

FYNBUS

Evalueringsrapport "Test af de elektriske ramper"



Krestina Lauridsen/Jan Gudmann Hansen

FynBus

10-07-2019

Evalueringsrapport

Projekt "Test af de elektriske ramper i bussen"

Indholdsfortegnelse

0. Resumé	2
1. Konklusion og anbefaling.....	3
2. Baggrund og formål	4
3. Resultaterne	5
3.1 Busture med elektrisk rampe:	5
3.2 Busture med manuel rampe:.....	6
3.3 Stoppestedsforhold:	6
3.4 Fastspænding af kørestol	7
3.5 Pladsen i bussen	7
3.6 Tilbage meldinger fra chaufførerne	7
4. Om projektet:	8
4.1 Fakta om ramperne:	8
4.2 Testpersonerne.....	8
4.3 Dataindsamling:	9
4.4 Introduktionsdag hos Keolis	9
Bilag 1: Benyttede stoppesteder	11
Bilag 2: Spørgeskema til chaufførerne	12
Bilag 3: Eksempel på feedback skema til testpersonerne	14

0. Resumé

I forbindelse med nye kontrakter for bybusserne i Odense og de regionale ruter, blev der implementeret elektriske ramper i busserne for at gøre det lettere for kørestolsbrugere, fysisk handicappede og andre kundegrupper at stige på og af bussen. På de regionale ruter er alle busser udstyret med elektriske ramper, mens ca. halvdelen af bybusserne i Odense, der er i fast drift, er udstyret med elektriske ramper. De resterende er udstyret med manuelle ramper

FynBus erfaringer med ramperne har været meget begrænsede. Derfor ønskede FynBus at få testet rampernes brugervenlighed af i praksis.

Formålet med testen er at finde og beskrive relevante problemstillinger i forbindelse med brugen af de elektriske ramper, samt at sikre relevant information om ramperne overfor FynBus kunder.

Testen er foretaget af 3 kørestolsbrugere, der har benyttet busserne i en periode på 3 måneder. Denne rapport beskriver de positive oplevelser og de problemstillinger som testpersonerne er stødt på.

De væsentlige punkter hvor testpersonerne synes det fungerer godt:

- **Generelt gode stoppestedsforhold**
Ved stoppesteder med kantsten fungerer ramperne rigtig godt. Testdeltagerne var positivt overraskede over, hvor nemt det er at komme både på og af bussen.
- **Hjælpsomme og forstående kunder og chauffører**
Det var helt nyt for kørestolsbrugerne at skulle benytte ramperne og pladsen i busserne. Testpersonerne melder tilbage, at de generelt har mødt mange hjælpsomme og forstående kunder.

De væsentlige punkter, hvor testpersonerne synes det kunne fungere bedre:

- **Uddannelse af chaufførerne**
På trods af inddragelse af entreprenøren fra projektets start og information på chaufførportalen Vores FynBus, oplevede testpersonerne på deres første ture, at mange chauffører ikke vidste hvordan de skulle betjene den elektriske rampe.
- **Sænkning af bus ved stoppesteder uden kantsten**
Ved stoppesteder uden kantsten bliver hældningen på rampen meget stejl. Det er her også vigtigt, at chaufføren husker at sænke bussen inden rampen slås ud, da det ellers også vil have indvirkning på rampens hældning.

For de chauffører, der har haft testpersonerne med i bussen er tilbagemeldingerne følgende:

- **Generelt få problemer med ramperne**
I forhold til de elektriske ramper oplever chaufførerne 2 ud af 3 gange ingen problemer. 1 ud af 3 gange oplever chaufførerne problemer med betjening af ramperne eller egentlig defekt. Entreprenørerne kunne ved kontrol af samtlige ramper kun i ét tilfælde konstatere teknisk fejl. På knap 30 % af turene med manuelle ramper opleves problemer med snavs og skidt, der gør ramperne svære at håndtere.

- **Elektriske kørestole ikke mere udfordrende end manuelle kørestole**

Chaufførerne vurderer generelt ikke at der har været større udfordringer med elektriske kørestole fremfor manuelle kørestole.

- **Brug af ramper har begrænset effekt på køretiden**

På turene, hvor der er medtaget kørestol, vurderes det i over 80 % af tilfældene ikke at have haft eller kun have haft lidt betydning for køreplanen. Knap 20 % mener at brugen af ramperne har haft markant betydning for køreplanen, heraf situationer hvor chaufføren ikke kunne betjene rampen.

- **Chaufførerne har kun delvist følt sig godt instrueret i brugen af de elektroniske ramper**

Kun godt 50 % af chaufførerne har følt sig tilstrækkelig godt instrueret i brugen af de elektriske ramper. 20 % af chaufførerne føler sig ikke godt instrueret, mens ca. 30 % kun føler sig delvist godt instrueret, og nævner blandt andet at man har fået instruktionen, men at det er længe siden.

1. Konklusion og anbefaling

Den overordnede konklusion på forsøgsperioden er, at der ikke længere er begrundelse for at fastholde rejsereglernes bestemmelser om, at der ikke kan medtages elektriske kørestole i busserne. Der er ikke større udfordringer med de elektriske kørestole i forhold til fx de manuelle kørestole. I visse situationer er det nemmere og hurtigere at få en elektrisk kørestol ind i og ud af bussen.

Første anbefaling er derfor:

- Ændring af rejsereglerne så elektriske kørestole også kan bruge busserne.
Denne ændring kræver vedtagelse i FynBus' bestyrelse.

Herefter er der en række forhold der skal tages stilling til:

- Hvordan sikres bedre fysisk markering på bybusserne i Odense og de regionale ruter som indikerer om bussen er med manuel eller elektrisk rampe.
Det anbefales at nedsætte en mindre projektgruppe med entreprenører og brugere til at komme med konkret forslag.
- Afklaring af vægtgrænse og ansvarsfordeling
Det anbefales at vægtgrænsen på kørestolen og bruger tilsammen skal svare til, hvad svageste rampe er dimensioneret til. Aktuelt er det maksimalt 250 kg for de manuelle ramper. Det er kundens eget ansvar at denne grænse overholdes.
- Afklaring af krav til fastspænding
Det anbefales ikke at stille krav om fastspænding. Der er ikke et juridisk krav til fastspænding af kørestole og forsøget har vist at de fleste ture uden problemer er kørt uden brug af fastspænding. Der skal være mulighed for fastspænding, men det er kundens eget ansvar om muligheden benyttes.

- Afklaring af krav til hjælper
Det anbefales ikke at stille krav om at medbringe hjælper, men det skal være et krav at kunden er selvhjulpne. Der kan fortsat ikke forventes hjælp fra chauffører eller andre kunder til ind- og udstigning.
- Afklaring af behov for udvidet rejsegaranti
Det anbefales ikke at lave udvidet rejsegaranti. Kørestolsbrugere ligestilles med øvrige kunder, og det er den almindelige rejsegaranti, der også gælder for kørestolsbrugere.
- Prioritering af kundegrupper til begrænset plads
Det anbefales at fastholde princippet "Først til mølle". Kørestolsbrugere ligestilles med kunder med barnevogne, kunder med cykler, rollatorbrugere mv, der har tilsvarende udfordringer med den begrænsede plads i bussen.

Derudover er der nogle informationsmæssige opgaver, der skal løses i samarbejde med entreprenører og brugere:

- Produktion af videoer, der viser hvordan ramperne virker og skal bruges af kunderne.
- Tilpasning af tekster på hjemmeside mv, hvor udfordringerne og begrænsninger for brug af elektriske kørestole klart beskrives.
- Uddannelse af chaufførerne og fysisk vejledning i busserne, samt klistermærke der markerer hvor aktiveringsknappen sidder i bussen.
- Eventuelt. tilbyde undervisningsdage, hvor kørestolsbrugere kan komme og afprøve ramperne.
- Undervise chaufførerne i brug af manuelt håndsving til de elektriske ramper.

Endeligt er de mere langsigtede konklusioner:

- Ved kommende udbud at sikre elektriske ramper i alle busser og helst med samme betjeningsprincip.
- Krav til stoppesteders indretning medtages i FynBus' model for stoppestedsklassificering.

2. Baggrund og formål

I forbindelse med nye kontrakter for bybusserne Odense i 2015 og de regionale ruter i 2016 blev der implementeret elektriske ramper i alle nye busser for at gøre det lettere for kørestolsbrugere, fysisk handicappede og andre kundegrupper at stige på og af bussen.

FynBus erfaringer med ramperne har dog været meget begrænsede grundet en lille efterspørgsel. Årsagen til den lille efterspørgsel skyldes formodentligt, at FynBus af sikkerhedsmæssige årsager ikke har tilladt elektriske kørestole på grund af vægtbegrænsningen på ramperne. Derfor var der brug for, i samarbejde med en gruppe kørestolsbrugere, at få testet ramperne i busserne af i praksis. Der blev i testperioden dispenseret i forhold til rejseregler, således at elektriske kørestole kunne indgå i forsøget.

Projektet har haft til formål:

- At lade 2-3 aktive kørestolsbrugere få gratis adgang til busserne for at teste, hvordan ramperne virker og hvor udfordringerne er.

- At sikre information om hvilke informationer om ramper mv, der efterspørges af de respektive kunder.
- At lave videoer i brugen af ramperne.

3. Resultaterne

Testperioden foregik i perioden 1. marts – 31. maj 2019. Alle ture er foregået med elektrisk kørestol. Der blev i alt kørt 61 ture som fordeler sig med 45 ture på busser med elektrisk rampe og 16 ture på busser med manuel rampe.

43 af turene blev kørt af Keolis, der udfører bybuskørslen i Odense, mens i alt 18 ture er udført af Tide Bus, der udfører den regionale kørsel. På turene med elektriske ramper, mislykkedes knapt 30 % af turene, mens det for ture med manuelle ramper var ca. 12 %, der mislykkedes.

Ved de mislykkedes ture, har testpersonerne så typisk taget en af de efterfølgende afgange.

Elektrisk rampe			
	Lykkedes	Mislykkedes	I alt
Keolis	21	7	28
Tidebus	11	6	17
I alt	32	13	45

Manuel rampe			
	Lykkedes	Mislykkedes	I alt
Keolis	13	2	15
Tidebus	1	0	1
I alt	14	2	16

3.1 Busture med elektrisk rampe:

Testpersonerne havde generelt en rigtig god oplevelse med de elektriske ramper. Ved stoppesteder med kantsten går det fint med at køre op af rampen. Rampen bliver dog noget stejl, når der ikke forefindes en kantsten. Samtidig tegner der sig hurtigt i testperioden et billede af, at chaufførerne mangler erfaring i hvordan de betjener rampen.

"Generelt for hele turen var mit indtryk at chaufførerne manglede lidt erfaring i betjeningen af el-ramperne. I tre ud af fire tilfælde måtte de forlade deres plads, og i to ud af tre kunne el-rampen ikke betjenes fra chaufførens plads men vha. den drejekontakt der sidder til venstre ved indgangen."

(John, Testperson)

Samtidig er der forskel på hvordan el-rampen skal betjenes i de forskellige bustyper.

"Nogen problemer med at kombinere sænkning af bussen, åbning af dørene og udkørslen af rampen. Det skal åbenbart foregå i den rigtige rækkefølge"

(John, testperson)

Der tegner sig et billede af, at testpersonerne møder følgende udfordringer:

- Chaufførerne mangler erfaring i betjeningen af ramperne.
- Chaufføren ved ikke hvordan rampen skal betjenes og henviser til at kunden betjener rampen manuelt med håndtag ved døren.
- Chaufføren glemmer at sænke bussen, hvilket medvirker til, at rampen bliver meget stejl.

I første halvdel af forsøgsperioden var der fra chaufførside en del fejlindmeldinger af ramperne hos Keolis. Alle ramper i busserne på alle mislykkede ture blev kontrolleret, men ingen tekniske fejl blev fundet. De mislykkede ture skyldes derfor betjeningsfejl. Der blev derfor udsendt en ny brugervejledning til chaufførerne, hvorefter der ikke har været nogen fejlbetjening.

Hos Tide Bus gør stort set det samme sig gældende. Her har man dog haft et tilfælde, hvor rampen var defekt.

3.2 Busture med manuel rampe:

Testpersonerne har også generelt en god oplevelse med de manuelle ramper. Den manuelle rampe bliver dog også, ligesom den elektriske rampe, meget stejl når der ikke forefindes en kantsten. Derudover kan der samle sig skidt og snavs ved gulvet, hvor den manuelle rampe skal slås ud.

"Chaufføren var rigtig glad for at få os med, da han aldrig havde prøvet at have en kørestolsbruger med, eller slået rampen ud. Rampen sad lidt fast, men da det var endestationen, sprang chaufføren til med kost og kræfter, så rampen var ok at få ud ved endestationen i Odense."

(Nina, testperson)

Testpersonerne møder følgende udfordringer med de manuelle ramper:

- Der skal en ledsager med, for at kunne trække rampen ud.
- Der samler sig hurtigt skidt og snavs så rampens håndtag bliver beskidt.

3.3 Stoppestedsforhold:

Testpersonerne synes generelt at stoppestedsforholdene har været fine. Der blev i alt testet 36 stoppesteder hvoraf kun 7 stoppesteder blev oplevet som havende dårlige forhold for rampen, se bilag 1. To af disse stoppesteder var OBC Syd Plads C og D, som under testperioden var rykket ud på vejbanen på grund af klargøring af nye holdepladser. Fra medio juni er disse stoppesteder færdiganlagte med fine forhold.

De dårlige forhold skyldes manglende kantsten, som gør at rampen får en meget stejl hældning. Tilmed er det vigtigt, at chaufføren husker at sænke bussen. Herudover nævner testpersonerne, at det er dejligt med

læskure/venterum, hvor der også er plads til kørestolen. Der hvor rampen skyder lige ud på cykelstierne skal man være opmærksom på cyklisterne.

"Rampen går her lige ud på en cykelsti, så man skal være opmærksom på at der ikke kommer cykler. Der var glidende overgang fra cykelsti til fortov."

(Nina, testeperson, om stoppestedet ved Hans Mules Gade)

3.4 Fastspænding af kørestol

Der forefindes en sele til fastspænding af kørestolen. Testpersonerne har dog i langt de fleste tilfælde ikke benyttet sig af denne sele, da de har vurderet at deres kørestol har stået godt fast selv.

FynBus har foretaget juridisk vurdering i forhold til brug af fastspændingsselen. Det er ikke et krav at kørestolsbrugeren bruger fastspændingssele under kørslen. Ansvar er derfor alene hos kørestolsbrugeren.

3.5 Pladsen i bussen

Pladsen bliver trang i bussen når der fx også skal cykler med. Chauffører, der ikke har haft testpersoner med udtrykker bekymring i forhold til hvordan der skal prioriteres mellem kørestole, cykler, barnevogne mv. når der er begrænset plads.

Denne problematik er allerede kendt og følger "først til mølle" princippet, ligesom for alle øvrige kunder. Er der plads, kan man komme med, er der fyldt må man vente til næste afgang.

3.6 Tilbage meldinger fra chaufførerne

Der blev efter forsøgsperioden gennemført en spørgeskema undersøgelse blandt de chauffører, der havde haft en tur med testpersonerne. Eksempel på spørgeskema er vist i bilag 2

Der var svar fra 18 chauffører ansat hos Keolis og 6 chauffører ansat hos TideBus. Det har ikke været muligt for entreprenørerne at få besvarelser fra alle chauffører, hvilket blandt andet skyldtes at nogle chauffører har afviklet ferie i svarperioden.

I forhold til de manuelle ramper i bybusserne er der på over 70 % af turene ingen problemer. På ture med problemer skyldes det snavs og skidt, der gør ramperne svære at håndtere.

I forhold til de elektriske ramper oplever chaufførerne 2 ud af 3 gange ingen problemer. 1 ud af 3 gange er der problemer med betjening af ramperne eller egentlig defekt.

Over 80 % af chaufførerne vurderer ikke at der har været større udfordringer med elektriske kørestole fremfor manuelle kørestole. De få udfordringer der er udtrykt, går på fastspænding, vægtgrænser og stoppesteder uden kantsten.

På turene, hvor der er medtaget kørestol, vurderes det i over 80 % af tilfældene ikke til at have haft eller kun have haft lidt betydning for køreplanen. Knap 20 % mener at brugen af ramperne har haft markant

betydning for køreplanen. I halvdelen af de situationer, hvor brugen af ramperne vurderes at have haft en markant betydning for køreplanen, har været hvor chaufføren ikke kunne betjene rampen.

Kun godt 50 % af chaufførerne har følt sig tilstrækkelig godt instrueret i at bruge de elektriske ramper. 20 % af chaufførerne føler sig ikke godt instrueret, mens ca. 30 % kun føler sig delvist godt instrueret, og nævner blandt andet at man har fået instruktionen, men at det er længe siden.

4. Om projektet:

4.1 Fakta om ramperne:

I den regionale kørsel er alle 93 laventrébusser udstyret med elektriske ramper. Af de i alt 95 bybusser i Odense, er 39 udstyret med elektriske ramper og 56 udstyret med manuelle ramper. Det er i Odense typisk busser med manuelle ramper, der er ældst og som bruges som dublerings- og reservebusser, og som dermed udfører mindst kørsel. Maxbelastningen på de manuelle ramper er på 250 kg, mens den for de elektriske ramper er op til 350 kg. Det er ikke på forhånd muligt at vide, hvilken bustype der er sat ind på de enkelte afgange i bybuskørslen. Der er ikke ramper i de regionale uddannelsesbusser, da det er højentrébusser.

De elektriske ramper kan buschaufføren betjene fra sin plads. Udvendig til højre for bussens midterdør, findes en knap med logo, som kunderne kan trykke på, hvis de ønsker at gøre opmærksom på, at de gerne vil have rampen kørt ud (se billede til højre).

I busser med manuelle ramper skal kørestolsbrugeren have en ledsager med, der kan hjælpe med at slå rampen ud. Der kan ikke forventes chaufførens hjælp med dette.



4.2 Testpersonerne

I alt 3 aktive kørestolsbrugere har været med som testpersoner i projektet. Testpersonerne har været udstyret med et rejsekort fra FynBus og har derefter haft fri kørsel med FynBus' busser i Odense og resten af Fyn i testperioden 1. marts - 31. maj 2019.

To af kørestolsbrugerne havde elektrisk kørestol og én havde både en elektrisk og en manuel kørestol.

For at give testpersonerne den største sikkerhed og tryghed under projektet var kravet at holde sig under en vægtgrænse på i alt 250 kg (Kørestolsvægt + egen vægt). I busser med manuelle ramper skal man selv slå rampen ud, og derfor har det også været vores anbefaling, at man har haft mulighed for, at have en hjælper med til dette. Derudover blev testpersonerne opfordret til at undgå at benytte bussen i myldretiden dvs. 7-9 og 13-16.

I tilfælde af at testpersonerne af den ene eller anden årsag ikke kunne komme med bussen som planlagt, f.eks. ved pladmangel eller teknisk fejl ved rampen, tilbød vi testpersonerne at kunne rekvirere en taxi betalt af FynBus som en udvidet rejsegaranti. Der har ikke i testperioden været gjort brug af ordningen.

4.3 Dataindsamling:

Dataindsamlingen på busturene er foregået ved hjælp af spørgeskemaer, se bilag 3, som testpersonerne løbende har udfyldt og sendt ind, så der var mulighed for hurtigt at reagere på eventuelle fejl på ramperne og lignende. Derudover har projektlederen stået til rådighed for spørgsmål undervejs og løbende givet feedback på skemaerne samt sendt relevant information videre til afdelingen for drift og kvalitet. Midt i projektet er der afholdt et midtvejsevalueringssmøde, hvor testpersonerne havde mulighed for at udveksle erfaringer og oplevelser med hinanden, og med FynBus.

4.4 Introduktionsdag hos Keolis

Før testperiodens start blev testpersonerne inviteret til en introduktionsdag hos Keolis, der varetager bybuskørslen i Odense. Dette var for at sikre, at de var klædt godt på til at afprøve ramperne i testperioden. Her blev de præsenteret for de forskellige typer af ramper, såvel elektriske som manuelle. De fik prøvet ramperne både med el-kørestol og manuel kørestol samt med og uden kantsten. Endvidere blev de instrueret i, hvordan kørestolen placeres bedst i bussen og hvordan selen benyttes til fastspænding af kørestolen. Da flere af testpersonerne aldrig, eller kun enkelte gange, har prøvet bussen før, blev der også givet en instruks i, hvordan man bruger rejsekortet som betalingsmiddel.

Introduktionsdagen forløb rigtig fint og testpersonerne var meget tilfredse med oplevelsen. De følte sig efter dagen trygge i at skulle begive sig ud på deres egne busture.



Testpersonerne havde følgende observationer på dagen:

- **Kantsten og sænkning af bus**

Der er meget stor forskel på rampens hældning når rampen er slået ud på en kantsten og uden en kantsten. Med kantsten og sænkning af bussen var der ingen problemer for kørestolsbrugerne at komme på og af bussen. Uden kantsten, blev rampen stejl, og hvis bussen tilmed ikke blev sænket var det for farligt for kørestolsbrugerne at komme ombord.

- **Nemmere med el-kørestole end manuelle kørestole**

De elektriske kørestole kom hurtigere og nemmere op af rampen end den manuelle kørestol. Det krævede mange kræfter og øvelse, at skubbe den manuelle kørestol op af rampen, specielt når rampen gik lige ned på asfalten. Når rampen blev slået ud på en kantsten var det ikke noget problem med en manuel kørestol. Dog er der ved nogle ramper kanter, der skal forceres.

- **Stor forskel på el-kørestole**

Der var stor forskel på de forskellige typer af elkørestole og de funktioner der følger med. Kørestole med et ryglæn med justerbar vinkel kan med fordel tippe ryglænet bagud, når de skal ned af rampen. Svingbare benstøtter bør fjernes så de ikke støder mod kanten af bussen. Ved en baghjulstruktet kørestol kan det være en fordel at køre baglæns op og ned af rampen.

- **Svært at identificere bus med elektriske ramper**

Testpersonerne havde svært ved at kende forskel på de forskellige bustyper i forhold til om den var med elektrisk eller manuel rampe. De ønskede billeder af de forskellige bustyper forfra med angivelse af om det er en bus med manuel eller elektrisk rampe. Det kan overvejes om man i fremtiden skal sætte et klistermærke på bussen, så man på afstand kan se, om det er en bus med manuel eller elektrisk rampe.

Testpersonerne blev præsenteret for nedenstående bustyper i bybuskørslen i Odense med følgende bemærkninger:

Bustype	Hybrid Ledbus, Volvo	Volvo Vest 13,7	Iveco	Scania Hybrid
Rampetype	Elektrisk rampe	Manuel rampe	Elektrisk rampe	Elektrisk rampe
Rampens maxbelastning	300 kg.	250 kg.	350 kg.	350 kg.
Selen	Selen var kort og stram at hive ud i denne bus.	Selen var ikke lang nok til kørestolen	Selen havde en fin længde.	Fin lang sele, men placeret langt nede og svær at nå.
Med Kantsten	Fin hældning på rampen Nem at køre op af	Ingen problemer med at komme på og af bussen	Projektdeltagerne kommer fint op af rampen med en elektrisk kørestol.	Fin hældning på rampen.
Uden kantsten	Uden kantsten blev rampen meget stejl og kørestolen var ved at tippe bagover. Fødderne på kørestolen støder på rampen når de vil køre op. Nogle støder på kanten af bussen og kan ikke komme op over den. Med en manuel kørestol er den for stejl.	De små hak fra rampen der er slået ud gør det besværligt med en manuel kørestol at komme ind. Rampen bliver meget stejl.	Projektdeltagerne kommer fint op af rampen med en elektrisk kørestol. Med den manuelle kørestol kræver det lidt kræfter.	Hjulene skrider på den elektriske kørestol når de skal op af rampen. Kører de baglæns op går det lidt bedre.

Bilag 1: Benyttede stoppesteder

Busstoppested	Bemærkninger
Landbrugsvej:	Ok forhold, hældning på manuel rampe ok.
Hans Mules Gade:	Ok forhold, hældning på rampe ok. Plads til kørestol i læskur. Fint stoppested. Rigtig fine.
OBC Syd Plads A:	Fint.
OBC Syd Plads B:	Fine med kantsten
OBC Syd Plads C:	Dårlige forhold. Elendige oversigtsforhold. Kan ikke benytte læskure. Der var ingen platformkantsten, så rampen var meget stejl. Rart, idet folk faktisk står lige udenfor. Ekstrem høj stigning.
OBC Syd Plads D:	
OBC Nord Plads H:	Fine forhold
Toldbodgade:	De var helt ok.
Seniorhuset:	De var ganske ok.
Langeskov Rådhus:	Ok forhold.
Langeskov st.:	Ok forhold
Den Fynske Landsby:	Fint. Der var bænk med armlæn ved stoppestedet og plads til el-kørestol.
Sankt Annas Plads:	Ok forhold.
Nørregade:	OK forhold
Kerteminde:	Kunne fint komme op på af- og påstignings øen. Fik ikke undersøgt venterummet.
Th. B. Thriges Gade ud af byen:	Forholdene var ok. For en manuel stol føles hældningen dog lidt stejl.
Th. B. Thriges Gade ind mod byen:	Forholdene var gode. Meget lidt hældning på rampen. Kantstenen var på cm.
Gammelsø ud af byen:	Forholdene var nogenlunde. El-kørestolen måtte dog køre nogle meter hen af cykelsti for at komme ind på fortovet.
Gammelsø ind mod byen:	Forholdene var ok. Rampen var helt ok.
Tarup Center:	Gode forhold
Smedebakken:	Dårlige, idet stoppestedet er meget smalt, og vi står af lige ud på en smal cykelsti.
Ørbækvej v. Rosengårdcentre:	Det var lige ud på cykelstien, men ellers ok.
Nyborgvej/Frederiksgade:	Der manglede en fortofskant til rampen.
Frederiksgade:	De var gode
TV2/Rugårdsvej:	Høj stigning pga. manglende kantsten
Åløkke Allé:	lidt høj stigning ved stoppestedet, men bussen blev heller ikke sænket.
Syvhøjevej v/Netto:	Udmærket.
Ubberød Skole ud af byen:	Fint. Mangler læskur.
Ubberød skole ind mod byen:	Fint.
Højbyvej:	Kom på bussen uden problemer da der er en kantsten.
Fuglebakken (Tarup Center):	Fint med kantsten.
Tarup Centret:	Fint med kantsten.
Assens rutebilstation:	OK.
Fåborg rutebilstation:	Ok.
Bogense rutebilstation:	Ok, men rampen er stejl, da den går ned på asfalten.
Kerteminde rutebilstation:	Ok.

Bilag 2: Spørgeskema til chaufførerne



RAMPER I BUSSEN

I busserne findes der manuelle og elektriske ramper for at gøre det lettere for bl.a. kørestolsbrugere at stige på og af bussen. Vi har dog ikke haft mange erfaringer med, hvordan ramperne fungerer i praksis. Derfor har FynBus i perioden 1. marts - 31. maj, haft tre kørestolsbrugere ude for at afprøve ramperne.

Vi skal nu i gang med at evaluere projektet, og da vi kan se, at en af kørestolsbrugerne har været med netop din bus, modtager du dette spørgeskema. Når du har svaret på spørgsmålene beder vi dig aflevere skemaet til din driftschef senest fredag d. 28. juni.

Tusind tak for hjælpen!



1: Hvor mange gange indenfor testperioden har du haft en kørestolsbruger med bussen?

2. Ved manuel rampe:

Hvordan har betjeningen af rampen fungeret - har der været nogle udfordringer og/eller gode oplevelser under på/afstigning?

3. Ved elektrisk rampe:

Hvordan har betjeningen af rampen fungeret - har der været nogle udfordringer og/eller gode oplevelser under på/afstigning?

VEND →



4. Har der været nogle udfordringer ved at have en elektrisk kørestol på bussen i forhold til en manuel kørestol?

5. Har det at skulle have en kørestolsbruger med bussen påvirket din mulighed for at overholde køreplanen markant?

6. Føler du, at du har været godt instrueret til at betjene den elektriske rampe?

7. Har du yderligere kommentarer?

Dato:

Rute:

Turnummers:

Nedenstående udfyldes, hvis vi må kontakte dig, hvis vi har brug for at få uddybet nogle af dine ovenstående svar.

Navn:

Tlf:

Email:

TUSIND TAK FOR HJÆLPEN! VENLIG HILSEN FYNBUS

Bilag 3: Eksempel på feedback skema til testpersonerne



FYNBUS

FEEDBACK PÅ BUSTUR

Projekt: "Test af ramperne i bussen"

Navn:

Turoplysninger:

Route:	Busnr.:
Fra stoppested:	Til stoppested:
Dato:	Klokkeslæt:
Manuel rampe:	Elektrisk rampe:

Hvordan var forholdene for en kørestolsbruger ved det stoppested, hvor du steg på?

Hvordan var forholdene for en kørestolsbruger ved det stoppested, hvor du steg af?

Var der nogle udfordringer/god oplevelser undervejs på din bustur?

Huskede du at checke ind: Ja___ Nej___

Huskede du at checke ud: Ja___ Nej___