilstrækkelige ressourcer til at fjerne de pågældende barrierer. Samtidig bør det være klart beskrevet, hvilke opgaver og pligter i forhold til at sikre tilgængelighed der tilfalder de forskellige aktører, herunder regionale og lokale myndigheder samt private virksomheder. Staten har også en forpligtelse til at etablere effektive monitoreringsorganer med tilstrækkelig kapacitet og passende mandater til at sikre, at planer, strategier og standarder for tilgængelighed bliver implementeret og håndhævet.⁸³

I tråd med disse betragtninger i sin generelle kommentar kritiserede handicapkomitéen i 2014 på baggrund af en periodisk rapportering fra den danske stat, at der i Danmark var et fravær af foranstaltninger med henblik på at sikre lige adgang for mennesker med handicap til transportmuligheder i både by- og landområder.⁸⁴ På den baggrund anbefalede komitéen, at den danske stat skulle vedtage en udførlig handlingsplan for tilgængelighed med konkrete mål, tidsrammer, budgetter, sanktioner og evaluering.⁸⁵

Hverken på området for offentlig transport generelt eller specifikt for kollektiv bustrafik er der vedtaget handlingsplaner og strategier svarende til indholdet af komitéens anbefaling. Som det fremgår af kapitel 2, afsnit 2.4, er den seneste nationale tilgængelighedspolitik på transportområdet Transportministeriets tilgængelighedspolitik fra 2010, som ikke er blevet opdateret siden.⁸⁶ Denne tilgængelighedspolitik nævner på et overordnet plan relevante principper i FN's Handicapkonvention, herunder begrebet tilgængelighed og det samfundsrelaterede handicapbegreb, men forholder sig ikke indgående til, hvordan disse principper skal udmøntes fuldt ud i en dansk kontekst.⁸⁷ For så vidt angår den kollektive buskørsel behandler politikken alene de tilgængelighedsbestemmelser, der følger af bekendtgørelsen om særlige krav til busser, og som i øvrigt primært finder anvendelse for bybusser.⁸⁸ Hertil er taxikørsel nævnt som et "velegnet alternativ samt supplement til tog og bus", ligesom individuel handicapkørsel er fremhævet som en ordning, der kompenserer for manglende tilgængelighed og derfor udgør et "vigtigt element i tilgængelighedspolitikken og et væsentligt supplement til Transportministeriets vision om, at de ordinære transporttilbud skal være tilgængelige for så mange som muligt".⁸⁹

Som påpeget i kapitel 2, afsnit 2.4, viser vores undersøgelse desuden, at trafiksekskabernes nuværende arbejde med tilgængelighed er præget af en manglende koordinering på landsdækkende plan og et fravær af systematiske indsatser, der tager udgangspunkt i konkrete målsætninger. De nuværende forhold står dermed også i stærk kontrast til anbefalingerne fra FN's Handicapkomité i 2014.

3.6 BEVIDSTGØRELSE ER VÆSENTLIGT FOR AT FREMME ADGANGEN TIL KOLLEKTIV TRANSPORT

Ligesom tilgængelighed er bevidstgørelse (awareness-raising) en grundlæggende forudsætning for, at mennesker med handicap kan få adgang til og deltage i samfundet på lige vilkår med alle andre. Negative holdninger, stereotype forestillinger og fordomme om personer med handicap kan udgøre lige så massive barrierer for en effektiv nydelse af grundlæggende rettigheder som utilgængelige bygninger, transportmuligheder, informationskanaler, kommunikationsmidler mv. I den kollektive trafik kan negative holdninger til og manglende bevidsthed om mennesker med handicap føre til, at disse mennesker bliver behandlet ringere eller helt nægtet adgang til transportmuligheder.

Handicapkonventionens artikel 8 forpligter staten til at øge bevidstheden i samfundet om mennesker med handicap og de rettigheder, der tilkommer mennesker med handicap, og samtidig bekæmpe fordomme, stereotyper og skadelig praksis. I lighed med konventionens artikel 9 afspejler artikel 8, at handicap skal forstås som et resultat af mødet mellem en funktionsnedsættelse hos den enkelte og barrierer i samfundet, og understreger, at individuel kompensation ikke er tilstrækkeligt til at sikre lige muligheder. Hvor artikel 8 forpligter staterne til at skabe et inkluderende samfund gennem holdningsbearbejdning, forpligter artikel 9 til at sikre inklusion gennem samfundets indretning.

Anerkendelse af betydningen af bevidstgørelse genfindes i buspassagerrettighedsforordningen. Forordningen stiller krav om, at personale inklusive chauffører modtager handicapbevidstgørende uddannelse.⁹⁰ Denne forpligtelse er gennemført ved bekendtgørelse nr. 322 af 30. marts 2020 om kvalifikationsskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport. Det følger heraf, at den handicapbevidstgørende uddannelse indarbejdes i den grundlæggende uddannelse for buschauffører og ligeledes kan gennemføres som led i efteruddannelse.⁹¹

Som nævnt ovenfor i afsnit 2.4 har trafikselskaberne siden 2014 truffet enkelte foranstaltninger, som har til formål at styrke bevidstheden om mennesker med handicap. De pågældende initiativer koncentrerer sig primært om mennesker med demens, men er uanset dette positive tiltag, som kan have stor betydning for disse menneskers muligheder for at benytte den kollektive bustrafik.

3.7 ADGANGSBEGRÆNSNINGER FOR MENNESKER MED HANDICAP KAN UDGØRE DISKRIMINATION

Adgangsbegrænsninger til den kollektive bustrafik er ikke kun et spørgsmål om manglende tilgængelighed, men kan også være udtryk for diskrimination på grund af handicap. Statens forpligtelse til at sikre adgang til fysiske omgivelser, transportmuligheder, information og kommunikation samt øvrige faciliteter og tilbud, som er åbne for offentligheden, kan derfor også ses i lyset af retten til ligebehandling og ikke-diskrimination.⁹²

Handicapkonventionens artikel 5 fastslår, at staten skal forbyde enhver form for diskrimination på grund af handicap og sikre mennesker med handicap en effektiv retlig beskyttelse imod diskrimination.

I tråd med denne forpligtelse eksisterer der i dansk ret et lovfæstet forbud mod diskrimination på grund af handicap såvel inden som uden for arbejdsmarkedet. Uden for arbejdsmarkedet,⁹³ og således på området for kollektiv trafik, følger dette forbud af lov om forbud mod forskelsbehandling på grund af handicap (handicapdiskriminationsloven).⁹⁴ Loven forpligter offentlige såvel som private aktører,⁹⁵ og gælder dermed for både de seks trafikskaber og de private operatører, som busdriften er udliciteret til. Det retlige værn indebærer blandt andet, at personer, som anser sig for krænket ved overtrædelse af lovens forbud mod forskelsbehandling, har adgang til at klage til Ligebehandlingsnævnet.

3.7.1 SÆRLIGT OM DIREKTE OG INDIREKTE FORSKELSBEHANDLING

Handicapdiskriminationsloven beskytter mennesker med handicap mod direkte og indirekte forskelsbehandling.⁹⁶ Direkte forskelsbehandling foreligger, når en person på grund af handicap behandles ringere, end en anden person bliver, er blevet eller ville blive behandlet i en tilsvarende situation.⁹⁷ Hvorvidt der foreligger direkte forskelsbehandling på grund af handicap, beror således på en vurdering af, om forskelsbehandlingen er begrundet i den forurettedes handicap. For så vidt angår den kollektive bustrafik vil det eksempelvis udgøre direkte forskelsbehandling, hvis en person nægtes ombordstigning i en bus med henvisning til, at vedkommende har et handicap.

Indirekte forskelsbehandling foreligger, hvis en ellers tilsyneladende neutral betingelse, bestemmelse eller praksis reelt stiller personer med handicap ringere end andre personer.⁹⁸ Et trafikskab eller en privat operatør kan derfor godt have en praksis, som ikke specifikt er møntet på personer med handicap, men som har den virkning, at personer med (visse typer af) handicap bliver stillet ringere end andre passagerer.

For både direkte og indirekte forskelsbehandling gælder det, at forskelsbehandlingen kun kan retfærdiggøres og dermed være lovlig, hvis den forfølger et sagligt formål og i øvrigt er nødvendig og proportional. Hvis forskelsbehandlingen ikke kan retfærdiggøres, vil der være tale om ulovlig diskrimination – også selvom den pågældende betingelse, bestemmelse eller praksis ikke havde til formål at forskelsbehandle mennesker med handicap.

I overensstemmelse med forbuddet mod diskrimination følger det af buspassagerrettighedsforordningens artikel 9, at transportører, rejseagenter og rejsearrangører ikke må nægte at acceptere en reservation fra, udstede en billet til eller lade en person stige på en bus med henvisning til, at vedkommende har et handicap eller en bevægelseshæmning.⁹⁹ I henhold til forordningens artikel 10 gælder hovedreglen i artikel 9 imidlertid ikke, såfremt det er nødvendigt at

afslå befordring af hensyn til sundheds- eller sikkerhedsmæssige krav, eller hvis køretøjets konstruktion eller infrastrukturen gør det fysisk umuligt at lade personer med handicap eller bevægelseshæmning stige på eller ud eller befordre vedkommende på en sikker eller operationelt gennemførlig måde.¹⁰⁰ Forordningen fastslår endvidere, at reservationer og billetter skal tilbydes personer med handicap uden ekstra omkostninger.¹⁰¹

Som nævnt i afsnit 2.1 følger det af de fælles landsdækkende rejseregler, at kørestolsbrugere ved rejse med bus som hovedregel selv skal sørge for hjælp til udlægning af rampe og at få kørestolen ind og ud af bussen.¹⁰² I tråd med denne hovedregel viser vores undersøgelse, at alle på nær ét trafikselskab ikke tillader, at chaufføren forlader sin plads for at hjælpe en person i kørestol med at komme ind og ud af bussen. Adgang til bussen forudsætter således, at personen i kørestol er tilstrækkelig selvhjulpent til at kunne komme ind i bussen på egen hånd, eller at vedkommende har en ledsager med. Et sådant krav om selvhjulpenhed, herunder i form af ledsagelse, må betragtes som et tilsyneladende neutralt kriterium, der rammer mennesker med bevægelseshandicap uforholdsmæssigt hårdt. Denne praksis hos trafikselskaberne kan derfor anses som indirekte forskelsbehandling.

Som begrundelse for kriteriet om selvhjulpenhed har trafikselskaberne især henvist til sikkerhedsmæssige forhold, herunder terrorforebyggelse, økonomiske hensyn, den samlede transports tilrettelæggelse og hensynet til chaufførernes arbejdsmiljø. Dette udgør utvivlsomt vægtige legitime hensyn, som efter omstændigheder vil kunne retfærdiggøre, at chaufføren ikke må forlade sin plads for at betjene rampen eller vippe en kørestol ombord. Heroverfor er det imidlertid væsentligt at bemærke, at de modstående hensyn, inklusion af mennesker med handicap og deres muligheder for at leve et selvstændigt liv og være uafhængige af andre, også er særdeles tungtvejende.

I buspassagerrettighedsforordningen er sundheds- og sikkerhedsmæssige krav nævnt som forhold, der kan nødvendiggøre, at en person nægtes adgang til at blive befordret med bus. Bemærkelsesværdigt er det imidlertid, at det, der efter forordningen er formuleret som en undtagelse til hovedreglen om befordringsret, tilsyneladende er blevet udgangspunktet for trafikselskabernes praksis i Danmark.

I øvrigt viser vores kortlægning af tilgængeligheden til den kollektive bustrafik i udvalgte europæiske hovedstæder, at der ikke findes en lignende praksis i de lande, vi normalt sammenligner os med. I disse hovedstæder er det således muligt på samme tid at imødekomme hensyn til sikkerhed, sundhed, økonomi og den samlede transports tilrettelæggelse, samtidig med at buschauffører må hjælpe kørestolsbrugere med at komme ind og ud af bussen. Hvis et strengt anvendt krav om selvhjulpenhed ikke er nødvendigt i disse hovedstæder, kan man med rette spørge, hvorfor det er nødvendigt i alle egne af Danmark.

3.7.2 SÆRLIGT OM PLIGTEN TIL RIMELIG TILPASNING

Det følger af handicapkonventionens artikel 5, stk. 3, set i sammenhæng med konventionens artikel 2, at manglende rimelig tilpasning også udgør diskrimination på grund af handicap. Med rimelig tilpasning forstås nødvendige og passende ændringer eller justeringer, der ikke indebærer en uforholdsmæssig stor eller unødvendig byrde, som foretages for i en konkret situation at fremme lige muligheder og sikre inklusion af en person med handicap.¹⁰³

Hvor tilgængelighedstiltag er møntet på grupper, er rimelig tilpasning henvendt til individer. Forpligtelsen til at sikre tilgængelighed gennem udvikling og vedtagelse af tilgængelighedsstandarder går forud for, at mennesker med handicap gerne vil have adgang til et sted eller en service, mens pligten til at foretage tilpasning i rimeligt omfang træder i kraft fra det øjeblik, en person med handicap har brug for det i en given situation. Rimelig tilpasning kan bruges som et middel til at sikre tilgængelighed for en person med handicap i en bestemt situation. Det kan blandt andet være relevant for enkeltpersoner med sjældne funktionsnedsættelser, som ikke blev taget i betragtning, da de brede og standardiserede tilgængelighedsstandarder blev udviklet, og for enkeltpersoner, som ikke kan anvende de midler og metoder, der i en given sammenhæng bruges for at opnå tilgængelighed.¹⁰⁴

Danmark er i medfør af handicapkonventionens artikel 5, jf. artikel 2, forpligtet til at indføre en retlig beskyttelse mod den form for diskrimination, der består i nægtelse af rimelig tilpasning. Denne beskyttelse skal gælde på alle områder af samfundet, herunder i forhold til offentlig transport. Handicapkonventionen forudsætter således, at diskrimination i form af nægtelse af rimelig tilpasning skal beskyttes på linje med direkte og indirekte forskelsbehandling. Den særlige situation, som mennesker med handicap befinder sig i, betyder nemlig, at det ofte er i tilfælde af mangel på rimelig tilpasning, at mennesker med handicap udsættes for uretmæssig forskelsbehandling.

Efter handicapdiskriminationslovens § 3 er en generel pligt til rimelig tilpasning imidlertid eksplicit undtaget fra lovens forbud mod forskelsbehandling.¹⁰⁵ Det betyder blandt andet, at en buschaufførs afslag på at yde rimelig tilpasning, for at en person med handicap kan komme med bussen, ikke udgør ulovlig forskelsbehandling i strid med loven.

Som offentlige virksomheder er trafikselskaberne dog direkte forpligtede af handicapkonventionen til at yde rimelig tilpasning. En forpligtelse, de ikke kan frigøre sig fra ved at udlicitere busdriften til private operatører.¹⁰⁶

Det beror på en konkret vurdering, om det vil være i strid med pligten til rimelig tilpasning, hvis en busoperatør ikke yder den nødvendige bistand til eksempelvis en kørestolsbruger. Rimelighedsvurderingen skal foretages, under hensyntagen til hvad effekten af tilpasningen vil være, og hvor byrdefuldt det vil være at yde den.

Når 5 ud af 6 trafikskaber har fastsat et vilkår om, at buschaufføren ikke må forlade sin plads for at hjælpe en person med handicap ind og ud af bussen, har disse trafikskaber imidlertid i praksis sat busoperatørernes mulighed for at yde rimelig tilpasning ud af kraft. Dette krav fratager nemlig chaufføren muligheden for at foretage en konkret og individuel vurdering i den enkelte situation. Endda i situationer, hvor det ikke vil være urimelig byrdefuldt for chaufføren at yde den fornødne bistand for at give personen med handicap adgang til bussen. Det pågældende krav betyder således også, at trafikskabernes forpligtelse efter handicapkonventionen til at tilvejebringe rimelig tilpasning ikke er blevet sikret ved udliciteringen af busdriften til de private operatører.

Undtagelsen af en generel pligt til rimelig tilpasning fra handicapdiskriminationslovens anvendelsesområde betyder, at mennesker med handicap ikke har mulighed for at klage til Ligebehandlingsnævnet og få tilkendt en godtgørelse, hvis de føler sig udsat for diskrimination i form af nægtelse af rimelig tilpasning i forbindelse med kollektiv buskørsel. Der mangler således en mekanisme til at sikre en effektiv håndhævelse af de allerede eksisterende forpligtelser i handicapkonventionen, da det er meget usandsynligt, at nogen vil anlægge en retssag, fordi de er blevet nægtet den fornødne hjælp til at kunne rejse med bus på lige vilkår med andre.

Hertil kan det overvejes, om buspassagerrettighedsforordningen indeholder en pligt til rimelig tilpasning, som kan påberåbes over for det enkelte trafikskab. I givet fald vil passagerer med bevægeshandicap også have mulighed for at påklage et trafikskabs afslag på at yde rimelig tilpasning til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, der behandler civile tvister om overholdelse af buspassagerrettighedsforordningen.¹⁰⁷

Forordningen indeholder i artikel 13 en ret til gratis assistance i busser og på udvalgte busterminaler for passagerer med handicap og bevægeshæmning, herunder foranstaltninger, der er nødvendige, for at sådanne passagerer kan stige på og ud af busser.¹⁰⁸ I forordningens artikel 14 er der opstillet nogle få betingelser for, at assistance kan ydes. Blandt andet skal den enkelte passager oplyse om sit behov for assistance, 36 timer før der er behov for den. Vedkommende skal tillige give besked om særlige behov med hensyn til siddepladser, når der reserveres eller forhåndskøbes billet.¹⁰⁹ Har passageren ikke givet sådanne oplysninger, skal busselskabet mv. træffe alle rimelige foranstaltninger for at yde vedkommende tilstrækkelig assistance til at kunne stige på eller ud af en bus eller skifte til en anden forbindelse.¹¹⁰ Reglerne om gratis assistance kan dermed til en vis grad siges at overlappende med en pligt til rimelig tilpasning. Reglerne gælder imidlertid kun for rutekørsel, hvor den planlagte rejseafstand er 250 km eller mere,¹¹¹ og finder derfor ikke anvendelse på størstedelen af den kollektive buskørsel i Danmark.

Foruden reglerne om gratis assistance nævner buspassagerrettighedsforordningen ikke nogen eksplicit forpligtelse til at foretage rimelige tilpasningsforanstaltninger. Den førnævnte artikel 9 om befodringsret er formuleret som en pligt til at afstå fra

at nægte passagerer med handicap at foretage en reservation, få udstedt en billet eller stige ombord i en bus, men ordlyden omfatter ikke nødvendigvis en pligt til at gøre en aktiv indsats for at hjælpe passagerer med handicap ind og ud af bussen.

Heroverfor kan anføres, at forordningen både i betragtning (7) og i den indledende artikel 1 fremhæver ikke-diskrimination af mennesker med handicap som et tema for forordningen. Som nævnt ovenfor i afsnit 3.1.2 har EU tiltrådt FN's Handicapkonvention, og buspassagerrettighedsforordningen skal derfor i videst muligt omfang fortolkes i overensstemmelse med handicapkonventionens rettigheder og grundlæggende principper. På den baggrund kan det anføres, at forordningens artikel 9 om befodringsret, der indebærer en beskyttelse mod diskrimination af passagerer med handicap, skal læses i lyset af handicapkonventionens bestemmelser om ligebehandling og ikke-diskrimination, hvoraf det blandt andet følger, at diskrimination på grund af handicap omfatter nægtelse af rimelig tilpasning.

Sammenfattende kan det anføres, at trafikskabernes generelle regel om, at chaufføren ikke må forlade sin plads for at hjælpe en person med handicap ind og ud af bussen, indebærer en risiko for, at der i konkrete situationer kan ske en krænkelse af den enkelte borgers ret til ligebehandling og ikke-diskrimination efter handicapkonventionens artikel 5 som følge af manglende rimelig tilpasning. Denne risiko følger af, at der i henhold til den generelle regel ikke i hver enkelt situation vil blive foretaget en individuel vurdering af, om afslaget på at hjælpe en borger ind og ud af bussen kan retfærdiggøres ud fra de modstående hensyn – også i situationer, hvor en sådan hjælp ikke vil være urimelig byrdefuld for busoperatøren og trafikskabet. Hertil kommer, at retten til rimelig tilpasning er svagt beskyttet i dansk ret, eftersom den ikke fremgår eksplicit af buspassagerrettighedsforordningen og ligeledes ikke er omfattet af handicapdiskriminationslovens beskyttelse.

3.7.3 MANGLENDE ADGANG TIL AT KLAGE OVER TILSIDESÆTTELSE AF GÆLDENDE TILGÆNGELIGHEDSSTANDARDER

Som det fremgår af ovenstående, er der en nær sammenhæng mellem forpligtelsen til gradvist at gøre samfundets strukturer mere tilgængelige og princippet om ligebehandling og ikke-diskrimination. I nogle situationer kan manglende overholdelse af tilgængelighed ligefrem være så indgribende i den enkeltes tilværelse, at den manglende adgang må anses for diskrimination på grund af handicap.

I sin generelle kommentar til artikel 9 har handicapkomitéen udtalt, at forbuddet mod diskrimination på grund af handicap i staternes nationale lovgivning skal omfatte situationer, hvor manglende tilgængelighed har forhindret en person med handicap i at få adgang til en tjenesteydelse eller en facilitet, som er åben for offentligheden, såfremt den pågældende tjenesteydelse eller facilitet blev etableret efter indførelse af relevante tilgængelighedsstandarder.¹¹²

Tilgængelighed er imidlertid, ligesom pligten til rimelig tilpasning, eksplicit undtaget fra handicapdiskriminationslovens forbud mod forskelsbehandling.¹¹³ Det betyder, at der ikke i henhold til loven er adgang til at klage til Ligebehandlingsnævnet over manglende overholdelse af regler om tilgængelighed. Sådanne klager kan alene rettes til de klageinstanser, der knytter sig til den sektor, hvor man har oplevet den manglende tilgængelighed.¹¹⁴ Ved manglende overholdelse af tilgængelighedsstandarder i den kollektive bustrafik er man således henvist til myndighederne på dette område.

Muligheden for at klage til Ligebehandlingsnævnet og adgangen til at klage til instanser på transportområdet kan dog ikke sidestilles. For det første er der ikke altid klart, hvilke muligheder man har for at klage over manglende tilgængelighed på området for kollektiv transport. Eksempelvis er der ikke knyttet nogen specifik klageinstans og -procedure til bekendtgørelsen om særlige krav til busser. Ligeledes er det ikke klart, hvilken myndighed man i stedet kan forsøge at rette henvendelse til, hvis man oplever, at tilgængelighedskravene i bekendtgørelsen er blevet tilsidesat.¹¹⁵

For det andet vil en klage inden for den sektor, hvor man har oplevet manglende tilgængelighed, kun vedrøre, om tilgængelighedskravene på området er overholdt, men ikke spørgsmålet om forskelsbehandling, ligesom den pågældende klageinstans eller myndighed ikke vil have de samme reaktionsmidler som Ligebehandlingsnævnet. Til eksempel kan nævnes, at lov om tilgængelighed af offentlige organers websteder og mobilapplikationer (webtilgængelighedsloven)¹¹⁶ opstiller en række krav til trafiksekskabernes hjemmesider og apps. Webtilgængelighedsloven giver ikke mulighed for, at den enkelte borger kan få behandlet en individuel klage over manglende tilgængelighed til et trafiksekskabs hjemmeside, men Digitaliseringsstyrelsen, der fører tilsyn efter loven, kan på baggrund af en borgerhenvendelse vælge at indlede en tilsynssag.¹¹⁷ Styrelsen kan i den forbindelse meddele påbud om, at trafiksekskabet skal gøre konkret indhold tilgængeligt, men kan ikke reagere med sanktioner, hvis påbuddet ikke overholdes.¹¹⁸ Der er med andre ord langt fra denne håndhævelsesmekanisme til Ligebehandlingsnævnets kompetence til at afgøre, om den enkelte borger har været udsat for ulovlig forskelsbehandling, og – såfremt det er tilfældet – muligheden for at få tilkendt en godtgørelse.

Der består således ikke en effektiv retlig beskyttelse mod diskrimination, når det gælder manglende overholdelse af eksisterende tilgængelighedskrav, eftersom handicapdiskriminationsloven ikke omfatter en forpligtelse til tilgængelighed.

KAPITEL 4

KONKLUSION OG ANBEFALINGER

Rapportens undersøgelse og den juridiske analyse peger samlet på, at den almindelige kollektive bustransport i Danmark har et større problem, når det kommer til tilgængelighed for personer med bevægelseshandicap.

Vi vurderer, at 5 ud af 6 trafikselskaber ikke sikrer en spontan og selvstændig rejse i deres busser for eksempelvis kørestolsbrugere. Det sjette trafikselskab, FynBus, har delvist adresseret dette problem, dog kun nogle steder.

Et generelt problem for alle trafikselskaber i forhold til tilgængelighed er, at mens en stor andel af busserne har lavt gulv, knælemekanisme, manuelle ramper, fastspændingsudstyr til kørestole m.m., må buschaufførerne med få undtagelser ikke hjælpe de rejsende med at komme ombord – hverken ved at slå rampen ud, med billettering, at vippe kørestolen ombord eller at fastgøre kørestolen. Kun ét trafikselskab tillader, at buschauffører må, men ikke skal hjælpe. Derved bliver de busrejsende i det meste af Danmark afhængige af at skulle have en ledsager med til at hjælpe sig. Det er desuden værd at bemærke, at mens halvdelen af trafikselskaberne i 2014 tillod hjælp fra chaufførerne, gør kun ét det i 2020.

En særlig kategori af kollektive busser fra Midttrafik og Sydtrafik, landevejsbusserne, er tilsyneladende utilgængelige, idet de i overvejende grad er højgulvsbusser uden rampe og plads til kørestol. Det er bekymrende i forbindelse med tilgængelighed, da denne kategori af busser udgør en betydelig andel af den samlede busflåde.

Vores undersøgelse viser desuden, at mens mange busser tillader adgang for manuelle og batteridrevne kørestole (hvis man medbringer en medhjælper), har el-scootere sjældent adgang. Det er problematisk, da man så kommer til at ekskludere den gruppe af mennesker, som har behov for netop en el-scooter til at komme omkring på.

Et andet generelt problem er den manglende systematiske information om tilgængelighed på de specifikke busser, stoppesteder, terminaler og andre relevante steder. Dette gælder foruden de fysiske adgangsforhold også i forbindelse med billettering og i forhold til digital rejseplanlægning.

Overordnet set peger vi i denne rapport på behovet for, at man i langt højere grad har fokus på udviklingen og planlægningen af en bedre tilgængelighedsstandard

i den almindelige kollektive bustransport. Dette inkluderer gradvis nedbrydning af eksisterende barrierer samt et fokus på at sikre tilgængelighed ved etablering af nye faciliteter, produkter mv. Et centralt element i denne indsats er en systematisk inddragelse af handicaporganisationerne. Af den grund er det problematisk, at trafikelskaber ikke mødes systematisk med handicaporganisationer (Sydtrafik og BAT), og at ét (Nordjyllands Trafikelskab) kun mødes med en organisation for en bestemt handicapgruppe og ikke har et bredere forum.

Såvel kommuner, regioner og stat som de danske trafikelskaber er ansvarlige for, og har pligt til, at sikre en progressiv realisering af, at alle uanset handicap har adgang til kollektiv transport på lige fod med andre passagerer. Det forpligtede Danmark sig til, da vi tiltrådte FN's Handicapkonvention i 2009. Institut for Menneskerettigheder peger derfor på behovet for i højere grad at tænke krav om universelt design ind i en overordnet målstyring og budgetplanlægning af kollektiv transport som helhed og i de enkelte trafikelskabers kvalitetsstyring af den almindelige kollektive bustransport. Det gælder særligt for nyindkøb og nye trafikantlæg.

Et måske overraskende fund i rapporten er desuden, at København i europæisk sammenhæng rangerer lavest, når man sammenligner, om bybusserne sikrer passagerer med bevægelseshandicap mulighed for spontan og selvstændig rejse. Blandt samtlige af de 32 europæiske hovedstæder, som indgår i undersøgelsen, indtager København således en sidsteplads. Årsagen er især, at man som den eneste blandt europæiske hovedstæder har forbudt buschauffører at hjælpe passagerer ombord. Selvom københavnske busser er forholdsvis godt indrettet med hensyn til handicapadgangsforhold, plads og fastspændingsudstyr, er konsekvensen af reglerne om hjælp fra buschaufførerne i praksis, at man i mindst mulig grad sikrer sine rejsende med bevægelseshandicap personlig selvbestemmelse og uafhængighed af andre personer. Denne problemstilling, der generelt også gælder for de andre fem trafikelskaber, kan i særlig grad generaliseres til danske bybussers tilgængelighed.

4.1 ANBEFALINGER

Institut for Menneskerettigheder fremsætter følgende anbefalinger med henblik på at fremme rettighedsbeskyttelsen for mennesker med bevægelseshandicap i den almindelige kollektive bustransport.

4.1.1 RETTEN TIL ALMINDELIG KOLLEKTIV BUSTRANSPORT SKAL TYDELIGGØRES

Alle borgere har ret til at få adgang til den kollektive transport i Danmark – uanset om man har et handicap. Det fastslår FN's Handicapkonvention.

Lige adgang til den almindelige kollektive bustransport forudsætter, at trafikelskaberne og andre relevante aktører generelt arbejder for at fremme tilgængeligheden til busser for mennesker med handicap som gruppe og samtidig sikrer en effektiv beskyttelse af den enkeltes ret til at kunne benytte bustrafikken på lige vilkår med andre passagerer.

En individuel befordringsret for mennesker med handicap og bevægelseshæmning følger af buspassagerrettighedsforordningen. Forordningen hviler på en hovedregel om pligt til at afstå fra at nægte mennesker med handicap og bevægelseshæmning adgang til almindelig kollektiv bustransport.

Efter instituttets opfattelse bør udgangspunktet for trafikskabernes praksis være en hovedregel om, at mennesker med handicap har ret til at benytte den almindelige kollektive bustransport uanset deres behov for assistance. Et sådant udgangspunkt vil være med til at understøtte mennesker med handicaps ret til ligebehandling, selvbestemmelse og inklusion i samfundslivet.

På den baggrund er det instituttets vurdering, at mennesker med handicaps individuelle ret til at kunne benytte den almindelige kollektive bustransport bør tydeliggøres og styrkes i dansk ret. Dette kan ske ved at indsætte en bestemmelse i lov om trafikskaber, der fastslår, at trafikskaberne er forpligtede til at sikre retten til at blive befordret i den almindelige kollektive bustransport for mennesker med handicap. En sådan bestemmelse bør suppleres med klare beskrivelser af, at chaufførerne har pligt til at yde assistance til mennesker med handicap og bevægelseshæmning samt under hvilke omstændigheder, der kan gøres undtagelser til denne forpligtelse. Der bør samtidig sikres behørig uddannelse af buschaufførerne, så de kan yde en sådan assistance under sundheds- og sikkerhedsmæssigt forsvarlige forhold.

Institut for Menneskerettigheder anbefaler:

- At Transportministeriet tager initiativ til at indføre en pligt for trafikskaberne til at sikre retten til at blive befordret i den almindelige kollektive bustransport for mennesker med handicap, herunder ved assistance fra buschaufføren.

4.1.2 EFFEKTIV HÅNDHÆVELSE AF FORBUDET MOD DISKRIMINATION

Dansk ret beskytter i dag ikke mennesker med handicap effektivt mod diskrimination i forbindelse med kollektiv bustransport.

Efter instituttets opfattelse bør en effektiv beskyttelse af retten til ligebehandling og ikke-diskrimination for mennesker med handicap sikres gennem håndhævelsesmekanismer som individuel klageadgang og sanktionsmuligheder. Sådanne mekanismer giver den enkelte borger adgang til at gøre sine rettigheder gældende og få oprejsning i konkrete situationer, samtidig med at de fremmer en generel efterlevelse af statens internationale forpligtelser.

Handicapdiskriminationsloven beskytter mod diskrimination på grund af handicap og giver mennesker med handicap adgang til at klage til Ligebehandlingsnævnet, hvis de oplever en diskriminerende behandling i den kollektive bustrafik.

Loven indeholder imidlertid ikke en generel pligt til rimelig tilpasning, herunder på transportområdet. Som offentlige virksomheder er trafikskaberne

direkte forpligtede af handicapkonventionen til at foretage rimelig tilpasning og kan ikke frigøre sig fra denne forpligtelse ved at udlicitere busdriften til private operatører. Uanset dette betyder den manglende beskyttelse efter handicapdiskriminationsloven, at den enkelte borger har ringe mulighed for at klage over nægtelse af rimelig tilpasning.

Vores undersøgelse viser, at det ofte vil være nødvendigt at foretage tilpasningsforanstaltninger for at sikre, at mennesker med handicap i konkrete situationer kan få adgang til den kollektive bustrafik på lige vilkår med andre passagerer.

Efter instituttets vurdering er det afgørende for at sikre en effektiv retlig beskyttelse mod diskrimination i overensstemmelse med Danmarks menneskeretlige forpligtelser, at handicapdiskriminationsloven kommer til at omfatte en generel pligt til rimelig tilpasning, herunder på transportområdet.

Institut for Menneskerettigheder anbefaler:

- At Social- og Ældreministeriet tager initiativ til en ændring af handicapdiskriminationsloven, således at loven kommer til at omfatte en pligt til rimelig tilpasning på alle samfundsområder, herunder på transportområdet.

Manglende overholdelse af eksisterende tilgængelighedsstandarder kan i nogle situationer være så indgribende i den enkelte borgers tilværelse, at manglen på adgang må anses for at udgøre diskrimination på grund af handicap.

Mennesker med handicap bør også sikres en effektiv beskyttelse mod denne form for diskrimination såvel i den kollektive bustrafik som på alle andre samfundsområder. Dette understøttes tillige af generelle udtalelser fra FN's Handicapkomité.

Instituttet finder på den baggrund, at det retlige værn mod diskrimination på grund af handicap bør omfatte en forpligtelse til at overholde eksisterende tilgængelighedskrav med tilhørende håndhævelsesmekanismer i form af klageadgang til Ligebehandlingsnævnet.

Institut for Menneskerettigheder anbefaler:

- At Social- og Ældreministeriet tager initiativ til at indføre en pligt til overholdelse af eksisterende tilgængelighedsstandarder i handicapdiskriminationsloven.

4.1.3 NATIONAL HANDLINGSPLAN FOR TILGÆNGELIGHED TIL KOLLEKTIV TRANSPORT BØR FORMULERES

Der mangler en overordnet, national handlingsplan for tilgængelighed til kollektiv transport og ikke mindst inden for bustransporten. Fraværet af en plan har konsekvenser, som denne rapport peger på.

Blandt andet ser vi i mange tilfælde en manglende inddragelse af de behov mennesker med handicap har i den almindelig kollektive bustransport. Desuden kan vi i vores undersøgelse af trafikskabernes tilgængelighedstiltag konstatere, at der med undtagelse af FynBus ikke er sket væsentlige fremskridt inden for den almindelige kollektive bustransport siden 2014. Tværtimod har vi kunnet observere visse tilbageskridt. Således er der i dag for store forskelle i tilgængeligheden til kollektive busser både inden for og mellem trafikskaberne.

I 2014 anbefalede FN's Handicapkomité tillige på baggrund af en periodisk rapportering fra den danske stat, at de danske myndigheder skulle vedtage en udførlig handlingsplan for tilgængelighed med konkrete mål, tidsrammer, budgetter, sanktioner og evaluering.

Vi peger derfor på behovet for at igangsætte en indsats på nationalt plan som gennem målbare målsætninger sikrer efterlevelse og effektiv håndhævelse i hele landet. Indsatsen bør være i overensstemmelse med handicapkonventionens principper om selvstændighed, inklusion og universelt design. Fordelen ved at tage udgangspunkt i universelt design er, at man også indtænker tilgængelighed for andre handicapgrupper og passagerer med midlertidige funktionsnedsættelser samt passagerer, hvis bevægelighed på anden måde er hæmmet, eksempelvis personer med barnevogne og tung bagage.

Inspiration kan i den forbindelse hentes fra Norge, hvor man har vedtaget en forpligtende "Nasjonal transportplan", som skal sørge for, at rejsekæder bliver sammenhængende og universelt udformet, at indsatsen med at fjerne barrierer i infrastrukturen så omkostningseffektivt som muligt koordineres, at vidensdeling og standardisering sker mellem myndigheder og virksomheder, og at man har sørget for at mainstreame handicapperspektivet på alle væsentlige samfundsområder gennem universelt design, inklusive transport.

Planen skal således ikke kun stille krav til den fysiske indretning af transportmidlerne, men også til busstoppesteder samt til tilgængelighed i en bredere forstand, der inkluderer billettering, digital adgang til services og information om transport.

Institut for Menneskerettigheder anbefaler:

- At Transportministeriet tager initiativ til at udforme en national handlingsplan for tilgængelighed på transportområdet, herunder kollektiv bustransport. Initiativet bør blandt andet rumme en plan for gradvis fjernelse af barrierer i det kollektive transportsystem, en plan for fremme af tilgængelighed via universelt design samt målbare målsætninger.

BILAG

SAMMENLIGNING AF TILGÆNGELIGHED TIL KOLLEKTIV BUSTRANSPORT I EUROPÆISKE HOVEDSTÆDER

Spontan og selvstændig rejse mulig i alle busser med både manuel og batteridreven kørestol	Spontan og selvstændig rejse mulig i 90 % eller flere af alle busser	Spontan og selvstændig rejse mulig i under 90 % af alle busser
<p>Amsterdam: Alle busser har lav indstigning og ramper, som chaufføren kan hjælpe med. Batteridrevne kørestole er tilladt.¹¹⁹ El-scootere og andre elektriske køretøjer er ikke tilladt ombord på busserne.¹²⁰</p>	<p>Bratislava: 90 % af busserne har lav indstigning og ramper.¹²¹ Chaufføren hjælper med rampen.¹²² Batteridrevne kørestole er tilladt, mens el-scootere ikke er reguleret i reglerne.¹²³</p>	<p>Athen: Alle busser har lavt gulv og kan knæle, hvoraf 40 % af busserne har ramper: af disse er 2/3 med elektrisk rampe og 1/3 med manuel rampe. Det er frivilligt, hvorvidt chaufføren hjælper.¹²⁴</p> <p>Vi har ikke været i stand til at skaffe oplysninger om, hvilke typer mobilitetshjælpemidler der tillades ud over manuelle kørestole.</p>
<p>Berlin: Busserne har manuelle ramper, hvor chaufføren hjælper.¹²⁵ El-scootere er også tilladt.¹²⁶</p>	<p>Budapest: 90 % af busserne er fuldt tilgængelige. Alle buslinjerne har lav indstigning, og manuelle ramper betjenes af chaufføren.¹²⁷ Batteridrevne kørestole og andre hjælpemidler er tilladt, såfremt de vejer under 250 kg.¹²⁸ El-scootere er ikke tilladt.¹²⁹</p>	<p>København: Alle bybusser har manuelle ramper, men chaufføren må ikke forlade førersædet og hjælpe. Batteridrevne kørestole er tilladt, men ikke el-scootere.¹³⁰</p>

Spontan og selvstændig rejse mulig i alle busser med både manuel og batteridreven kørestol	Spontan og selvstændig rejse mulig i 90 % eller flere af alle busser	Spontan og selvstændig rejse mulig i under 90 % af alle busser
<p>Bern: Busserne har alle ramper, som chaufføren hjælper med.¹³¹ Batteridrevne kørestole er tilladt.¹³²</p>	<p>Tallinn: 90,5 % af busserne har lav indstigning og ramper, som chaufføren assisterer med,¹³³ adgang for batteridrevne kørestole og el-scootere.¹³⁴</p>	<p>Lissabon: 74 % af busserne i Lissabon har plads til en kørestol og er udstyret med ramper. Både manuelle og batteridrevne kørestole er tilladt, mens el-scootere ikke er tilladt.¹³⁵ Chaufføren skal hjælpe med rampen.¹³⁶</p>
<p>Bruxelles: Alle busser har lav indstigning og brede døre, ligesom der på hver bus er plads til en kørestol.¹³⁷ Derudover er alle busserne udstyret med ramper og knælemekanisme.¹³⁸ Chaufføren hjælper med rampen.</p>		<p>Ljubljana: 90 % af alle busser har lav indstigning,¹³⁹ mens 80 % af busserne har ramper,¹⁴⁰ som chaufføren hjælper med.¹⁴¹ Batteridrevne kørestole er tilladt, men el-scootere er ikke tilladt.¹⁴²</p>
<p>Bukarest: Alle busser har lav indstigning og ramper, der manuelt betjenes af chaufføren.¹⁴³ Alle busser har en særlig plads til kørestole. Der er ikke restriktioner på typen af mobilitetshjælpemiddel, men siden de skal have samme mål som en manuel kørestol, vil el-scootere ikke kunne komme med, mens en del batteridrevne kørestole godt kan.¹⁴⁴</p>		<p>Luxembourg: Alle busser har lav indstigning, og omkring 75 % har ramper,¹⁴⁵ der betjenes af chaufføren.¹⁴⁶ Batteridrevne kørestole er tilladt, men el-scootere er ikke tilladt.¹⁴⁷</p>

Spontan og selvstændig rejse mulig i alle busser med både manuel og batteridreven kørestol	Spontan og selvstændig rejse mulig i 90 % eller flere af alle busser	Spontan og selvstændig rejse mulig i under 90 % af alle busser
<p>Dublin: Alle busserne har lav indstigning, knælesystem, udtrækkelige ramper og prioritetspladser til bevægelseshæmmede personer. El-scootere medtages (hvis de har tilladelse).¹⁴⁸ Chaufføren hjælper med rampen.¹⁴⁹</p>		<p>Nicosia: Alle busser har ramper eller lift. Både manuelle og batteridrevne kørestole er tilladt i det omfang, at det af chaufføren anses for forsvarligt, mens el-scootere kræver certificering.¹⁵⁰ Chaufføren skal bistå med rampen og hjælpe passagerer i kørestol ombord.¹⁵¹</p>
<p>Helsinki: Alle busser har lav indstigning og manuelle ramper, der betjenes af chaufføren. Batteridreven kørestol er tilladt.¹⁵²</p>		<p>Rom: 74 % af busserne er udstyret med ramper til kørestole og har et særligt område til kørestole inde i bussen, og alle nye busser har ramper.¹⁵³</p> <p>I busser med manuelle ramper skal buschauffører yde assistance til passagerer med handicap.¹⁵⁴</p> <p>Vi har ikke været i stand til at skaffe oplysninger om, hvilke typer mobilitetshjælpemidler der tillades ud over manuelle kørestole.</p>

Spontan og selvstændig rejse mulig i alle busser med både manuel og batteridreven kørestol	Spontan og selvstændig rejse mulig i 90 % eller flere af alle busser	Spontan og selvstændig rejse mulig i under 90 % af alle busser
<p>London: Alle busser er indrettet med henblik på tilgængelighed med lav indstigning og elektriske ramper. Kørestole har prioritet, og el-scootere er tilladt.¹⁵⁵</p>		<p>Sofia: 86,5 % af bybusserne har lavt gulv eller delvist lavt gulv, som er udstyret med ramper. En offentlig hjemmeside specificerer, hvilke busser der er tilgængelige og deres køreplaner. Ifølge reglerne er chauffører, uanset busoperatør, forpligtet til at hjælpe.¹⁵⁶ Det har ikke været muligt at få specificeret, hvilke typer mobilitetshjælpemidler der accepteres ud over manuelle kørestole.</p>
<p>Madrid: Alle busserne har lav indstigning og ramper.¹⁵⁷ El-scootere er tilladt. Der er ifølge busselskabet ikke behov for, at chaufføren hjælper. Man kan komme selvhjulpent afsted.¹⁵⁸</p>		<p>Vilnius: 77 % af busserne har lav indstigning, og 76 % er udstyret med ramper. Buschaufføren skal hjælpe passagerer med handicap med at komme ind og ud af køretøjet. Manuelle kørestole og batteridrevne kørestole er tilladt, såfremt de overholder visse størrelseskrav. El-scootere er ikke tilladt.¹⁵⁹</p>
<p>Oslo: Busserne har lav indstigning,¹⁶⁰ og chaufføren skal bistå hvis praktisk muligt.¹⁶¹</p> <p>Batteridrevne kørestole kan komme med, dog ikke el-scootere.¹⁶²</p>		<p>Zagreb: Hovedparten af busserne har lav indstigning og ramper, som betjenes af chauffører.¹⁶³ Chauffører er ikke forpligtet til at hjælpe. Batteridreven kørestol tilladt i busser med lav indstigning.¹⁶⁴ El-scootere er ikke tilladt.¹⁶⁵</p>

Spontan og selvstændig rejse mulig i alle busser med både manuel og batteridreven kørestol	Spontan og selvstændig rejse mulig i 90 % eller flere af alle busser	Spontan og selvstændig rejse mulig i under 90 % af alle busser
Paris: Alle busser har lav indstigning og elektriske ramper. Batteridrevne kørestole er tilladt, men el-scootere er ikke tilladt. ¹⁶⁶		
Prag: Alle busserne er udstyret med ramper, som chaufføren assisterer med. ¹⁶⁷ El-scootere og batteridrevne kørestole er tilladt, såfremt brugeren har en licens hertil. ¹⁶⁸		
Reykjavik: Alle busserne er udstyret med ramper, på nær en enkelt minibus. Både batteridrevne kørestole og el-scootere er tilladt. Chaufføren hjælper med rampen. ¹⁶⁹		
Riga: Alle busser har lav indstigning og ramper. ¹⁷⁰ Chaufføren skal hjælpe med rampen. Batteridrevne kørestole er tilladt, mens el-scootere ikke er. ¹⁷¹		
Stockholm: Alle busser har lav indstigning og ramper, som chauffører skal hjælpe med ved behov. Batteridreven kørestol er tilladt. Der er audio-visuelle skærme i alle busser. ¹⁷²		

Spontan og selvstændig rejse mulig i alle busser med både manuel og batteridreven kørestol	Spontan og selvstændig rejse mulig i 90 % eller flere af alle busser	Spontan og selvstændig rejse mulig i under 90 % af alle busser
Vaduz: Alle busserne er udstyret med ramper, som chaufføren hjælper med. Batteridrevne kørestole og el-scootere er tilladt. ¹⁷³		
Valletta: Alle busser har lav indstigning med ramper, som betjenes af chaufførerne. ¹⁷⁴ El-scooter og batteridreven kørestol er tilladt. ¹⁷⁵		
Warszawa: Alle busser er lavgulvsbusser, har knælemekanisme og ramper og har indrettet plads til kørestolsbrugere. Chaufføren bistår med at udrulle rampen og er forpligtet til at hjælpe alle personer med et handicap. ¹⁷⁶ Batteridreven kørestol er også tilladt. ¹⁷⁷		
Wien: Busserne har lav indstigning og ramper, der betjenes manuelt af chaufførerne. Batteridreven kørestol tilladt. ¹⁷⁸		

Note: Hovedstæder fra følgende lande indgår i undersøgelsen: EU og Norden samt Liechtenstein, Schweiz og Storbritannien. I reglen vil ikke alle stoppesteder være fuldt tilgængelige på grund af kontekstuelle forhold som eksempelvis kantstenshøjde og adgang til stoppested, desuagtet selve bussens tilgængelighedsniveau. Dette er gældende for alle hovedstæder, som er undersøgt. Selvom dette forhold potentielt kan have stor indflydelse på den busrejsendes reelle adgang til busserne, er præcis kantstens- og stoppestedsforhold information som oftest utilgængelig fra trafikselskabernes side. Se også afsnit 1.3.4 om de metodiske afgrænsninger i den forbindelse.

REFERENCER

LOVE

Lovbekendtgørelse nr. 1001 af 24. august 2017, bekendtgørelse af lov om forbud mod forskelsbehandling på arbejdsmarkedet m.v.

Lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, bekendtgørelse af lov om trafiksselskaber.

Lov nr. 315 af 25. april 2018 om ændring af lov om trafiksselskaber.

Lov nr. 688 af 8. juni 2018 om forbud mod forskelsbehandling på grund af handicap.

Lov nr. 692 af 8. juni 2018 om tilgængelighed af offentlige organers websteder og mobilapplikationer.

Lov nr. 2218 af 29. december 2020 om ændring af lov om forbud mod forskelsbehandling på grund af handicap.

BEKENDTGØRELSER

Bekendtgørelse nr. 1487 af 12. december 2007 om særlige krav til busser.

Bekendtgørelse nr. 1669 af 27. december 2013 om særlige krav til busser.

Bekendtgørelse nr. 313 af 26. marts 2015 om klageadgang og tilsyn med transportører og forvaltningsorganer for busterminaler m.v.

Bekendtgørelse nr. 322 af 30. marts 2020 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport.

LOVFORSLAG SOM FREMSAT

Forslag til lov om forbud mod forskelsbehandling på grund af handicap, nr. L 221 af 18. april 2018, som fremsat af børne- og socialministeren (Mai Mercado).

Forslag til lov om tilgængelighed af offentlige organers websteder og mobilapplikationer, nr. L 126 af 11. januar 2018, som fremsat af ministeren for offentlig innovation (Sophie Løhde).

FOLKETINGSBESLUTNINGER

Folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af FN's konvention af 13. december 2006 om rettigheder for personer med handicap. Beslutningsforslag nr. B 194, vedtaget af Folketinget den 28. maj 2009.

VEDTÆGTER

Vedtægter for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, gældende fra den 1. februar 2016.

EU-RETLIGE KILDER

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2102 af 26. oktober 2016 om tilgængeligheden af offentlige organers websteder og mobilapplikationer.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads, og om ændring af direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004.

Rådets direktiv 2000/78/EF af 27. november 2000 om generelle rammebestemmelser om ligebehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv.

Traktaten om Den Europæiske Union.

INTERNATIONALE KILDER

FN's Handicapkonvention. FN's Konvention af 13. december 2006 om rettigheder for personer med handicap.

FN's Handicapkomité (2014), General Comment No. 2, Article 9: Accessibility, CRPD/C/GC/2.

FN's Handicapkomité (2017): General Comment No. 5 (2017) on living independently and being included in the community CRPD/C/GC/5.

FN's Handicapkomité (2014): Concluding observations on the initial report of Denmark, 30/10/2014 CRPD/C/GC/2.

LITTERATUR, RAPPORTER OG VIDENSKABELIGE ARTIKLER

Amilon, Anna m.fl. (2017): *Personer med handicap. Hverdagsliv og levevilkår 2016*. København: VIVE – Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd. Tilgængelig på: <https://www.vive.dk/media/pure/6831/1021212>.

Amilon, A., Bojsen, L.B., Østergaard, S.V., og Rasmussen, A.H. (2017): *Personer med handicap. Hverdagsliv og levevilkår*. VIVE – Det Nationale Forsknings-

og Analysecenter for Velfærd. Tilgængelig på: <https://www.vive.dk/media/pure/6831/1021212>.

Barne-, ligestillings- og inkluderingsdepatementet (2016): *Regjeringens handlingsplan for universell utforming 2015-2019*. Oslo. Tilgængelig på: <https://www.regjeringen.no/contentassets/48ed7783842b410881a7da36ab530c72/no/pdfs/regjeringens-handlingsplan-uu.pdf>.

Blinde, E., og McClung, L. (1997). Enhancing the Physical and Social Self through Recreational Activity: Accounts of Individuals with Physical Disabilities. *Adapted Physical Activity Quarterly*; 14(4), 327-344.

Brandt, Å., og Stapelfeldt, C. (2009): *Rapport om forbrug af mobilitetshjælpemidler 2002-2006 – på basis af data fra Zealand Care*. Hjælpemiddelinstittutet. Tilgængelig på: <https://netvaerk.socialstyrelsen.dk/page27.aspx?recordid27=632>.

Brundell, S. (2014): *Äldrestatistik 2013/2014. Sammanställning*. Hjälpmiddelsinstitutet. Tilgængelig på: <http://www.anhoriga.se/Global/Nyheter/Nyhetsdokument%202014/14309-pdf-aldrestatistik-2013-2014.pdf>.

Brundell, S. (2014): *Förflyttningsoch kognitionshjälpmedel. Metodbeskrivning statistik*. Hjälpmiddelsinstitutet. Tilgængelig på: <https://docplayer.se/10193482-Forflyttningsoch-kognitionshjalpmedel-metodbeskrivning-statistik.html>.

Dansk Industri, 3F og COWI (2018): *Hvem tænker på bussen, når der skal planlægges skinner?* Tilgængelig på: <https://www.danskindustri.dk/arkiv/analyser/2018/12/hvem-tanker-pa-bussen-naer-der-planlagges-skinner/>.

Danske Handicaporganisationer (2019): *Adgang til kollektiv transport for mennesker med handicap. DH-rundspørge*. Tilgængelig på: <https://handicap.dk/arbejder-vi-for/vidensbank/notat-om-survey-tilgaengelighed-til-kollektiv-transport>.

Danske Handicaporganisationer. (2019): *Notat om survey – tilgængelighed i kollektiv transport*. Tilgængelig på: <https://handicap.dk/arbejder-vi-for/vidensbank/notat-om-survey-tilgaengelighed-til-kollektiv-transport>.

Deloitte, Incentive Partners og Struense & Co. (2019): *Analyse af udviklingsspor for videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet*. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. København. Tilgængelig på: <https://www.trm.dk/publikationer/2019/analyse-af-udviklingsspor-for-videreudvikling-af-rejseplan-og-rejsekortsystemet/>.

DSB, Arriva Tog, Metroselskabet I/S, Trafikselskabet Movia, BAT, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab: *Fælles landsdækkende rejseregler. Gyldig fra 1. januar 2021*. Tilgængelig på: <https://www.rejsekort.dk/-/media/dms/Faelles-landsdaekkende-rejseregler.ashx>.

Ekspertgruppen (2018): *Mobilitet for fremtiden. Afrapportering marts 2018*. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. København. Tilgængelig på: <https://www.trm.dk/media/3658/ekspertgruppen-mobilitet-for-fremtiden-afrapportering-marts-2018-ny.pdf>.

Hansen, E.M. (2014): *Mobilitetshjælpe midler til voksne. Hjælpe midler, der virker*. Odense: Socialstyrelsen. Tilgængelig på: https://viden.sl.dk/media/7422/vidensnotat_mobilitetshjaelpemidler_socialstyrelsen_pro1.pdf.

Lutz, B., og Bowers, B. (2005). Disability in Everyday Life. *Qualitative Health Research*, 15(8), 1037-1054.

Passagerpuls v. Forbrugerrådet Tænk (2016): *Danskernes holdning til kollektiv transport 2016*. København. Tilgængelig på: <https://passagerpuls.taenk.dk/hjaelp-til-din-rejse/undersogelse-danskernes-holdning-til-kollektiv-transport>.

Rytter, J. (2021). *Individets grundlæggende rettigheder*. (4. udgave.). Karnov Group.

Socialstyrelsen. (2014): *Mobilitetshjælpe midler til voksne. Hjælpe midler, der virker*. Odense: Socialstyrelsen. Tilgængelig på: https://viden.sl.dk/media/7422/vidensnotat_mobilitetshjaelpemidler_socialstyrelsen_pro1.pdf.

Stjernborg, V. (2019): "Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension – A Case Study of Stockholm". *Sustainability*, 11(18), 4902. Tilgængelig på: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/18/4902/htm>.

Transportministeriet (2010): *Transportministeriets tilgængelighedspolitik – transportpolitik for mennesker med handicap*. København. Tilgængelig på: <https://www.trm.dk/publikationer/2010/transportministeriets-tilgaengelighedspolitik/>.

TRAF A (2019): *Kollektivtrafikens barrierer – kartlægning av hinder i kollektivtrafikens tillgængelighet för personer med funktionsnedsättning*. Stockholm: Trafikanalys, 2019:3. Tilgængelig på: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_3-kollektivtrafikens-barrierer.pdf.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2018): *Den kollektive trafik i Danmark. Status over udviklingen i sektoren 2018*. København. Tilgængelig gennem: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Udvikling-i-kollektiv-trafik>.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2019): *Entreprenørforhold for offentlig buskørsel 2018-2019*. Tilgængelig på: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Busentreprenorer>.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2020): *Forventede udbud for buskørsel i perioden 2021-2031*. København. Tilgængelig gennem: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/>

Generelt/Lister/Publikationsliste?business=Kollektiv-trafik&relevance=Trafikselskaber&theme=Forventede-udbud-af-busk%25c3%25b8rsel.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2020): *Handicapstatistik. Regnskab 2019*. Tilgængelig på: <https://tbst.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Handicapkørsel>.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2020): *Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel. Regnskab 2019*. Tilgængelig på: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Offentlig-bustrafik>.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2020): *Den kollektive trafik i Danmark. Status over udviklingen i sektoren i 2018*. Tilgængelig på: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Udvikling-i-kollektiv-trafik>.

Transportministeriet (2010): *Transportministeriets tilgængelighedspolitik. Transportpolitik for mennesker med handicap*. København. Tilgængelig på: <https://www.trm.dk/publikationer/2010/transportministeriets-tilgaengelighedspolitik/>.

Transportministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. (2009): *Samspil mellem bus og metro i København*. Tilgængelig på: <https://www.trm.dk/publikationer/2009/samspil-mellem-bus-og-metro-i-koebenhavn/>.

Vejdirektoratet (2017): *Håndbog. Færdselsarealer for alle – universelt design og tilgængelighed. Anlæg og planlægning*. Tilgængelig på: <http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?q=for+alle&docId=vd20180005-full>.

Velho, R., Holloway, C., Symonds, A., og Balmer, B. (2016). The Effect of Transport Accessibility on the Social Inclusion of Wheelchair Users: A Mixed Method Analysis. *Social Inclusion*, 4(3), 24-35.

AVISARTIKLER

Bitsch, A. (2009): "Sporvejsdirektør beklager: 'En uheldig episode'". I: Jyllands-Posten, 11. september 2009. Tilgængelig på: <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/ECE4465476/Sporvejsdirekt%C3%B8r-beklager-%C2%BBEn-uheldig-episode%C2%AB/>.

Bjerre, S. (2020): "Stine Berre sidder i kørestol: 'Jeg har rejst med kollektiv transport verden rundt. Da jeg kom til København, blev jeg diskrimineret'". I: Politiken, 3. februar 2020. Tilgængelig på: <https://politiken.dk/debat/kroniken/art7622990/Jeg-har-rejst-med-kollektiv-transport-verden-rundt.-Da-jeg-kom-til-K%C3%B8benhavn-blev-jeg-diskrimineret>.

Lyng, J.F. (2013): "Handicappede på el-scooter må ikke komme med bussen." I: Kristeligt Dagblad, 15. oktober 2013. Tilgængelig på: <https://www.kristeligt->

dagblad.dk/danmark/handicappede-p%C3%A5-el-scooter-m%C3%A5-ikke-komme-med-bussen.

Nikšić, D. (2017): "Zagreb for people with disabilities: A guide". På *Total Croatia News*, 20. februar 2017. Tilgængelig på: <https://www.total-croatia-news.com/zagreb-blog/16747-zagreb-for-people-with-disabilities-a-guide>.

Rosenkilde, K. (2017): "Handicappede døjer med adgangen til tog og busser". I: *Altinget*, 28. september 2017. Tilgængelig på: <https://www.altinget.dk/transport/artikel/handicappede-doejer-med-adgangen-til-tog-og-busser>.

Welinder, K. (2017): "Handicappede Amalies valg: Er det mon en gul eller blå bus, der kommer?". I: *JydskeVestkysten*, 6. august 2017. Tilgængelig på: <https://jv.dk/artikel/handicappede-amalies-valg-er-det-mon-en-gul-eller-bl%C3%A5-bus-der-kommer>.

ANDRE HJEMMESIDER

Arriva Personenvervoer Nederland, et al. (2015): *General conditions urban and regional transport 2015*. Tilgængelig på: https://www.ns.nl/binaries/_ht_1528981711934/content/assets/ns-en/terms/general-terms-and-conditions-urban-and-regional-public-transport.pdf.

Atac Roma: *Accessibilità servizi di trasporto di superficie (Tilgængelighed for transporttjenester)*. Tilgængelig på: <http://www.060608.it/it/trasporti/trasporti-per-disabili/accessibilita-servizi-di-trasporto-di-superficie.html>.

BAT – din Bus på Bornholm: *HandyBAT*. Tilgængelig på: <https://www.bat.dk/handybat/>.

Bernmobil: *Allgemeine Informationen (General information)*. Tilgængelig på: <https://www.bernmobil.ch/DE/Angebote-Services/Hindernisfrei-unterwegs/Hindernisfrei-allgemeine-Informationen/?oid=10131&lang=de>.

Bernmobil: *Rollstuhlrampen (Rullestolsramper)*. Tilgængelig på: <https://www.bernmobil.ch/DE/Angebote-Services/Hindernisfrei-unterwegs/Rollstuhlfahrende/Rollstuhlrampen/?oid=10136&lang=de>.

bTV: *шофийорите на автобуси масово не съдействат на трудноподвижни пътници (Buschauffører hjælper i stor skala ikke passagerer med handicap)*. Tilgængelig på: <https://btvnovinite.bg/bulgaria/shofyorite-na-avtobusi-masovone-sadejstvat-na-trudnopodvizhni-patnici.html>.

Budapesti Közlekedési Központ (BKK), *Accessible transport*. Tilgængelig på: <https://bkk.hu/en/travel-information/public-transport/accessibility/accessible-transport/>.

Carris: *Reduced Mobility*. Tilgængelig på: <https://www.carris.pt/en/travel/reduced-mobility/>.

Cyprus Public Transport: *Conditions of Carriage*. Tilgængelig på: <https://publictransport.com.cy/cms/page/conditions-of-carriage>.

Danmarks Statistik, Statistikbanken, FOLK1A, *Population in Denmark*. Tilgængelig på: <https://www.dst.dk/en/Statistik/emner/befolkning-og-valg/befolkning-og-befolkningsfremskrivning/folketal>.

Dansk Handicap Forbund (2020): *Årets sidste nyhedsbrev fra Bygge- og Transportpolitisk Udvalg*. Tilgængelig på: https://danskhandicapforbund.dk/files/8816/0821/0686/BTPU_Nyhedsbrev_dec_2020.pdf.

Danske Handicaporganisationer (2011): *Notat med pejlemærker for DH's politiske arbejde på befordringsområdet*. Tilgængelig gennem: <https://handicap.dk/transport-kollektiv-befordring>.

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) (2020): *Berlin Barrierefrei, Step-free access*. Tilgængelig på: https://www.bvg.de/images/content/service/Flyer_Barrierefrei_2020.pdf.

Dublin Bus (2017): *Dublin Bus Accessibility Policy*. Tilgængelig på: <https://www.dublinbus.ie/Your-Journey1/Accessibility/Dublin-Bus-Accessibility-Policy/>.

EMT Madrid: *Accesibles para ti (Tilgængelig for dig)*. Tilgængelig på: <https://www.emtmadrid.es/Ficheros/Accesibles-para-ti>.

FynBus: *Kunderservice – ofte stillede spørgsmål*. Tilgængelig på: <https://www.fynbus.dk/kundeservice>.

Institut for Menneskerettigheder (2016): *Handicapbarometer – tilgængelighed og mobilitet*. Tilgængelig på: <https://handicapbarometer.dk/>.

Kjørboe, E. (2016): *Økonomiske, sociale og kulturelle rettigheder. Grundnotat*. København: Institut for Menneskerettigheder. Tilgængelig på: https://menneskeret.dk/sites/menneskeret.dk/files/media/dokumenter/monitorering/oskr_grundnotat_2017.pdf.

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen (2009): *Orientering til ØU vedr. Movia's drøftelse af adgangsforhold for handicappede til busser*. Tilgængelig på: https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc_old_format/OEkonomiudvalget/24-11-2009%2015.15.00/Referat/25-11-2009%2012.01.28/5004137.PDF.

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen (2015): *Svar fra Movia om handicaptilgængelighed i busserne*. Tilgængelig på: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/f1e1d1e7-b012-4fea-bdcd-a1dce9cb22fc/d959571d-233b-402e-8543-6fb7e2310ff8/Attachments/14410767-16804894-1.PDF>.

Malta Public Transport: *Accessibility*. Tilgængelig på: <https://www.publictransport.com.mt/accessibility>.

Malta Public Transport: *Travel Conditions*. Tilgængelig på: <https://www.publictransport.com.mt/travel-conditions>.

Mestna občina Ljubljana (Ljubljana by): *Dostopnost javnega prevoza potnikov v MOL, ki ga zagotavlja LPP (Tilgængelighed til offentlig transport i Ljubljana, udbudt af LPP)*. Tilgængelig på: <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/odprto-in-dostopno-mesto/dostopnost-javnega-prevoza-potnikov-v-mol-ki-ga-zagotavlja-lpp/>.

Midttrafik (2016): *Orientering om resultatet af Midttrafiks 49. udbud*. Tilgængelig på: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:TndXEnlk_HcJ:https://www.midttrafik.dk/media/9710/orientering-om-resultatet-af-midttrafiks-49-udbud.doc+&cd=1&hl=da&ct=clnk&gl=dk.

Midttrafik (2017): *Bilagssamling til Åben dagsorden for møde i Bestyrelsen for Midttrafik den. 3. februar 2017*. Tilgængelig på: https://issuu.com/busogtog2019dk39/docs/bilagssamling-til-_ben-dagsorden-ti_f811a9de443a3c.

Midttrafik (2020): *Bilagssamling til dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik*, s. 122. Tilgængelig på: https://www.midttrafik.dk/media/21015/bilagssamling-til-dagsorden-til-m%C3%B8de-i-bestyrelsen-for-midttrafik-den-_adlegacy.pdf.

Midttrafik: *Funktionsnedsættelser og handicap*. Tilgængelig på: <https://www.midttrafik.dk/kundeservice/rejseregler/funktionsnedsaettelser-og-handicap/>.

Midttrafik: *X Busser*. Tilgængelig på: <https://www.midttrafik.dk/koreplaner/x-busser/om-x-busser/>.

Mobilitéits zentral : *Mobilité réduite (Nedsat mobilitet)*. Tilgængelig på: <https://www.mobiliteit.lu/fr/mobilite-et-vous/mobilite-reduite/>.

Movias svar i spørgeskemaet 2020 (findes som dokumentation på <https://menneskeret.dk/bus-handicap>) samt DOT: *Handicap adgangsforhold*. Tilgængelig på: <https://dinoffentligetransport.dk/kundeservice/raad-og-regler/handicap-adgangsforhold/>.

MOVIA (2021): *Movia åbner for cykler i alle almindelige busser*. Tilgængelig på: <https://www.moviatrafik.dk/presse/presse-og-nyheder?vis=237343982576846>.

Nordjyllands Trafikselskab: *Særlige forhold for handicappede*. Tilgængelig på: <https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/kundeservice/adgangsforhold>.

OASA: AMEA – ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ (Handicap-vejledning). Tilgængelig på: <http://oasa.gr/content.php?id=ameapros>.

RATP: *Network Accessibility*. Tilgængelig på: <https://www.ratp.fr/accessibilite/accessibilite-des-reseaux>.

Roma (2018): *Atac, al via quattro nuove linee bus attrezzate con pedane per disabili (Atac lancerer fire nye busruter udstyret med ramper til personer med handicap)*. Tilgængelig på: <https://www.comune.roma.it/web/it/notizia.page?contentId=NWS168125>.

Ruter: *Ruter's conditions of travel*. Tilgængelig på: <https://ruter.no/en/getting-help/terms-and-conditions/transport-regulations/>.

Ruter: *Tilgjengelighet (Tilgængelighed)*. Tilgængelig på: <https://ruter.no/reise/tilgjengelighet/>.

Sammenslutningen af Unge med Handicap. (2014): *Ramper i busserne*. Tilgængelig på: <http://sumh.dk/wp-content/uploads/2014/11/Ramper-i-busserne.pdf>.

SL: Bussarnas tillgänglighet (Bussernes tilgængelighed). Tilgængelig på: <https://sl.se/reseplanering/tillganglighet/sl-trafikens-tillganglighet/bussarna/>.

SL: *Om tillgänglighet i SL-trafiken. Alla har sitt sätt att resa (Om tilgængelighed i SL-trafikken. Alle har deres egen måde at rejse på)*. Tilgængelig her: <https://sl.se/globalassets/alla-har-sitt-satt-att-resa-swe.pdf>.

STIB-MIVB (2020): *Traveller's Guide for Persons with Disabilities*. Tilgængelig på: https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/WEBSITE_RES/Attachments/PMR/Manual.pdf.

STIB-MIVB: *Accessibility*. Tilgængelig på: <https://www.stib-mivb.be/article.html?guid=d0f0d466-1483-3410-45af-9748427ab131&l=en>.

Sydtrafik: *Rejseregler. Kørestole med videre*. Tilgængelig på: <https://www.sydtrafik.dk/kontakt-og-service/rejseregler>.

Sydtrafik: *Tal og fakta*. Tilgængelig på: <https://www.sydtrafik.dk/nyheder-og-presse/tal-og-fakta>.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2020): *passagertal.dk*. Tilgængelig på: <https://passagertal.dk/>.

Trafikselskaberne i Danmark – Danish Public Transport Authorities. Tilgængelig på: <https://trafikselskaberne.dk/>.

Transport for London (2019): *The Big Red Book. Fifth Edition*. Tilgængelig på: <https://www.transportforall.org.uk/files/pub19006thebigredbookupdate2019aw.pdf>.

Ville de Luxembourg, *La mobilité pour tous (Tilgængelighed for alle)*. Tilgængelig på: <https://www.vdl.lu/sites/default/files/media/document/Mobilit%C3%A9%20pour%20tous.pdf>.

Warsaw Transit Guide: *Accessibility*. Tilgængelig på: <https://warsaw.publictranspo.net/en/guides-en/accessibility-en>.

Wheelchair Travel: *Bucharest Public Transportation*. Tilgængelig på: <https://wheelchairtravel.org/bucharest/public-transportation/>.

World Health Organisation. (2018): *Assistive Technology*. Tilgængelig på: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/assistive-technology>.

World Health Organisation: *Assistive technology infographic*. Tilgængelig på: https://www.who.int/phi/implementation/assistive_technology/2206_infographic.pdf.

World Health Organisation: *Global Cooperation on Assistive Technology – About us*. Tilgængelig på: https://www.who.int/phi/implementation/assistive_technology/phi_gate/en/.

WTP: *Accessibility*. Tilgængelig på: <https://www.wtp.waw.pl/en/travel-without-barriers/>.

NOTER

- 1 Til sammenligning kan langt de fleste mennesker uden handicap (90 %) ubesværet tage med bus og tog. Situationen for personer med større psykisk handicap er værst, hvor 33 % uden besvær kan tage bus og tog. Målingen er foretaget i 2016. Næste måling på samme spørgsmål bliver tilgængelig 2021. Kilde: Institut for Menneskerettigheder (2016): *Handicapbarometer – tilgængelighed og mobilitet*. Tilgængelig på: <https://handicapbarometer.dk/>.
- 2 Passagerpuls v. Forbrugerrådet Tænk (2016): *Danskernes holdning til kollektiv transport 2016*. København, s. 31. Tilgængelig på: <https://passagerpuls.tenk.dk/hjaelp-til-din-rejse/undersogelse-danskernes-holdning-til-kollektiv-transport>.
- 3 Danske Handicaporganisationer (2019): *Adgang til kollektiv transport for mennesker med handicap. DH-rundspørge*. Tilgængelig på: <https://handicap.dk/arbejder-vi-for/vidensbank/notat-om-survey-tilgaengelighed-til-kollektiv-transport>. Et metodisk forbehold til denne undersøgelse i forhold til dens størrelse og karakter kan være, at der er risiko for såkaldt selection bias, hvilket kan mindske generaliserbarheden vis-a-vis den almindelige befolkning.
- 4 Eksempler fra de seneste år i medierne: Rosenkilde, K. (2017): "Handicappede dør med adgangen til tog og busser". I: Altinget, 28. september 2017. Tilgængelig på: <https://www.alinget.dk/transport/artikel/handicappede-doejer-med-adgangen-til-tog-og-busser>; Bitsch, A. (2009): "Sporvejsdirektør beklager: 'En uheldig episode'". I: Jyllands-Posten, 11. september 2009. Tilgængelig på: <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/ECE4465476/Sporvejsdirekt%C3%B8r-beklager-%C2%BBEn-uheldig-episode%C2%AB/>; Lyng, J.F. (2013): "Handicappede på el-scooter må ikke komme med bussen." I: Kristeligt Dagblad, 15. oktober 2013. Tilgængelig på: <https://www.kristeligt-dagblad.dk/danmark/handicappede-p%C3%A5-el-scooter-m%C3%A5-ikke-komme-med-bussen>; Welinder, K. (2017): "Handicappede Amalies valg: Er det mon en gul eller blå bus, der kommer?". I: JyskeVestkysten, 6. august 2017. Tilgængelig på: <https://jv.dk/artikel/handicappede-amalies-valg-er-det-mon-en-gul-eller-bl%C3%A5-bus-der-kommer>.
- 5 Bjerre, S. (2020): "Stine Berre sidder i kørestol: 'Jeg har rejst med kollektiv transport verden rundt. Da jeg kom til København, blev jeg diskrimineret'". I: Politiken, 3. februar 2020. Tilgængelig på: <https://politiken.dk/debat/kroniken/art7622990/Jeg-har-rejst-med-kollektiv-transport-verden-rundt.-Da-jeg-kom-til-K%C3%B8benhavn-blev-jeg-diskrimineret>.
- 6 Stjernborg, V. (2019): "Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension – A Case Study of

- Stockholm." *Sustainability*, 11(18), 4902. Tilgængelig på: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/18/4902/htm>
- 7 Socialstyrelsen (2014): *Mobilitetshjælpemidler til voksne. Hjælpemidler, der virker*. Odense: Socialstyrelsen. Tilgængelig på: https://viden.sl.dk/media/7422/vidensnotat_mobilitetshjaelpemidler_socialstyrelsen_pro1.pdf.
- 8 Eksempler fra forskningen om betydningen af lige adgang til offentlige rum, transport og lignende: Blinde, E., og McClung, L. (1997). Enhancing the Physical and Social Self through Recreational Activity: Accounts of Individuals with Physical Disabilities. *Adapted Physical Activity Quarterly*; 14(4) 327-344; Lutz, B., og Bowers, B. (2005). Disability in Everyday Life. *Qualitative Health Research*, 15(8), 1037-1054; se også: Velho, R., Holloway, C., Symonds, A., og Balmer, B. (2016). The Effect of Transport Accessibility on the Social Inclusion of Wheelchair Users: A Mixed Method Analysis. *Social Inclusion*, 4(3), 24-35.
- 9 Amilon, A, Bojsen, L.B, Østergaard, S.V, og Rasmussen, A.H. (2017): *Personer med handicap. Hverdagsliv og levevilkår*. VIVE – Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd. Tilgængelig på: <https://www.vive.dk/media/pure/6831/1021212>. Se tabel 3.1, side 22, og tabel 3.2, side 23. Handicap, der påvirker bevægelsesfunktionen, inkluderer: problemer med arme, hænder, ben, fødder, ryg eller nakke, eksempelvis gigt; CP, spasticitet, hjerneskade; samt formodet en del af kategorierne "andet helbredsproblem eller handicap", "andre fremadskridende sygdomme" og "følger af sukkersyge/ diabetes".
- 10 Jf. Brandt, Å., og Stapelfeldt, C. (2009): *Rapport om forbrug af mobilitetshjælpemidler 2002-2006 – på basis af data fra Zealand Care*. Hjælpemiddelinstittet. Tilgængelig på: <https://netvaerk.socialstyrelsen.dk/page27.aspx?recordid27=632>. Hjælpemiddelinstittet blev i 2012 en del af Socialstyrelsens Videnscenter for Handicap, Hjælpemidler og Socialpsykiatri. Se i øvrigt Hansen, E.M. (2014): *Mobilitetshjælpemidler til voksne. Hjælpemidler, der virker*. Odense: Socialstyrelsen. Tilgængelig på: https://viden.sl.dk/media/7422/vidensnotat_mobilitetshjaelpemidler_socialstyrelsen_pro1.pdf.
- 11 Brundell, S. (2014): *Förflyttningsoch kognitionshjälpmiddel. Metodbeskrivning statistik*. Hjälpmiddelsinstitutet, side 5. Tilgængelig på: <https://docplayer.se/10193482-Forflyttningsoch-kognitionshjalpmiddel-metodbeskrivning-statistik.html>.
- 12 World Health Organisation (2018): *Assistive Technology*. Tilgængelig på: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/assistive-technology>; World Health Organisation: *Global Cooperation on Assistive Technology – About us*. Tilgængelig på: https://www.who.int/phi/implementation/assistive-technology/phi_gate/en/; World Health Organisation: *Assistive technology infographic*. Tilgængelig på: https://www.who.int/phi/implementation/assistive-technology/2206_infographic.pdf.
- 13 Danmarks Statistik, Statistikbanken, FOLK1A, *Population in Denmark*. Tilgængelig på: <https://www.dst.dk/en/Statistik/emner/befolkning-og-valg/befolkning-og-befolkningsfremskrivning/folketal>. Tabellen viser opgørelsen af den danske befolkning. WHO's estimat er for den globale befolkning og vil givetvis variere mellem de enkelte stater.

- 14 Brundell, S. (2014): *Äldrestatistik 2013/2014. Sammanställning*. Hjälpmedelsinstitutet, s. 3. Tilgængelig på: <http://www.anhoriga.se/Global/Nyheter/Nyhetsdokument%202014/14309-pdf-aldrestatistik-2013-2014.pdf>.
- 15 Amilon, A, Bojsen, L.B, Østergaard, S.V, og Rasmussen, A.H. (2017): *Personer med handicap. Hverdagsliv og levevilkår*. VIVE – Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd, tabel 3.6, s. 26. Tilgængelig på: <https://www.vive.dk/media/pure/6831/1021212><https://www.vive.dk/media/pure/6831/1021212>
- 16 Begrebet "almindelig kollektiv bustransport" benyttes i denne rapport som betegnelse for den del af den kollektive transport, som ikke varetager de særlige transportbehov, der typisk falder ind under samlebetegnelsen Flextrafik (handicapkørsel, flexture, transport for kommunen til skoler og institutioner, patientkørsel, transport til læge mm.). Denne betegnelse går igen i lovgivning ("almindelig rutekørsel") samt myndigheders og trafiksekskabers vokabularium, hvorfor vi af hensyn til sproglig konsistens også anvender det.
- 17 Se eksempelvis Transportministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune (2009): *Samspil mellem bus og metro i København*. Tilgængelig på: <https://www.trm.dk/publikationer/2009/samspil-mellem-bus-og-metro-i-koebenhavn/>. Se også Dansk Industri, 3F og COWI (2018): *Hvem tænker på bussen, når der skal planlægges skinner?* Tilgængelig på: <https://www.danskindustri.dk/arkiv/analyser/2018/12/hvem-tanker-pa-bussen-naar-der-planlagges-skiner/>.
- 18 Jf. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2020): *passagertal.dk*. Tilgængelig på: <https://passagertal.dk/>. Disse tal er eksklusive trafiksekskabernes drift af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbanetrafik. Se også Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2020): *Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel. Regnskab 2019*. Tilgængelig på: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Offentlig-bustrafik>. For det seneste generelle overblik over den kollektive trafik, se Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2020): *Den kollektive trafik i Danmark. Status over udviklingen i sektoren i 2018*. Tilgængelig på: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Udvikling-i-kollektiv-trafik>.
- 19 Denne service er rettet mod svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover og for blinde og stærkt svagsynede på 18 år og derover, jf. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2020): *Handicapstatistik. Regnskab 2019*, tabel 4, s. 5. Tilgængelig på: <https://tbst.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Handicapkørsel>.
- 20 For en god ordens skyld bemærkes det, at disse private busoperatører også er underlagt visse tilgængelighedskrav i medfør af EU-forordning om buspassagerers rettigheder (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004) og national lovgivning, heriblandt lov nr. 688 af 8. juni 2018 om forbud mod forskelsbehandling på grund af handicap.
- 21 Bekendtgørelse af lov om trafiksekskaber nr. 323 af 20. marts 2015.

- 22 Se også *Trafikselskaberne i Danmark – Danish Public Transport Authorities*. Tilgængelig på: <https://trafikselskaberne.dk/>. Busselskabet Aarhus Sporveje udgår i øvrigt 29 % af Midttrafiks samlede kontraktsum 2018-2019, jf. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2019): *Entreprenørforhold for offentlig buskørsel 2018-2019*, s. 8. Tilgængelig på: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Busentrepreneurer>.
- 23 Se rundspørge blandt UlykkesPatientForeningen og PolioForeningens medlemmer fra 2017. Særligt busser er et problem. I Barcelona og New York kan man godt få hjælp af chaufføren. Kilde: Rosenkilde, K. (2017): "Handicappede døjer med adgangen til tog og busser". I: Altinget, 28. september 2017. Tilgængelig på: <https://www.altinget.dk/transport/artikel/handicappede-doejer-med-adgangen-til-tog-og-busser>; Sammenslutningen af Unge med Handicap. (2014): *Ramper i busserne*. Tilgængelig på: <http://sumh.dk/wp-content/uploads/2014/11/Ramper-i-busserne.pdf>; Danske Handicaporganisationer (2019): *Notat om survey – tilgængelighed i kollektiv transport*. Tilgængelig på: <https://handicap.dk/arbejder-vi-for/vidensbank/notat-om-survey-tilgaengelighed-til-kollektiv-transport>; Dansk Handicap Forbund (2020): *Årets sidste nyhedsbrev fra Bygge- og Transportpolitisk Udvalg*, s. 3. Tilgængelig på: https://danskhandicapforbund.dk/files/8816/0821/0686/BTPU_Nyhedsbrev_dec_2020.pdf; Danske Handicaporganisationer (2011): *Notat med pejlemærker for DH's politiske arbejde på befordringsområdet*, s. 1. Tilgængelig gennem: <https://handicap.dk/transport-kollektiv-befordring>.
- 24 Jf. brev fra Trafikselskaberne i Danmark, 20. november 2020.
- 25 En lignende vurdering kan man også finde her: Jf. Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen (2015): *Svar fra Movia om handicaptilgængelighed i busserne*. Tilgængelig på: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/f1e1d1e7-b012-4fea-bdcd-a1dce9cb22fc/d959571d-233b-402e-8543-6fb7e2310ff8/Attachments/14410767-16804894-1.PDF>.
- 26 Vejdirektoratet har en vejledning fra 2017. Se Vejdirektoratet (2017): *Håndbog. Færdselsarealer for alle – universelt design og tilgængelighed. Anlæg og planlægning*. Tilgængelig på: <http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?q=for+alle&docId=vd20180005-full>.
- 27 Vi har valgt en geografisk afgrænsning, som er EU og Norden samt Liechtenstein, Schweiz og Storbritannien. Det er anvendt for at sikre sammenlignelighed blandt europæiske lande. De fleste af disse er EU-medlemsstater, der underlægges en række ens tilgængelighedsstandarder og forpligtelser på transportområdet. Undtagelserne til dette er Island, Liechtenstein, Luxembourg, Norge, Schweiz og Storbritannien, der dog økonomisk, kulturelt og politisk har tættere bånd til Danmark end de lande, der i nogle definitioner også ligger inden for Europa: Serbien, Montenegro, Kosovo, Bosnien-Hercegovina, Albanien, Nordmakedonien og Moldova samt dele af Rusland, Hviderusland og Ukraine.
- 28 Disse to spørgeskemaer kan findes som dokumentation på denne rapporters hjemmeside, <https://menneskeret.dk/bus-handicap>.
- 29 Se ovenstående slutnote.

- 30 Spørgeskemaet i 2020 er blevet udvidet med nogle spørgsmål (punkt 4) omkring yderligere tilgængelighedstiltag, information om tilgængelighed og inddragelse af handicaporganisationer samt handlingsplan. Spørgeskemaet findes som dokumentation på <https://menneskeret.dk/bus-handicap>.
- 31 Denne sammenligning mellem trafikelskaber gælder manuelle og batteridrevne kørestole. Som det fremgår senere i teksten kan ingen af trafikelskaberne generelt sikre spontan og selvstændig busrejse for personer på el-scootere.
- 32 Midttrafik og Sydtrafiks landevejsbusser samt Movias og FynBus' uddannelsesbusser har imidlertid ingen ramper. I øvrigt oplyser Midttrafik i et brev til Institut for Menneskerettigheder den 18. november 2020, at man fra sommeren 2021 indsætter 14 busser i Herning, der tillige har automatisk fastspænding af kørestolen i bussen. Systemet kan betjenes af kørestolsbrugeren og fastlåser automatisk på kørestolens hjul, når kørestolsbrugeren trykker på en knap på væggen. For at få kørestolen fri af systemet igen, trykkes der på knappen igen.
- 33 Jf. spørgeskema fra 2020, 1.E.
- 34 Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen (2016): *Svar fra Movia om handicaptilgængelighed i busserne*, s. 2. Tilgængelig på: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/f1e1d1e7-b012-4fea-bdcd-a1dce9cb22fc/d959571d-233b-402e-8543-6fb7e2310ff8/Attachments/14410767-16804894-1.PDF>. Se også Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen (2009): *Orientering til ØU vedr. Movia's drøftelse af adgangsforhold for handicappede til busser*. Tilgængelig på: https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc_old_format/OEkonomiudvalget/24-11-2009%2015.15.00/Referat/25-11-2009%2012.01.28/5004137.PDF. Movia siger i svaret fra 2016, at Movia ikke opgør, hvor meget handicapramperne midterst i bussen anvendes, men de vurderer, at det er meget begrænset.
- 35 Af sikkerhedsmæssige forhold er det ikke tilladt for andre end chaufførerne at betjene liften.
- 36 Jf. Midttrafik: *X Busser*. Tilgængelig på: <https://www.midttrafik.dk/koreplaner/x-busser/om-x-busser/>; Nordjyllands Trafikselskab: *Særlige forhold for handicappede*. Tilgængelig på: <https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/kundeservice/adgangsforhold> (se punktet "Chaufførens service i forhold til kørestolsbrugere"). I øvrigt opererer Nordjyllands Trafikselskab et mindre antal "servicebusser", hvor buschauffører som i X-busser er behjælpelige med både rampebetjening og ind- og udstigning, bespænding og billettering.
- 37 Jf. DSB, Arriva Tog og Metroselskabet I/S samt trafikelskaberne i Danmark (2021): *Fælles landsdækkende rejseregler. Gyldig fra 1. januar 2021*, s. 15. Tilgængelig på: <https://www.rejsekort.dk/-/media/dms/Faelles-landsdaekkende-rejseregler.ashx>.
- 38 Ibid., punkt. 3.3, s. 16.
- 39 Jf. MOVIA (2021): *Movia åbner for cykler i alle almindelige busser*. Tilgængelig på: <https://www.moviatrafik.dk/presse/presse-og-nyheder?vis=237343982576846>.

- 40 Jf. Midttrafik (2020): *Bilagssamling til dagsorden til møde i bestyrelsen for Midttrafik*, s. 122. Tilgængelig på: https://www.midttrafik.dk/media/21015/bilagssamling-til-dagsorden-til-m%C3%B8de-i-bestyrelsen-for-midttrafik-den-_adlegacy.pdf. I forbindelse med udarbejdelsen af denne rapport har trafiksekskaberne den 18. november 2002 skriftligt oplyst, at Midttrafik fremadrettet indkøber laventrébusser.
- 41 Jf. Sydtrafik: *Tal og fakta*. Tilgængelig på: <https://www.sydtrafik.dk/nyheder-og-presse/tal-og-fakta>.
- 42 Midttrafik har oplyst til Institut for Menneskerettigheder i et brev den 18. november 2020, at der i forbindelse med udbud af bybusser opfordres til, at de bliver installeret med elektriske ramper.
- 43 Jf. FynBus: *Kunderservice – ofte stillede spørgsmål*. Tilgængelig på: <https://www.fynbus.dk/kunderservice> (under punktet "Hvad gør en kørestolsbruger, der skal med bussen?").
- 44 Kørestolsbrugere og andre personer med bevægelseshandicaps faktiske underrepræsentation i den almindelige kollektive bustransport eksisterer ikke, fordi der ikke er nogen, som optæller det. Eksempelvis peger Movia på, at der nok er ganske få, som anvender de almindelige kollektive busser. Se Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen (2016): *Svar fra Movia om handicaptilgængelighed i busserne*, s. 1. Tilgængelig på: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/f1e1d1e7-b012-4fea-bdcd-a1dce9cb22fc/d959571d-233b-402e-8543-6fb7e2310ff8/Attachments/14410767-16804894-1.PDF>.
- 45 Jf. svar fra Nordjyllands Trafikselskab i spørgeskema fra 2020 og information til Midttrafiks rejsende under menuen "Handicappede": <https://www.midttrafik.dk/koreplaner/x-busser/om-x-busser/>.
- 46 Rejseplanen.dk blev besøgt flere gange, senest marts 2021.
- 47 Jf. Nordjyllands Trafikselskab: *Særlige forhold for handicappede*. Tilgængelig på: <https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/kunderservice/adgangsforhold>; Midttrafik: *Funktionsnedsættelser og handicap*. Tilgængelig på: <https://www.midttrafik.dk/kunderservice/rejseregler/funktionsnedsaettelser-og-handicap/>; Sydtrafik: *Rejseregler – kørestole med videre*. Tilgængelig på: <https://www.sydtrafik.dk/kontakt-og-service/rejseregler>. Dette gælder ikke for Nordjyllands Trafikselskab og Movia (via DOT), da deres generelle beskrivelse af adgangsforhold og tilgængelighed tilsyneladende gælder for alle busser i deres flåde, jf. spørgeskema 2020, der findes som dokumentation på <https://menneskeret.dk/bus-handicap>.
- 48 Brev fra trafiksekskaberne, 18. november 2020, s. 7.
- 49 Se også slutnote 27 om hvilke lande, der indgår i undersøgelsen.
- 50 Jf. svar fra BAT i spørgeskema fra 2020, 1.E.
- 51 Brev fra trafiksekskaberne, 18. november 2020, s. 6.
- 52 Jf. handicapbarometer.dk (under 3. tema: tilgængelighed og mobilitet). Som reference er det samme tal for resten af befolkningen 90 %. Se også Amilon, Anna m.fl. (2017): *Personer med handicap. Hverdagsliv og levevilkår 2016*. København: VIVE – Viden til Velfærd, s. 90. Tilgængelig på: <https://www.vive.dk/media/pure/6831/1021212>.
- 53 FN's Handicapkonvention, artikel 2.

- 54 TRAFKA (2019): *Kollektivtrafikens barrierer – kartlægning av hinder i kollektivtrafikens tilgængelighed for personer med funktionsnedsætning*. Stockholm: Trafikanalys, 2019:3, s. 11. Tilgængelig på: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_3-kollektivtrafikens-barrierer.pdf.
- 55 Transportministeriet (2010): *Transportministeriets tilgængelighedspolitik. Transportpolitik for mennesker med handicap*. København. Tilgængelig på: <https://www.trm.dk/publikationer/2010/transportministeriets-tilgaengelighedspolitik/>.
- 56 Følgende referencer om Norges brug af universelt design findes på: Barne- likestillings- og inkluderingsdepatementet (2016): *Regjeringens handlingsplan for universell utforming 2015-2019*. Oslo, s. 42f. Tilgængelig på: (<https://www.regjeringen.no/contentassets/48ed7783842b410881a7da36ab530c72/no/pdfs/regjeringens-handlingsplan-uu.pdf>).
- 57 Muligvis er fraværet af en handicappolitisk handlingsplan – også på transportområdet – årsag til, at handicapperspektivet ofte ikke medtages i bredere undersøgelser på området. Som eksempel nedsatte transport-, bygnings- og boligministeren i 2017 en ekspertgruppe til at analysere de mulige fremtidsperspektiver for mobiliteten og transportsystemet som følge af den igangværende teknologiske transformation. Men her blev hverken handicap eller tilgængelighed nævnt i kommissoriet, og i selve ekspertgruppens 190 sider lange rapport fra 2018 nævnes dette perspektiv heller ikke. Kilde: Ekspertgruppen (2018): *Mobilitet for fremtiden. Afrapportering marts 2018*. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. København. Tilgængelig på: <https://www.trm.dk/media/3658/ekspertgruppen-mobilitet-for-fremtiden-afrapportering-marts-2018-ny.pdf>. Det samme var tilfældet, da Transport- og Boligministeriet i 2019 bestilte en analyse af fremtidens rejseplan- og rejsekortsystem. Deloitte, Incentive Partners og Struense & Co. (2019): *Analyse af udviklingsspor for videreudvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet*. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. København. Tilgængelig på: <https://www.trm.dk/publikationer/2019/analyse-af-udviklingsspor-for-videreudvikling-af-rejseplan-og-rejsekortsystemet/>.
- 58 Eksempler, hvor Region Midtjylland vælger en ikketilgængelig løsning med reference til økonomi. For eksempel Midttrafik (2017): *Bilagssamling til Åben dagsorden for møde i Bestyrelsen for Midttrafik den. 3. februar 2017*, s. 102. Tilgængelig på: https://issuu.com/busogtog2019dk39/docs/bilagssamling-til-_ben-dagsorden-ti_f811a9de443a3c. Eller Midttrafik (2016): *Orientering om resultatet af Midttrafiks 49. udbud*. Tilgængelig på: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:TndXEnk_HcJ:https://www.midttrafik.dk/media/9710/orientering-om-resultatet-af-midttrafiks-49-udbud.doc+&cd=1&hl=da&ct=clnk&gl=dk.
- 59 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2020): *Forventede udbud for buskørsel i perioden 2021-2031*. København, s. 5. Tilgængelig gennem: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Generelt/Lister/Publikationsliste?business=Kollektiv-trafik&relevance=Trafikselskaber&theme=Forventede-udbud-af-buskørsel%25c3%25b8rsel>

- 60 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2018): *Den kollektive trafik i Danmark. Status over udviklingen i sektoren 2018*. København, s. 24. Tilgængelig gennem: <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Kollektiv-trafik/Statistik-og-data/Udvikling-i-kollektiv-trafik>.
- 61 Ibid.
- 62 Folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af FN's konvention af 13. december 2006 om rettigheder for personer med handicap. Beslutningsforslag nr. B 194, vedtaget af Folketinget den 28. maj 2009.
- 63 Buspassagerrettighedsforordningens artikel 2, stk. 1.
- 64 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads, og om ændring af direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF.
- 65 Bekendtgørelse nr. 1487 af 12. december 2007 om særlige krav til busser. Bekendtgørelsen er senere ændret ved bekendtgørelse nr. 1669 af 27. december 2013.
- 66 Ved bybus forstås en bus, der har ståpladser og er indrettet til hyppig af- og påstigning, og som kan transportere minimum 22 passagerer, jf. bekendtgørelsen om særlige krav til busser, § 6.
- 67 Handicapkonventionens artikel 3, litra f.
- 68 FN's Handicapkomité (2014), General Comment No. 2, Article 9: Accessibility, CRPD/C/ GC/2, para. 15.
- 69 Handicapkonventionens artikel 9, stk. 1.
- 70 Se herved også FN's Handicapkomité (2014), General Comment No. 2, Article 9: Accessibility, CRPD/C/ GC/2, para. 14 samt para. 36-46.
- 71 Handicapkørselsordningen er en kørselsordning for svært bevægelseshæmmede samt blinde og svagsynede på 18 år og derover, jf. trafikselskabslovens § 11, stk. 1, som ændret ved lov nr. 315 af 25. april 2018 om ændring af lov om trafikselskaber. I nogle kommuner er andre typer af handicap også inkluderet, for eksempel demensdiagnoser og erhvervet hjerneskade. For at kunne benytte ordningen er det en forudsætning, at den enkelte borger er visiteret til ordningen af sin kommune. Borgeren skal desuden betale en egenbetaling for kørslen.
- 72 Trafikselskabslovens § 11, stk. 3, fastslår, at individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen. At det i praksis er op til to timer før, følger af trafikselskabernes svar af 18. november 2020 til Institut for Menneskerettigheder. Det følger dog af BAT's hjemmeside, at handicapkørsel på Bornholm skal bestilles dagen før. Oplysningen er tilgængelig via: BAT – din bus på Bornholm: *HandyBAT*. Tilgængelig på: <https://www.bat.dk/handybat/>.
- 73 Trafikselskabslovens § 11, stk. 2, nr. 1.
- 74 TEU, artikel 3.
- 75 Transportministeriets tilgængelighedspolitik (2010), s. 10.
- 76 Handicapkonventionens artikel 2 og artikel 4, stk. 1, litra f, samt FN's Handicapkomité (2014), General Comment No. 2, Article 9: Accessibility, CRPD/C/ GC/2, para. 15.

- 77 Handicapkonventionens artikel 3.
- 78 Se herved også handicapkonventionens artikel 19 og FN's Handicapkomité, General Comment No. 2 (2014), para. 37, samt General Comment No. 5 (2017), para. 78.
- 79 Se herved også handicapkonventionens artikel 4, stk. 2.
- 80 For en nærmere beskrivelse af økonomiske, sociale og kulturelle rettigheder og kategorisering af rettighedstyper se blandt andet: Kjørboe, E. (2016): *Økonomiske, sociale og kulturelle rettigheder. Grundnotat*. København: Institut for Menneskerettigheder. Tilgængelig på: https://menneskeret.dk/sites/menneskeret.dk/files/media/dokumenter/monitorering/oskr_grundnotat_2017.pdf.
- 81 FN's Handicapkomité (2014), General Comment No. 2, Article 9: Accessibility, CRPD/C/ GC/2, para. 24.
- 82 FN's Handicapkomité (2014), General Comment No. 2, Article 9: Accessibility, CRPD/C/ GC/2, para. 27.
- 83 FN's Handicapkomité (2014), General Comment No. 2, Article 9: Accessibility, CRPD/C/ GC/2, para. 24 og 33.
- 84 FN's Handicapkomité (2014), Concluding observations on the initial report of Denmark, § 26.
- 85 FN's Handicapkomité (2014), Concluding observations on the initial report of Denmark, § 27.
- 86 Tansportministeriet (2010): *Transportministeriets tilgængelighedspolitik. Transportpolitik for mennesker med handicap*. København. Tilgængelig på: <https://www.trm.dk/publikationer/2010/transportministeriets-tilgaengelighedspolitik/>
- 87 Ibid., s. 9-18.
- 88 Ibid., s. 35-36.
- 89 Ibid., s. 19 samt s. 22-24.
- 90 Buspassagerrettighedsforordningen, artikel 16, stk. 1, litra b.
- 91 Bekendtgørelse nr. 322 af 30. marts 2020 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, §§ 16 og 17, jf. bilag 1, samt § 28.
- 92 FN's Handicapkomité (2014), General Comment No. 2, Article 9: Accessibility, CRPD/C/ GC/2, para. 23.
- 93 Inden for arbejdsmarkedet har et forbud mod diskrimination på grund af handicap eksisteret i dansk ret siden 2004 efter lov om forbud mod forskelsbehandling på arbejdsmarkedet mv. (forskelsbehandlingsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1001 af 24. august 2017, der blandt andet gennemfører direktiv 2000/78/EF af 27. november 2000 om generelle rammebestemmelser om ligebehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv (beskæftigelsesdirektivet).
- 94 Lov nr. 688 af 8. juni 2018 om forbud mod forskelsbehandling på grund af handicap (handicapdiskriminationsloven).
- 95 Handicapdiskriminationslovens § 2.
- 96 Handicapdiskriminationslovens § 5, stk. 1.
- 97 Handicapdiskriminationslovens § 5, stk. 2.
- 98 Handicapdiskriminationslovens § 5, stk. 3.

- 99 Buspassagerrettighedsforordningen, artikel 9, stk. 1.
- 100 Buspassagerrettighedsforordningen, artikel 10.
- 101 Buspassagerrettighedsforordningen, artikel 9, stk. 2.
- 102 DSB, Arriva Tog, Metroselskabet I/S, Trafikselskabet Movia, BAT, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab: *Fælles landsdækkende rejseregler. Gyldig fra 1. januar 2021*, afsnit 3.1. Tilgængelig på: <https://www.rejskort.dk/-/media/dms/Faelles-landsdaekkende-rejseregler.ashx>.
- 103 FN's Handicapkonventions artikel 2.
- 104 FN's Handicapkomité (2014), General Comment No. 2, Article 9: Accessibility, CRPD/C/ GC/2, para. 25-26.
- 105 Efter handicapdiskriminationslovens § 9.a gælder der en pligt til rimelig tilpasning for dagtilbud, folkeskolen og frie grundskoler. Tilpasningsforpligtelsen er således begrænset til disse områder. Se lov nr. 2218 af 29. december 2020 om ændring af lov om forbud mod forskelsbehandling på grund af handicap.
- 106 Rytter, J. (2021). *Individets grundlæggende rettigheder*. (4. udgave.). Karnov Group, s. 37-38.
- 107 Bekendtgørelse nr. 313 af 26. marts 2015 om klageadgang og tilsyn med transportører og forvaltningsorganer for busterminaler m.v. § 2, stk. 2, samt Vedtægter for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro § 2.
- 108 Buspassagerrettighedsforordningen, artikel 13, stk. 1, jf. bilag 1, del a), og artikel 13, stk. 2, jf. bilag 1, del b).
- 109 Buspassagerrettighedsforordningen, artikel 14, stk. 1 og 2.
- 110 Buspassagerrettighedsforordningen, artikel 14, stk. 4.
- 111 Buspassagerrettighedsforordningen, artikel 2, stk. 1.
- 112 FN's Handicapkomité (2014), General Comment No. 2, Article 9: Accessibility, CRPD/C/ GC/2, para. 31.
- 113 Handicapdiskriminationslovens § 3.
- 114 Lovforslag nr. 221 af 18. april 2018 om forslag til lov om forbud mod forskelsbehandling på grund af handicap, bemærkningerne til § 3. Tilgængelig på: https://www.ft.dk/ripdf/samling/20171/lovforslag/l221/20171_l221_som_fremSAT.pdf
- 115 Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har i e-mail af 1. marts 2021 oplyst til Institut for Menneskerettigheder, at ankenævnet umiddelbart ikke har kompetence til at føre tilsyn med, om tilgængelighedskravene i bekendtgørelsen om særlige krav til busser er opfyldt, da der efter bekendtgørelsen kan pålægges bødestraf for en overtrædelse, hvilket ankenævnet ikke kan. Ankenævnet vil imidlertid efter omstændighederne kunne inddrage spørgsmålet om, hvorvidt kravene i bekendtgørelsen er overholdt eller ej, i deres behandling af en klage over tilsidesættelse af buspassagerrettighedsforordningens artikel 9 og 10. En isoleret klage over manglende overholdelse af tilgængelighedskravene i bekendtgørelsen om særlige krav til busser vil muligvis skulle rettes til Færdselsstyrelsen.
- 116 Lov nr. 692 af 8. juni 2018 om tilgængelighed af offentlige organers websteder og mobilapplikationer. Tilgængelig på: <https://www.retsinformation.dk/>

- [eli/lta/2018/692](#). Loven implementerer EU-Direktiv 2016/2102 af 26. oktober 2016 om tilgængeligheden af offentlige organers websteder og mobilapplikationer. Tilgængelig på: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L2102&from=DA>.
- 117 Lovforslag nr. 126 af 11. januar 2018 om tilgængelighed af offentlige organers websteder og mobilapplikationer, bemærkninger til § 6. Tilgængelig på: https://www.ft.dk/ripdf/samling/20171/lovforslag/l126/20171_l126_som_fremsat.pdf.
- 118 Webtilgængelighedslovens § 6, stk. 4.
- 119 Oplyst af GVB pr. mail 17. december 2020.
- 120 Arriva Personenvervoer Nederland, et al. (2015): *General conditions urban and regional transport 2015*, s. 10. Tilgængelig på: https://www.ns.nl/binaries/_ht_1528981711934/content/assets/ns-en/terms/general-terms-and-conditions-urban-and-regional-public-transport.pdf
- 121 Oplyst af Dopravný podnik Bratislava (DPB) pr. mail 18. december 2020.
- 122 Oplyst af Dopravný podnik Bratislava (DPB) pr. mail 15. december 2020.
- 123 Oplyst af Dopravný podnik Bratislava (DPB) pr. mail 15. december 2020.
- 124 OASA: AMEA – ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ (Handicap-vejledning). Tilgængelig på: <http://oasa.gr/content.php?id=ameapros>; opdaterede oplysninger i mail fra Transport for Athens OASA S.A. pr. mail 24. februar 2021.
- 125 Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) (2020): *Berlin Barrierefrei, Step-free access*, s. 6. Tilgængelig på: https://www.bvg.de/images/content/service/Flyer_Barrierefrei_2020.pdf
- 126 Ibid., s. 3.
- 127 Budapesti Közlekedési Központ (BKK), Accessible transport. Tilgængelig på: <https://bkk.hu/en/travel-information/public-transport/accessibility/accessible-transport/>
- 128 Oplyst af Budapesti Közlekedési Központ (BKK) pr. mail 16. december 2020.
- 129 Oplyst af Budapesti Közlekedési Központ (BKK) pr. mail 22. december 2020.
- 130 Jf. Movias svar i spørgeskemaet 2020 (findes som dokumentation på <https://menneskeret.dk/bus-handicap>) samt DOT: *Handicap adgangsforhold*. Tilgængelig på: <https://dinoffentligetransport.dk/kundeservice/raad-og-regler/handicap-adgangsforhold/>.
- 131 Bernmobil: *Rollstuhlrampen (Rullestolsramper)*. Tilgængelig på: <https://www.bernmobil.ch/DE/Angebote-Services/Hindernisfrei-unterwegs/Rollstuhlfahrende/Rollstuhlrampen/?oid=10136&lang=de>, og bekræftet af Bernmobil pr. mail 25. januar 2021.
- 132 Bernmobil: *Allgemeine Informationen (General information)*. Tilgængelig på: <https://www.bernmobil.ch/DE/Angebote-Services/Hindernisfrei-unterwegs/Hindernisfrei-allgemeine-Informationen/?oid=10131&lang=de>.
- 133 Oplyst af Aktsiaselts Tallinna Linnatransport (TLT) pr. mail 9. december 2020.
- 134 Oplyst af Aktsiaselts Tallinna Linnatransport (TLT) pr. mail 11. december 2020 og 19. januar 2021.
- 135 Carris: *Reduced Mobility*. Tilgængelig på: <https://www.carris.pt/en/travel/reduced-mobility/>.
- 136 Oplyst af Carris pr. mail 10. december 2020.

- 137 STIB-MIVB: *Accessibility*. Tilgængelig på: https://www.stib-mivb.be/article.html?_guid=d0f0d466-1483-3410-45af-9748427ab131&l=en.
- 138 STIB-MIVB (2020): *Traveller's Guide for Persons with Disabilities*, s. 37. Tilgængelig på: https://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/WEBSITE_RES/Attachments/PMR/Manual.pdf.
- 139 Mestna občina Ljubljana (Ljubljana by): *Dostopnost javnega prevoza potnikov v MOL, ki ga zagotavlja LPP (Tilgængelighed til offentlig transport i Ljubljana, udbudt af LPP)*. Tilgængelig på: <https://www.ljubljana.si/sl/moja-ljubljana/odprto-in-dostopno-mesto/dostopnost-javnega-prevoza-potnikov-v-mol-ki-ga-zagotavlja-lpp/>.
- 140 Oplyst af Ljubljanski potniški promet (LPP) pr. mail 18. december 2020.
- 141 Oplyst af Ljubljanski potniški promet (LPP) pr. mail 15. december 2020.
- 142 Oplyst af Ljubljanski potniški promet (LPP) pr. mail 15. december 2020.
- 143 Wheelchair Travel: *Bucharest Public Transportation*. Tilgængelig på: <https://wheelchairtravel.org/bucharest/public-transportation/>. Disse informationer er desuden bekræftet af Societati de Transport Bucuresti (STB SA) pr. mail 17. december 2020.
- 144 Oplyst af Societati de Transport Bucuresti (STB SA) pr. mail 15. januar 2020.
- 145 Ville de Luxembourg, *La mobilité pour tous (Tilgængelighed for alle)*, s. 7. Tilgængelig på: <https://www.vdl.lu/sites/default/files/media/document/Mobilit%C3%A9%20pour%20tous.pdf>.
- 146 Mobilitéés zentral: *Mobilité réduite (Nedsat mobilitet)*. Tilgængelig på: <https://www.mobiliteit.lu/fr/mobilite-et-vous/mobilite-reduite/>.
- 147 Oplyst af Ville de Luxembourg pr. mail 21. januar 2020.
- 148 Dublin Bus (2017): *Dublin Bus Accessibility Policy*. Tilgængelig på: <https://www.dublinbus.ie/Your-Journey1/Accessibility/Dublin-Bus-Accessibility-Policy/>.
- 149 Oplyst af Dublin Bus pr. mail 15. december 2020.
- 150 Cyprus Public Transport: *Conditions of Carriage*. Tilgængelig på: <https://publictransport.com.cy/cms/page/conditions-of-carriage>.
- 151 Oplyst af Cyprus Public Transport pr. mail 11 december 2020.
- 152 Helsinki Region Transport (HSL): *People with reduced mobility*. Tilgængelig på: <https://www.hsl.fi/en/travelling/accessibility/people-with-reduced-mobility>
- 153 Atac Roma: *Accessibilità servizi di trasporto di superficie (Tilgængelighed for transporttjenester)*. Tilgængelig på: <http://www.060608.it/it/trasporti/trasporti-per-disabili/accessibilita-servizi-di-trasporto-di-superficie.html>.
- 154 Roma (2018): *Atac, al via quattro nuove linee bus attrezzate con pedane per disabili (Atac lancerer fire nye busruter udstyret med ramper til personer med handicap)*. Tilgængelig på: <https://www.comune.roma.it/web/it/notizia.page?contentId=NWS168125>.
- 155 Transport for London (2019): *The Big Red Book. Fifth Edition*, s. 95-98. Tilgængelig på: <https://www.transportforall.org.uk/files/pub19006thebigredbookupdate2019aw.pdf>.
- 156 bTV: шофийорите на автобуси масово не съдействат на трудноподвижни пътници (*Buschauffører hjælper i stor skala ikke passagerer med handicap*).

- Tilgængelig på: <https://btvnovinite.bg/bulgaria/shofyorite-na-avtobusi-masovo-ne-sadejstvat-na-trudnopodvizhni-patnici.html>; Urban Mobility Centers hjemmeside: www.sofiatraffic.bg, samt oplyst af Urban Mobility Center pr. mail 2. februar 2021.
- 157 EMT Madrid: *Accesibles para ti* (Tilgængelig for dig), s. 2. Tilgængelig på: <https://www.emtmadrid.es/Ficheros/Accesibles-para-ti>.
- 158 Oplyst af EMT Madrid pr. mail 14. december 2020.
- 159 Oplyst af Vilnius Transport pr. mail 21. januar 2021.
- 160 Ruter: *Tilgjengelighet (Tilgængelighed)*. Tilgængelig på: <https://ruter.no/reise/tilgjengelighet/>.
- 161 Ruter: *Ruter's conditions of travel*, punkt 4.3. Tilgængelig på: <https://ruter.no/en/getting-help/terms-and-conditions/transport-regulations/>.
- 162 Telefonisk kontakt til Ruters (det fælles administrationsselskab for kollektivtransport i Oslo) kundeservice den 17. december 2020.
- 163 Nikšić, D. (2017): Zagreb for people with disabilities: A guide. På *Total Croatia News*, 20. februar 2017. Tilgængelig på: <https://www.total-croatia-news.com/zagreb-blog/16747-zagreb-for-people-with-disabilities-a-guide>. Vi har ikke været i stand til at få præciseret nærmere, hvad "hovedparten" dækker over som en præcis andel af busserne.
- 164 Oplyst af ZET pr. mail 11. december 2020.
- 165 Oplyst af ZET pr. mail 4. december 2020.
- 166 RATP: *Network Accessibility*. Tilgængelig på: <https://www.ratp.fr/accessibilite/accessibilite-des-reseaux>.
- 167 Oplyst af Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) pr. mail 21. januar 2021.
- 168 Oplyst af Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) pr. mail 14. december 2020.
- 169 Oplyst af Strætó pr. mail 18. december 2020.
- 170 Oplyst af Rigas Satiksme pr. mail 20. januar 2021.
- 171 Oplyst af Rigas Satiksme pr. mail 11. december 2020.
- 172 SL: *Om tillgänglighet i SL-trafiken, Alla har sitt sätt att resa (Om tilgængelighed i SL-trafikken. Alle har deres egen måde at rejse på)*, s. 16-19. Tilgængelig her: <https://sl.se/globalassets/alla-har-sitt-satt-att-resa-swe.pdf>; samt SL: Bussarnas tillgänglighet (bussernes tilgængelighed). Tilgængelig på: <https://sl.se/reseplanering/tillganlighet/sl-trafikens-tillganlighet/bussarna/>.
- 173 Oplyst af Liemobil pr. mail 22. december 2020.
- 174 Malta Public Transport: *Accessibility*. Tilgængelig på: <https://www.publictransport.com.mt/accessibility>.
- 175 Malta Public Transport: *Travel Conditions*. Tilgængelig på: <https://www.publictransport.com.mt/travel-conditions>.
- 176 WTP: *Accessibility*. Tilgængelig på: <https://www.wtp.waw.pl/en/travel-without-barriers/>. Se også Warsaw Transit Guide: *Accessibility*. Tilgængelig på: <https://warsaw.publictranspo.net/en/guides-en/accessibility-en>.
- 177 Telefonsamtale med informationsmedarbejder i Zarząd Transportu Miejskiego 8. januar 2020.
- 178 Wienerlinien: *Accessible mobility*. Tilgængelig på: <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeld/66533/channelId/-4001458>.

I juli 2009 ratificerede Danmark FN's Konvention om Rettigheder for Personer med Handicap. Danmark skal herefter sikre, at personer med handicap kan nyde de rettigheder, som konventionen foreskriver.

Institut for Menneskerettigheder er udpeget af Folketinget til at fremme og overvåge gennemførelsen af FN's Handicapkonvention i Danmark. Det gør vi blandt andet ved at gennemføre undersøgelser, juridiske vurderinger, høringsvar eller ved at tage sager op ved Ligebehandlingsnævnet. Vi arbejder uafhængigt og er løbende i dialog med både offentlige myndigheder og handicaporganisationer