



# Könnun á aðgengi strætisvagna og bíðstöðva

Lokaskýrsla - mars, 2019



# Formáli

Á vormánuðum 2017 áttu fulltrúar málefnaþóps Öryrkjabandalags Íslands og Strætó bs. fund um aðgengi fyrir fatlað fólk að strætisvögnum. Kom þá fram hugmynd um að vinna saman úttekt á strætisvögnum og biðstöðvum á höfuðborgarsvæðinu.

Ákveðið var að finna þátttakendur úr hópi fatlaðs fólks til að taka strætó á þriggja mánaða tímabili og skila af sér niðurstöðum um ástand strætisvagna og biðstöðva.

Fjárframlag fékkst frá Velferðarráðuneytinu undir aðgerð A.6. í Stefnu og framkvæmdaáætlun í málefnum fatlaðs fólks 2017-2021 til að greiða tveimur þátttakendum laun fyrir úttektina.

Samið var við Alexander Magnússon og Hauk Hákon Loftsson um að nota strætó í allt að 15 skipti á tímabilinu 1. júní til 30. ágúst 2018 og fylla út gátlista um strætisvagna og biðstöðvar sem farið var með og um. Báðir eru hreyfihamlaðir og nota hjólastól. Gert var ráð fyrir úttektum báðar leiðir, á allt að 30 vögnum og biðstöðvum. Voru þátttakendurnir hvattir til að ferðast sem víðast og á ýmsum tímum.

Könnunin dróst fram á haustið og ekki reyndist mögulegt að ljúka úttekt á 60 strætisvögnum og biðstöðvum, en niðurstöður úttektarinnar eru þó afdráttarlausar.

Yfirumsjón með könnuninni höfðu Stefán Vilbergsson, verkefnastjóri hjá Öryrkjabandalagi Íslands og Bergný Jóna Sævarsdóttir, gæða- og verkefnastjóri hjá Strætó bs., sem auk þess sömdu eyðublöð og rituðu lokaskýrslu.

Höfundaréttur myndefnis í skýrslunni: Alexander Magnússon og Haukur Hákon Loftsson.

# Efnisyfirlit

Inngangur.....	3
Helstu niðurstöður úr vettvangsferðum.....	4
Aðgengi að og á biðstöð .....	4
Aðgengi og útbúnaður í strætisvögnum.....	5
Samantekt.....	6
Viðaukar .....	7
Viðauki 1 : Skýrsla Alexanders Magnússonar .....	8
Viðauki 2 : Skýrsla Hauks Hákons Loftssonar .....	12
Viðauki 3 : Heildarupplifun ferða og sérstakar ábendingar .....	20
Viðauki 4 : Eyðublað.....	20

# Inngangur

Samningur Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks<sup>1</sup> staðfestir að fatlað fólks eigi að hafa sama rétt til sjálfstæðs lífs og aðrir þjóðfélagsþegnar og skyldu stjórnvalda að gera viðeigandi ráðstafanir til að innleiða þau réttindi.

Í a-lið, 20. gr. samningsins segir að aðildarríkin eigi að greiða fyrir því að fatlað fólk geti farið allra sinna ferða með þeim hætti sem það kys og á þeim tíma sem það velur og gegn viðráðanlegu gjaldi.

Um málefni almenningsamgangna er m.a. fjallað um í lögum um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017, en þar segir að þjónustan eigi að vera öllum aðgengileg.<sup>2</sup>

Aðgengi að biðstöðvum og aðgengi í sumum almenningsfarartækjum hentar ekki öllu fótluðu fólki og þá sér í lagi þeim sem notast við stöð- og hjálpartæki, s.s. hjólastóla og er ein ástæða þess að aðrir fararkostir verða frekar fyrir valinu.

Þegar litið er á niðurstöður úttektarinnar sem gerð var kemur í ljós að ýmislegt gott er til staðar, en margt sem þarf að laga og huga betur að þegar kemur að aðgengi fatlaðs fólks að almenningsamgöngum. Tekið skal fram að úttektin er gerð á stórhöfuðborgarsvæðinu þar sem einna helst hefur verið hugað að aðgenginu, en í flestum tilfellum henta almenningsamgöngur á landsbyggðinni t.d. ekki fólki sem styðst við hjólastóla.

---

<sup>1</sup> Samningur Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks. [Íslensk þýðing]

Sótt af <https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/frettir-2013/crpd-islensk-thyding---lokaskjal.pdf>

<sup>2</sup> Lög um farþegaflutninga og farmflutninga á landi nr. 28 /2017.

Sótt 2019 af <https://www.althingi.is/altext/stjt/2017.028.html>

# Helstu niðurstöður úr vettvangsferðum

## Aðgengi að og á biðstöð

Þegar á heildina er litið er aðgengi að biðstöðvum ábótavant en gott aðgengi að og við biðstöðvar er mikilvæg forsenda þess að öryrkjar og fatlað fólk nýti almenningsamgöngur. Báðir þátttakendurnir í verkefninu voru með aðstoðarmenn sem voru þeim innanhandar þegar hindrun var til staðar.

Af 47 svörum þar sem spurt er um gangbrautir eða göngupverun er upplifun þátttakenda í 33 tilvikum sú að slíkt sé til staðar, í tveimur tilvikum er um undirgöng að ræða en í 11 skiptum er ekkert til staðar. Í 26 tilvikum af 46 svörum er niðurtekt fyrir biðstöðvarsvæðið frá götu ekki til staðar.

Leiðarlínur við biðstöðvar eru einungis til staðar á fjórum stöðum af 46 og áherslusvæði fyrir blinda og sjónskerta á 12 biðstöðvum.

Báðir þátttakendur í verkefninu fara um í hjólastól og því skiptir miklu máli að nægilegt rými sé til staðar á og við biðstöðvar. Notast var við 1,5 metra viðmið þegar spurt var hvort biðsvæði væru nægilega stór. Í 39 tilvikum af 47 var rýmið talið nægilega stórt. Ákveðnar biðstöðvar voru ekki malbikaðar og mikið um grjót og mól sem gerir aðgengi enn erfiðara. Í 22 tilvikum af 45 var biðsvæðið talið hallalaust sem er kostur fyrir fólk sem ferðast um í hjólastól.

Biðskýli var ekki til staðar í 36 tilvikum af 45.

Útdraganlegir rampar eru til staðar í öllum nýjum vögnum Strætó en til þess að nýta þá þarf hinn fatlaði aðstoð. Af 34 svörum af 42 var yfirborð talið slétt þannig að hægt var að draga rampinn út til að koma hjólastól í vagninn.

Þó svo þátttakendur í verkefninu hafi notast við hjólastól var lagt upp með að horfa til aðgengismála í víðu samhengi. Af 45 svörum þar sem spurt var hvort bekkur væri til staðar í biðskýlum og hvort handstoðir væru til staðar var bekkur til staðar í 35 tilvikum en bekkur og handstoðir í aðeins níu tilvikum. Í einu tilviki var bekkurinn ónothæfur.

Í 12 tilvikum af 45 var tímataflan í þægilegri hæð. Í mörgum tilfellum eru margar tímatoðflur á hverjum staur og því í misþægilegri hæð. Í fjórum tilfellum var tímataflan þannig staðsett að hjólastólar komust ekki að henni.

Spurt var um áherslusvæði við inngöngu og frágengi í vagna og voru slík svæði augljós í 4 skiptum af 42.

Könnunin leiddi í ljós að ástand biðstöðva er almennt slæm og mikil þörf á að bæta og samræma aðgengi. Þó svo að aðgengi sé mögulega gott á brottfararstað er óvíst hvort hægt sé að yfirgefa vagninn á áfangastað.

## Aðgengi og útbúnaður í strætisvögnum

Allir vagnarnir sem þátttakendur ferðuðust með voru merktir með aðgengi fyrir fatlað fólk og voru með útfellanlegum rampi. Í flestum tilfellum kom aðstoðarmaður viðkomandi til hjálpar við að leggja rampinn út. Í einu tilfalli koma annar farþegi til aðstoðar og í sjö tilvikum aðstoðaði vagnstjóri.

Í öllum tilvikum gat viðkomandi nýtt plássið sem merkt er fyrir fatlað fólk. Í tveimur tilfellum var svæðið nýtt af ófötluðum farþegum, annars vegar sat farþegi á svæðinu og í hinu tilfallinu var farþegi með hjól, en báðir færðu sig.

Ein festing fyrir hjólastóla var til staðar í öllum þeim vögnum sem ferðast var með fyrir utan einn. Því getur aðeins einn hjólastólanotandi notað hvern vagn. Í fjórum tilfellum var beltið of stutt og í tveimur tilfellum of stíft. Í 11 tilvikum af 39 gat viðkomandi fest sig sjálfur. Í tveimur tilvikum var þess getið að vagnstjóri hefði lagt of fljótt af stað þannig að viðkomandi náði ekki að festa sig.

Hátalarakerfi og upplýsingar á skjá nýtast farþegum ekki alltaf. Í 30 svörum af 39 virðist hátalarakerfið nýtast þannig að viðkomandi bæði heyrir í kerfinu og fær upplýsingar um næstu stoppistöð. Í einhverjum tilvikum komast ekki allar upplýsingar til skila. Þá nýtist upplýsingaskjáriinn í vögnunum þeim sem sitja á svæði fyrir fatlað fólk þar sem þeir snúa baki í upplýsingarnar.

Viðmót vagnstjóra er almennt talið gott. Í fimm tilvikum er vagnstjóri talinn áhugalaus og í einu tilviki var upplifunin sú að vagnstjóri væri pirraður og tillitslaus.

Þegar kemur að aksturslagi vagnstjóra er það talið gott eða til fyrirmyndar í 29 tilvikum af 39 og í fjórum tilvikum full harkalegt og vagnstjóri talinn aka of hratt.

Ástand strætisvagnanna var almennt betra en biðstöðvanna. Vagnarnir mættu vera útbúnir rafdrifnum römpum svo að notendur geti ferðast sjálfir um og þurfi ekki að fara um með aðstoðarmanni. Einungis er gert ráð fyrir einum hjólastólanotanda í hverjum vagn. Festingar þarf að yfirfara og þá mætti bæta við handfangi til að styðja sig við. Upplýsingar eru yfirleitt fullnægjandi.

# Samantekt

Eftir að úttektum var lokið funduðu umsjónarmenn verkefnisins með þátttakendum og aðstoðarfólki þeirra. Almenn ánægja var með verkefnið og báðir aðilar voru sammála um að það myndi auka lífsgæði þeirra ef þeir gætu nýtt almenningssamgöngur meira. Þátttakendum fannst verkefnið skemmtilegt og vona að reynsla þeirra nýtist bæði við skipulag biðstöðva og til að bæta aðbúnað öryrkja og fatlaðra í strærisvögnunum. Samantektir frá þáttakendum má finna í viðaukum.

Þátttakendur voru sammála um að bæta þurfi aðstöðu við og á biðstöðvum og gott væri að vita fyrirfram hvaða biðstöðvar eru með aðgengi fyrir fatlað fólk en það myndi auka líkur á því að þeir notuðu Strætó. Í flestum tilfellum eru vagnar með aðgengi fyrir fatlað fólk en stækka mætti svæðið og auka öryggi þeirra sem eru í hjólastólum. Þau öryggisbelti sem eru til staðar í vögnum í dag eru ekki nægilega góð og veita ekki öryggi. Annar þátttakenda nefndi t.d. að í fleiri en einu tilviki þurfti hann að nota eigið handafl til þess að halda sér í á meðan vagninn var á ferð þar sem öryggisbeltin nýttust honum ekki. Þá væri strax til bóta að hafa fleiri en eina festingu.

# Viðaukar



## Úttekt á strætisvögnum og biðstöðvum

---

### 1. Aðgengi að og á biðstöðvum – upplifun

Biðstövar á höfuðborgarsvæðinu eru mjög misgóðar. Sumar mjög flottar, en aðrar í miður góðu ásigkomulagi. Einnig eru minni stoppistöðvar oft eins og þær voru aldrei fullkláraðar. Það sem var sérstaklega leiðinlegt að sjá, voru glænýjar stoppistöðvar þar sem greinilegt var að enginn hafði farið yfir aðgengisstaðlana fyrir hönnun og smíði þeirra. Sérstaklega tókum við eftir því í Garðabæ, þar sem mikið af biðstöðum voru endurnýjaðar í vor/sumar. Í einu tilviki í Mosfellsbæ stoppuðum við þar sem verið var að laga veginn/gangbrautina, og þá komumst við ekki að stoppistöðinni þar sem búið var að steypa kant sem við komumst ekki yfir. Einnig var ein stoppistöð sem við stoppuðum á sem var með stiga að henni. Þar var lítið annað í stöðunni en að labba meðfram veginum.

Á ferðum okkar sáum við aldrei áherslusvæði fyrir inngöngu í strætó, og það var aðeins í eitt eða tvö skipti að við sáum leiðarlínur.



- Hér má sjá mynd af stoppistöð í Garðabæ, þar sem undirlagið er plasmotta af einhverri sort. Þetta gerir erfiðara fyrir hreyfingum í hjólastól.

- Hér má sjá áðurnefndan kant sem við lentum í á einni stoppistöð í Mosfellsbæ. Þetta var það stór kantur að við komumst ekki yfir hann jafnvel með aðstoð Hauks.



## 2. Aðgengi í Strætó – upplifun

Það var enginn strætó sem við fórum í sem var ekki útbúinn rampi eða aðstöðu fyrir hjólastól. Allir vagnar sem við sáum voru einnig merktir með aðgengi fyrir hjólastól. Hins vegar var því miður festibúnaðurinn oft í ólagi, eða ekki nothæfur þó að hann væri alltaf til staðar. Yfirleitt var það þá lengdin á beltinu, en stóllinn hans Alexanders er þó ekki mikið stærri en eðlilegt má teljast. Það var líka í mörg skipti þar sem Alexander gat ekki fest sig sjálfur og þurfti því oft aðstoð við það verkefni. Okkur fannst þó mjög gott að hjólastólasvæðið sneri í gagnstæða átt þar sem helstu snörpu hreyfingar vagnsins voru þegar það var hemlað. Þá var bakstuðningurinn mjög góður. Tilkynningakerfið var nánast alltaf til staðar, en það er mjög mikilvægt þar sem farþegar á hjólastólavæðinu sjá ekki upplýsingatöfluna. Í nokkur skipti voru hátalamir ekki alveg nógu skýrir.

- Þessi mynd er gott dæmi um það helsta sem er ábótavant í strætó. Það eru tveir hlutir sem gætu breytt strætóferðum gífurlega.
  - Belti sem eru bæði nógu löng og með festibúnaðinn í nógu góðri hæð til að allir nái að teygja sig í hann.
  - Handfang sem er hægt að setja niður. Það veitir mikið öryggi að hafa eitthvað til að halda í.



### 3. Viðmót bílstjóra – upplifun

Bílstjóramir voru upp til hópa mjög almennilegir og tillitssamir. Það er lítið hægt að segja um þá annað en að þeir eru flottir og standa sig vel í sínu starfi. Helsta athugasemdin sem við getum komið með er að í tvö/prjú skipti var tekið af stað áður en Alexander gat komið sér fyrir, og þá rúllaði hann bara áfram. Í þau skipti þurfti ég að stoppa hjólastólinn hans. Það væri kannski hægt að fara betur yfir hvaða afleiðingar það getur haft í för með sér með bílstjórum strætó.

### 4. Hvernig fannst þér að taka þátt í verkefninu?

Við vorum alltaf spenntir að fara í vinnuna, og það var sérstaklega gaman að fara lengri ferðir í strætó og skoða nýja og áhugaverða staði á höfuðborgarsvæðinu. Þetta fékk okkur til að stíga aðeins út fyrir þægindarammann.

Þetta var virkilega áhugavert verkefni. Þetta reyndi á skipulag og aga, og opnaði augu okkar fyrir meiri verkefnavinnu í framtíðinni. Við viljum þakka kærlega fyrir að hafa valið okkur í þetta verkefni, þar sem þetta hristi skemmtilega upp í sumrinu hjá okkur.

### 5. Heildarupplifun

Það var mjög gott að fá smá sýn yfir hvernig strætókerfið er á höfuðborgarsvæðinu. Mörgu erábótavant, en samt sáum við að strætó er

fararkostur sem Alexander getur séð fyrir sér að nota meira í framtíðinni. Það þarf ekki mikið til að bæta stöðu hreyfihamlaðra og sjónskertra innan kerfisins til muna. Þá helst þetta :

- Bæta við leiðarlínum og áherslusvæðum á stærri strætóstoppunum.
- Fá bílstjóra til að taka þátt og aðstoða oftari við að taka út, og ganga frá rampinum.
- Bæta við handföngum í strætisvögnum.
- Búa til staðlaðan festibúnað sem virkar.

31. október 2018  
Haukur Hákon Loftsson

## Samantekt

### Úttektar að strætisvögnum og biðstöðvum



## 1. Aðgengi að og á biðstöðvum – upplifun

Aðgengi að biðstöðvum var oft á tíðum mjög slæmt. Það sem verra var að þar sem gangbrautir, gangstéttar, biðskýli og biðstæði sem hafa nýlega verið gerð upp eins og við Grensásveg og Borgartún, hafði ekki verið unnið samkvæmt aðgengisstöðlum eða þá að kastað hafi verði til hendinni við framkvæmd verksins.

**Aðgengi:** Aðgengi að strætóstöðvum er oft á tíðum ótrúlegt. Myndirnar segja alla söguna.

### Slæmt aðgengi að biðskýli



### Gott aðgengi og biðskýlin í lagi



**Leiðarlínur:** Þar sem að leiðarlínur eru á annað borð eru þær ekki nógu skýrar.

## Leiðarlínur fyrir blinda og sjónskerta



Hvernig á sjónskert manneskja að vita hvar hún á að bíða og hvar skýlið er? Áherslusvæði til þess að bíða er 12 m. Frá biðskýli.



**Gangbrautir:** Þær eru oft illa merktar og það er erfitt að gera greinarmun á milli staðahindrunar og gangstéttar. Það þyrfti að fara í átak við merkingu. Það eru hnappar við sum umferðarljós. Þessir hnappar eru oft á tíðum alls ekki aðgengilegir fyrir hvorki hreyfihamlaða né sjónskerta einstaklinga. Hnapparnir eru almennt allt of nálægt götunni þannig að blindrastafurinn er kominn út á götuna og einstaklingur í hjólastól er sömuleiðis kominn hálfur úr á götu, þetta er hættulegt.

**Leiðartöflur:** Það er greinilega átak í að hafa leiðartöflur í réttri hæð fyrir einstaklinga í hjólastól. Ásteningurinn er góður en oft er frágangur við biðskýli svo lélegur að leiðartöflurnar eru út í móa eða þá að leiðartöflur eru faldar inn í laufskrúði trjáa.

## Tímatöflur og umferðahnappar



**Hvað er til ráða?:** Það verður að efla eftirlit með framkvæmdum. Útfærsla á aðgengisstöðlum þarf að vera skynsamleg. Það verður að koma í veg fyrir framkvæmd eins og efst á Grensásvegi þar sem að merkt biðsvæði er 12 metra frá biðskýli. Þar lítur út fyrir að biðstæði hafi gleymst og fattast eftir á og skellt niður einhvers staðar. Einnig verður að vinna sig aftur á bak með það að leiðarljósi að efla og bæta aðgengi en ekki að búa til vinnu fyrir verktaka.

Það verður að hugsa heildstætt með þarfir allra megin fötlunarhópa í huga.

## 2. Aðgengi í Strætó – upplifun

**Að fara inn og út úr vagninum:** Allir vagnarnir voru með ramplötu sem hægt er að leggja niður. Þessi rampur er að við aftari hurðina og er felldur ofan í gólfíð. Það þarf að setja rampinn niður með handafli. Flestir bílstjórar aðstoðuðu ekki við að setja rampinn niður heldur sátu kyrrir í sætinu sínu (fram í) Hreyfihamlaðir geta ekki sett rampinn niður og það er alls óvíst hvort að aðstoðarmenn viti hvernig rampurinn virkar. Ef að staðið er í miðrými vagnsins þá þarf að biðja fólk um að færa sig o.s.frv.



## Strætisvagnar

- Flestir vagnarnir eru merkingar sem segja til um að útfellanlegur rampur og svæði fyrir hjólastóla sé vagninum.



**Að festa hjólastól:** Það er eitt öryggisbelti sem snýr í öfuga akstursstefnu sem getur verið mjög óþægilegt fyrir fólk með skerta hreyfigetu sem er oft á tíðum mjög svimagarnt. Öryggisbelti nær ekki að halda við venjulegan hjólastól (ekki rafmagnsstól) og fer stóllinn á fleygiferð í beygjum. Okkur var sagt að beltíð ætti ekki halda fólki heldur bara stól en leiðbeiningar þess efnis eru ekki vel sýnilegar og þá einnig hvernig stóllinn er festur.

## Festingar og handföng



**Öryggi farþega í hjólastól:** Það er sama og ekkert öryggi. Aðstoðarmaður og aðrir farþegar þurfa að halda við hjólastólinn í venjulegum akstri svo að það þarf ekki að spyrja að leikslokum ef slys verður.

**Upplifun:** Erfitt að snúa baki í akstursstefnu. Gluggar eru háir þegar fólk er ekki á upphækkuðu svæðunum. Lítið útsýni. Þetta eru erfiðar aðstæður fyrir fólk með undirliggjandi svima, bílveiki og mígreni.

**Tilkynningar:** Voru til fyrirmyndar. Tilkynningakerfið var mjög gott.

**Hvað er til ráða?:** Það er ekki auðvelt fyrir vagnstjóra að standa upp og hjálpa til. Það er nauðsynlegt að rampurinn sé bílstjórarni í vagninum. Rampurinn þyrfti einnig að vera rafknúinn, við sáum og notuðum slíkan ramp í Dublin fyrr í mánuðinum. Einnig er nauðsynlegt að hreyfihamlaðir og aðrir sem þurfa aðstoð og eftirlit sé í rýminu næst við bílstjórann svo að hann geti haft eftirlit og gripið inn í ef þarf.

### 3. Viðmót bílstjóra – upplifun

Almennt séð ekki gott. Nokkrir bílstjórar voru kurteisir, alúðlegir og hjálpsamir, aðrir bílstjórar voru sýndu enga burði til þess að aðstoða og enn aðrir voru beinlínis ókurteisir.

Dæmi:

- Rampur var ekki tekinn út né settur inn aftur.
  - Bílstjóri sér auðveldlega farþega í hjólastól sem bíður eftir strætó og að þessi sami farþegi þarfnast aðstoðar.
- Bílstjóri fór af stað áður en búið var að tryggja öryggi hins fatlaða, það var ekki búið að festa öryggisbelti.
- Bílstjóri spurði ekki hvort að það væri í lagi að taka af stað til þess að ganga úr skugga um að búið væri að tryggja öryggi.
- Það var farið hratt í beygjur svo að hjólastólinn og farþeginn hentust fram og til baka
- Erfitt að mjög margir bílstjórana töluðu hvorki né skildu íslensku. Urðu jafnvel pirraðir þegar yrt var á þá á íslensku.
- Því miður var það svolítið merkjanlegt að erlendir bílstjórar settu sig ekki í spor hins fatlaða og virtust líta svo á að þeirra eina hlutverk væri að keyra og halda áætlun.
- Bílstjórar virtust ekki passa að fylgjast nógu vel með þegar farþegi þyrfti að fara út úr vagni. Farið var af stað áður í miðju kafi, hjólastólinn laus og voðinn vís. Nauðsynlegt fyrir aðstoðarmenn að öskra hátt yfir allan vagninn til þess að missa ekki af stoppinu.

## Erfið ferð

- Bílstjóri aðstoðaði ekki við að leggja niður ramp
- Hjálpaði ekki við að tryggja öryggi mitt og rauk af stað og ég var ekki kominn í belti
- Í beygju teygðist svo á beltinu að stólinn var kominn út á mitt gólf
- Á endastöð fór bílstjóri af stað án þess að athuga með öryggi farþega
  - Tók ekki ramp niður að nýju og ekki upp aftur
- Bílstjóri fór af stað áður en farþegi var komin út úr bílnum

**Hvað er til ráða?:** Það er það sama til ráða og varðandi strætóinn sjálfan. Nauðsynlegt að hreyfihamlaðir og aðrir sem þurfa aðstoð og eftirlit séu í rýminu sem næst við bílstjórann svo að hann geti haft eftirlit og gripið inn í ef þarf. Efla þarf fræðslu til bílstjóra og þá sérstaklega til undirverktaka strætó. Bílstjórum þarf að líða þannig að þeir finnist þeir geta aðstoðað fólk sem að þarf aðstoð þótt það komi niður á ákveðnum tímamörkum.

## 4. Hvernig fannst þér að taka þátt í verkefninu?

Skemmtilegt en þó erfitt að upplifa að það þarf að taka á flestum þáttum varðandi gangbrautir, biðstöðvar, biðskýli, strætisvagnana sjálfa og viðmót og eflaust fræðslu til bílstjóra.

Ég er með mígreni og bílveikur og það hamlaði mér í að fara nógu margar ferðir. Verkefnið var vel skipulagt og auðvelt að fylgja spurningablöðunum og fylla inn í rafræna formið.

Það var gaman og gefandi að taka þátt í málþinginu, „Hvert er förinni heitið?“

## 5. Heildarupplifun

Aðgengi fyrir hreyfi- og sjónskerta að strætó í víðasta skilningi er í ólestri. Leiðir að stoppustöðvum eru oft á tíðum mjög snúnar. Gangstéttir eru oft illa farnar en yfirleitt var þó hægt að komast um. Gangstéttarmerkingar við gangbrautir eru ekki nógu skýrar. Biðskýlin eru allskonar, sum góð og önnur léleg. Leiðarlínur eru merkilegt fyrirbæri sem virðast ekki nógu markvissar, t.d. var ég í Dublin um daginn og þá sá ég að línurnar voru miklu lengri en yfirleitt hérna svo það fór ekki á milli mála fyrir þann sjónskerta í hvaða átt línurnar vísuðu.

Varðandi framkvæmdahluta aðgengismála þá virðist vanta hugsun og skynsemi í að koma aðgenginu í gott ástand. Það kostar jafn mikið að framkvæma hlutina vel eins og illa.

Varðandi strætó og bílstjóra þá vantar forgangsörðun og fræðslu. Það verður að vera mögulegt fyrir vagnstjóra að aðstoða einstaklinga sem þurfa aðstoð. Gæta verður að öryggi fatlaðra einstaklinga. Rými fyrir þá sem þurfa aðstoð verða að vera næst vagnstjóra annars er ekki eðlilegt að vagnstjóri geti haft yfirsýn.

Eins og staðan er í dag er ekki hægt að mæla með því að einstaklingar í hjólastól noti strætó, það er bara of hættulegt.

## Viðauki 3 : Heildarupplifun ferða og sérstakar ábendingar

Þátttakendur voru beðnir um að skrifa nokkur orð um heildarupplifun hvernar ferðar og leggja fram ábendingar.

### Heildarupplifun ferðar

- Gekk ágætlega en bílstjórinn hafði lítinn sem engan áhuga á að aðstoða mig. Hjálpaði ekki til við rampinn.
- Ferðin gekk vel. Fór einn hring og endaði á sömu stöð.
- Gekk ágætlega en enginn áhugi frá bílstjórum
- Gekk ágætlega
- Þessi ferð og stoppustöð var til fyrirmyndar. :)
- Tók aðeins eina strætóferð þann dag.
- Það kom í ljós að ég fór vitlausu megin út og varð strandaglópur í þessari ferð og ákvað að láta sækja mig auk þess sem ég rataði ekkert.
- Veðrið var mjög vont þennan dag þannig að strætóúttekt var úr dæminu.
- Þetta var fyrsta úttektin á biðskýlum en fór samt ekki í strætó þann dag. Kannaði bara skýlin.
- Þetta hefur gengið nokkuð vel hjá mér og fólk var alltaf til í að aðstoða og viðmót bílstjóra mjög fínt. En þó má alltaf bæta sig.
- Lindir - Eyraland Furugerði - Lindir flott, en fyrri vagninn keyrði framhjá okkur. Þurftum að bíða í 30 min. Allir aðrir vagnar stoppuðu og athuguðu hvort við vildum far með þeim.
- Gekk vel, engar óvæntar upptakur. Bílstjórar mjög vingjarnlegir Hamraborg - Skálaheiði með leið 35 & 36
- Góð ferð áfallalaus, Hamraborg - Smáratorg
- Góð, allt gekk mjög vel. Almennilegur bílstjóri
- seljabraut/flúðasel - smáralind smáralind - seljabraut/flúðasel flott. var reyndar einhver misskilningur með hvenær strætó fór á vefsíðunni. stóð að strætó fór kl 18:26 á vefsíðunni, en á stoppistöðinni stóð 18:36. þurftum því að bíða 10 min lengur í rigningunni.
- vesturlandsvegur/hálsar - skeiðholt skeiðholt - vesturlandsvegur/viðarhöfði ágætt, mætti laga biðskýlið í skeiðholti. Allir gluggar eru brotnir, og hin stoppistöðin við skeiðholt er bara prik í mold. eftir að stoppa á seinustu stoppistöðinni var bara stigi niður brekkuna. Og þurftum við því að fara út á vesturlandsbrautina og fara niður ramp þar sem bílar voru á 80-90.
- silfurtún - fríkirkjuvegur leið 1 háskóli Íslands - hegranes leið 1 Við lentum í því að ferð var aflýst í gær, og við sáum það ekki fyrr en við vorum komnir að stoppistöðinni. ætluðum að taka leið 14 áfram frá fríkirkjuvegi á granda, en við enduðum á því að þurfa að labba þetta. Þegar við vorum að athuga með ferð á netinu fyrir brottför, þá kom upp að við ættum að taka leið 1 kl 18:59 að fríkirkjuvegi, og þaðan leið 14 áfram kl 19:23. það kom tilkynning um að leið 1 væri með eina

breytta stoppistöð hjá kringlunni, en ekkert annað. ekkert gátum við séð á appinu heldur. leið 14 gekk víst ekki frá kl 18 í gær, en það er það sem stóð á stoppistöðinni.

- Hafnafjarðarvegur/Ásgarður - Fjörður með leið 1. sama leið til baka. Góð strætóferð, en þegar við fórum upp í fyrri strætóinn tók hann allt of snemma af stað. Mjög erfitt fyrir okkur að komast á réttan stað og festa okkur.
- gekk vel, fyrir utan smá atvik á leiðinni heim (gerum grein fyrir því hér fyrir neðan). Fleiri upplýsingar um ferðina : tókum leið 23 frá Ásgarði til Álftanesvegur/Bessastaðir og svo tókum við leið 23 frá Álftanesvegur/Bessastaðir í Ásgarð.
- hefði mátt vera betri, fyrri bílstjórinn keyrði of harkalega.
- góðar ferðir
- Góð ferð sem heppnaðist vel.
- Gekkt mjög vel. Seinni strætó var nánast fullur, en gekk samt vel að komast inn og festa mig. Auka upplýsingar: -Fyrri ferð = Mjódd-Háaleyfisbraut/Múlar með leið 11 -Seinni ferð = Kringlumýrarbraut/kringlan-Ásgarður með leið 1
- Skemmtileg ferð, gekk mjög vel, og við komumst ferða okkar án neinna vandræða. Aukaupplýsingar fyrir könnunina : -Nafn á biðstöð 2 : Víkurvegur/Borgarvegur. - Númer á leið : 24 báðar ferðimar.

## Sérstakar ábendingar

- Engin stöð var tilkynnt í kerfi sem er mjög slæmt og beinlínis hættulegt fyrir þá sem eru sjónskertir eða blindir því þeir myndu væntanlega ekki vita hvar þeir væru eða hvar þeir ættu að fara úr vagninum.
- Í mörgum tilfellum tók ég eftir að bæta þarf strætóskýlin. Setja leiðarlínur fyrir blinda og sjónskerta og handstoðir á bekkina og ekki síst fleiri festingar í strætó sem eru öruggari og halda betur utan um hjólastólana og barnavagnanna
- nota svona belti eins og eru í vagni nr. 150. auðvelt að festa sjálfan sig með þeim.
- mætti laga beltin og staðla þau til að hafa þau öll eins.
- mætti laga bekkinn í skýlinu við smáratorg. okkur dauðbrá þegar aðstoðarmaðurinn minn settist á hann.
- hafa beltin lengri, og ekki svona viðkvæman sjálfþrengibúnað.
- laga hátalarakerfið, laga festingar. minnka ósamræmið milli vefsíðunnar og stoppistöðvunum.
- laga stoppistöðvarnar við skeiðholt
- það væri gott ef appið og vefsíðan myndi ekki stinga uppá leiðum sem ganga ekki. þetta hefði komið sér illa ef ég hefði verið einn á ferðum.
- Væri gott ef það væri regla að það ætti að bíða eftir að hjólastólafólk er komið á sinn stað og búið að festa sig áður en það er lagt af stað.
- \*Þegar við vorum á leiðinni til baka þá stoppuðum við á stoppistöðinni á móti þeirri sem við fórum út á (Álftanesvegur/Bessastaðir), hins vegar kemur víst ekki strætó þar. strætóinn sem kemur á móti (á leiðinni inní álftanes) hóaði í okkur og sagði

okkur að koma með honum. Skrítið að það sé stopp, sem er víst ekki notað. \*Lítið biðsvæði sem er þarna á Álftanesvegi/Bessastöðum. \*Óþægilegt að geta ekki fest sig. Mögulega hægt að setja bara aðeins lengri belti.

- segja strætóbílstjórunum að keyra varlegar
- strætó bílstjóramir mættu hjálpa meira.
- Aukaupplýsingar um ferðina : fyrsta ferð = vídalínskirkja - spöngina með leið 24 seinni ferð = spöngin - Ásgarður með leið 24. Athugasemdir : \* Gangstétt hjá vídalínsstoppinu er ekki nógu góð. ég kemst ekki nógu nálægt tímatöflunni til að lesa á hana. \*Mér fannst hjólastólatakinn ekki virka í seinni strætóinum.
- -Heyrðist ekki nógu vel í hátalarakerfi -Belti í fyrri vagninum var mjög stutt og virkaði ekki. var laus þar.
- -Kallkerfið var stundum ekki nógu skýrt, skildi konuna sem talaði ekki alltaf. -Það kom kona með barnavagn á eftir okkur, og hún gat ekki fest hann, vegna þess að ég var að nota eina beltið. -Strætóstoppistöðin sem við byrjuðum á var með mjög lélegu yfirborði. Götótt plastdrasl sem var erfitt að fara yfir á hjólastólum, og eflaust mjög erfitt að fara yfir fyrir sjónskert fólk með göngustaf.

## Viðauki 4 : Eyðublað

### Aðgengi að strætisvögnum og biðstöðvum

Fylltu eyðublaðið alveg út. Könnunin er í fjórum hlutum og best er að fylla út hvern hluta jafnóðum ef mögulegt er.

1. Dagsetning (DD/MM/ÁÁ)

2. Nafn biðstöðvar 1

3. Aðgengi að biðstöð 1

Er nálæg gangbraut eða göngupverun?

Er niðurtekt fyrir biðstöðvarsvæðið frá götu?

Eru leiðarlínur að biðstöðvarsvæðið?

Er áherslusvæði fyrir blinda og sjónskerta við göngupverun?

4. Aðgengi á biðstöð 1

Er biðsvæðið nægilega stórt? (viðmið 1,5 metrar)

Er biðsvæðið hallalaust?

Er yfirborð slétt og hægt að leggja niður ramp úr strætó?

Er biðskýli?

Er bekkur? Ef já, er hann handstoðum?

Er tímatafla í þægilegri hæð?

Er biðstöðin fyrir fleiri en eina strætisvagnaleið? Ef já, geta fleiri en einn vagn stoppað við biðstöðina án þess að valda hættu í umferðinni?

Er áherslusvæði við inngöngu/frágengi í strætó?

5. Strætisvagn 1

Tími (mín:sek)



Númer strætisvagnsins

Er strætisvagninn merktur með aðgengi fyrir hreyfihamlað fólk?

Er útfellanlegur rampur í vagninum?

Fékkstu aðstoð við að leggja út rampinn? Ef já, frá hverjum?

Er svæði fyrir hjólastólanotendur í vagninum? Ef já, er það laust?

Eru festingar til staðar og í lagi? Hversu margar festingar eru til staðar?

Gastu fest þig sjálfur? Ef nei, hvers vegna ekki? Hver aðstoðaði þig?

Er hver stoppistöð tilkynnt í hátalarakerfi?

Er hver stoppistöð tilkynnt á skjá?

Hvernig er viðmót bílstjóra?

Hvernig er aksturslag bílstjóra?

## 6. Aðgengi að biðstöð 2

Er nálæg gangbraut eða göngupverun?

Er niðurtekt fyrir biðstöðvarsvæðið frá götu?

Eru leiðarlínur að biðstöðvarsvæði?

Er áherslusvæði fyrir blinda og sjónskerta við göngupverun?

## 7. Aðgengi á biðstöð 2

Er biðsvæðið nægilega stórt? (viðmið 1,5 metrar)

Er biðsvæðið hallalaust?

Er yfirborð slétt og hægt að leggja niður ramp úr strætó?

Er biðskýli?

Er bekkur? Ef já, er hann handstoðum?

Er tímatafla í þægilegri hæð?

Er biðstöðin fyrir fleiri en eina strætisvagnaleið? Ef já, geta fleiri en einn vagn stoppað við biðstöðina án þess að valda hættu í umferðinni?

Er áherslusvæði við inngöngu/frágengi í strætó?

## 8. Strætisvagn 2

Tími (mín:sek)

Númer strætisvagnsins

Er strætisvagninn merktur með aðgengi fyrir hreyfihamlað fólk?

Er útfellanlegur rampur í vagninum?

Fékkstu aðstoð við að leggja út rampinn? Ef já, frá hverjum?

Er svæði fyrir hjólastólanotendur í vagninum? Ef já, er það laust?

Eru festingar til staðar og í lagi? Hversu margar festingar eru til staðar?

Gastu fest þig sjálfur? Ef nei, hvers vegna ekki? Hver aðstoðaði þig?

Er hver stoppistöð tilkynnt í hátalarakerfi?

Er hver stoppistöð tilkynnt á skjá?

Hvernig er viðmót bílstjóra?

Hvernig er aksturslag bílstjóra?

## 9. Heildarupplifun ferðar

## 10. Sérstakar ábendingar og hugmyndir

