



**DANSK
HANDICAP
FORBUND**

Hans Knudsens Plads 1A
2100 København Ø
Tlf. 39 29 35 55
Fax 39 29 39 48
e-mail: dhf@dhf-net.dk
Giro 6 00 34 35

BYGGE- OG TRAFIKPOLITISK UDVALG

www.danskhandicapforbund.dk

/Lena Nielsen

Holtevej 10, Holte

4571 Grevinge

Tlf.: 59 65 95 86

E-mail: lena.nielsen@c.dk

19. januar 2010

Trafikstyrelsen

E-mail: info@trafikstyrelsen.dk

Cc: Morten Haagensen

E-mail: mnh@trafikstyrelsen.dk

Cc: Danske Handicaporganisationer

E-mail: dh@handicap.dk

Hørings svar fra Dansk Handicap Forbund / bygge- og trafikpolitisk udvalg vedr. lovforslag om anlæg af en banestrækning København-Ringsted over Køge

Ved anlæg af nye banestrækninger har Dansk Handicap Forbund / bygge- og trafikpolitisk udvalg ønsker og forventninger om sikring af dén form for handicaptilgængelighed og serviceniveau, der vil kunne give passagerer med handicap mulighed for at kunne tage toget spontant og ved egen hjælp.

Da vi ikke i lovforslaget eller bemærkningerne kan finde en redegørelse for den påtænkte tilgængelighed, anbefaler vi sikring af handicaptilgængelighed til og i alle de af lovforslaget berørte bygninger, faciliteter og togstrækninger - herunder sikring af niveaufri adgangsforhold for kørestolsbrugere fra perron til tog uden brug af særlige foranstaltninger såsom ramper og kørestolslifte.

Det er vigtigt, at lovteksten sikrer et tilgængelighedsniveau, som reelt vil kunne opfylde principperne om *design-for-all* og *ikke-forskelsbehandling* stadfæstet i FN's handicapkonvention.

Opmærksomheden henledes på, at det derfor ikke vil være tilstrækkeligt blot at henvise til, at standarderne i EU-direktivet TSI PRM vil blive efterlevet, da disse standarder ikke vil kunne opfylde principperne om design-for-all og ikke-diskrimination. Se begrundelse side 2.

Tilgængelighedskonsulent

Da meget kan gå galt i så stort et projekt, anbefaler vi tilknyttet en tilgængelighedskonsulent med ansvar for varetagelse af tilgængelighed for alle målgrupper af passagerer med handicap.



Til da henledes opmærksomheden på sikring af handicaptilgængelighed i forbindelse med eksempelvis følgende anlæg:

- ⊗ Gennemført handicaptilgængelighed i forbindelse med alle omstigningsforhold, fx i forbindelse med etablering af ny perron ved Ny Ellebjerg Station med omstigningsmulighed til Ringbanen samt mellem S-banestationerne i Køge Bugt området og de øvrige tog mod Sydsjælland, Fyn og Jylland, herunder gangbroer mv.
- ⊗ Den nye Køge Nord Station - bygninger, faciliteter (adgangs- og toiletforhold, betjeningsautomater, reelt niveaufri (trinfri) adgangsforhold fra perroner til tog mv.)
- ⊗ Det fremgår af lovforslaget, at man ønsker at øge passagerantallet - flytte mennesker fra privatbilismen til toget. Dette må også gælde passagerer med handicap. Parkér-og-rejs-parkeringsanlægget skal derfor kunne tilbyde korrekt udførte handicapparkeringspladser - og hvis overdækket anlæg - med varetagelse af højden på kassebiler mv.)
- ⊗ Etc.

I håb om lydhørhed står vi meget gerne til rådighed for uddybning og forslag.

Med venlig hilsen

Susanne Olsen
Landsformand

Lena Nielsen
Bygge- og trafikpolitisk udvalg



EU-direktivet TSI PRM

(Direktiv 2001/16/EC om "Interoperabilitet af togtrafik for personer med reduceret mobilitet")

Da vi kan se, at alle høringssvar går til Folketingets Trafikudvalg, vil vi benytte lejligheden til igen at gøre opmærksom på det store paradoks, at EU's egen handicappolitiske tilgang simpelthen ikke vil kunne opfyldes med EU's egne standarder. Danmark og EU har ratificeret FN's handicapkonvention og EU's handicappolitiske tilgang i forordninger kræver fjernelse af forskelsbehandling/diskrimination og en fast beslutning om, at mennesker med handicap skal have de samme rettigheder og muligheder som mennesker uden handicap.

EU's standarder på togområdet i TSI PRM direktivet vil langt fra kunne varetage principperne i design-for-all, ikke-diskrimination og Independent Living-tanken, men tværtimod skabe fysiske barrierer for passagerer med handicap - ovenikøbet til fremtidens tog.

Eksempler på TSI PRM EU-direktivets værste politik og standarder for Dansk Handicap Forbunds målgrupper af kørestolsbrugere og dårligt gående:

- ⊗ Direktivets angivelse af specielle løsninger til særlige grupper af togpassagerer med handicap vil ikke kunne opfylde nutidens og fremtidens intentioner og mål i Danmarks eller EU's politik på handicapområdet.
- ⊗ Direktivet forhindrer handicaptilgængelighed til nye stationer, perroner og togstrækninger på stationer med mindre end 1.000 passagerer om dagen, hvis der er en anden station på den samme rute inden for en afstand af 30 km, der er tilgængelig.
- ⊗ Direktivet forpligter jernbanevirksomheder til kun at medtage kørestolsbrugere med en samlet vægt på 200 kg for kørestol, person og bagage og med en længde på kun 1,25 m. Denne standard vil udelukke de fleste el-kørestolsbrugere og minicrossbrugere fra at kunne tage toget, da man her skal op på en vægt på min. 300 kg og en længde på 1,40 m.
- ⊗ Direktivet angiver alt for stejle rampehældninger på op til 1:5 (18 %) og 1:6 (15 %), som stort set er et lodret fald og farlige at anvende for såvel kørestolsbrugere som for assisterende personale, og som først og fremmest effektivt vil forhindre kørestolsbrugere, rollatorbrugere m.fl. fra at kunne tage toget spontant og ved egen hjælp.
- ⊗ Direktivets standard for handicaptogtoiletter vil udelukke mange kørestolsbrugere fra at kunne bruge handicaptogtoiletet ved egen hjælp, da de er for små og forkert indrettet uden fx den nødvendige manøvreplads og uden forskellige overflytningsmuligheder fra kørestol til toilet mv.

Direktivets angivelse af to tilladte perronhøjder på hhv. 55 cm og 76 cm, som vil skabe effektive barrierer for, at vi nogensinde vil blive i stand til at opnå fair tilgængelighed fra perroner til tog for kørestolsbrugere m.fl.

Til illustration af denne problemstilling kan nævnes, at fx Danmark og Sverige har valgt at nye perroner skal have en højde på 55 cm, hvorimod Norge har valgt 76 cm.
