

DANSK HANDICAP FORBUND
BYGGE- OG TRAFIKPOLITISK UDVALG
www.danskhandicapforbund.dk

Susanne Olsen, landsformand
Claus Bjarne Christensen, formand BTPU

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
E-mail: trm@trm.dk

Cc.: Asta Ostrowski, fuldmægtig
E-mail: aos@trm.dk

Cc.: Danske Handicaporganisationer
E-mail: dh@handicap.dk



**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

10. februar 2010

Hørings svar vedr. Transportministeriets tilgængelighedspolitik

Hermed Dansk Handicap Forbund / bygge- og trafikpolitisk udvalgs kommentarer og forslag til Transportministeriets udkast til en tilgængelighedspolitik.

Generelt

Dansk Handicap Forbund (DHF) finder Transportministerens tilgængelighedspolitik utilstrækkelig, fordi den undlader at stille krav til et tilgængelighedsniveau, der vil kunne efterleve principperne i FN's handicapkonvention.

Passagerer med handicap har de samme behov for uafhængig mobilitet som passagerer uden handicap. Gennem FN's handicapkonvention er vi nu sikret tilgængelighed, der skal udføres efter nogle bestemte principper for at kunne indfri rettigheden til befordring på lige vilkår, og som derfor vil kunne opfylde vores ønsker og behov for uafhængig mobilitet.

Hvilket tilgængelighedsniveau fremadrettet?

Transportpolitikken undlader at opsætte mål for det ønskede tilgængelighedsniveau i den fremadrettede udvikling af transportsystemet ud fra konventionens tilgængelighedsprincipper om "universelt design"/"design-for-alle" for nye og ombyggede anlæg, perroner og nyt kørende materiel, som skal sikre lige vilkår og dermed mulighed for uafhængig og spontan mobilitet.

Manglende handleplaner bagudrettet

Herudover undlader politikken at implementere et meget stort behov for de helt nødvendige tids- og budgetopfulgte handleplaner for tilgængelighed for især jernbanenettets eksisterende



materiel og service, som år efter år skal kunne indfri vores ønsker og forventninger til dén form for handicaptilgængelighed og serviceniveau, der vil kunne give passagerer med handicap mulighed for at kunne tage toget ligeværdigt, spontant og ved egen hjælp, jf. principperne om "Independent Living".

Dansk Handicap Forbunds forslag til transportministerens tilgængelighedspolitik

Som mennesker med handicap ønsker vi generelt ikke særlige tilbud eller særlige foranstaltninger for at kunne bruge den kollektive trafik. Vi ønsker og forventer mål, handleplaner og tiltag, der i overensstemmelse med konventionen løbende kan medføre, at vi vil kunne benytte de samme tilbud og den samme service som den øvrige befolkning.

Kan vi ikke det, vil der være tale om forskelsbehandling/diskrimination.

Eksempler på forskelsbehandling/diskrimination

- ♻ **Manglen på udarbejdelse af tids- og budgetopfulgte handleplaner til at forbedre eksisterende adgangsforhold fra perroner til tog.**

I mange år har alt kun handlet om stationernes handicaptilgængelighed. Som personer med handicap tager vi ikke på en udflugt for at opleve en togstation, men for - som alle andre - at tage toget som transportmiddel. Det får en bestemt og forkert virkning at indikere milliardinvesteringer til perrontilpasninger for at kunne skabe niveaufri adgangsforhold fra perroner til tog, når billigere løsninger - som en midlertidig løsning - i mange tilfælde vil kunne forbedre adgangsforholdene i forhold til spontanrejser - som fx indbyggede ramper og lifte i togene, partielle perronforhøjelser og en afmærkning på perronerne af det præcise ombordtagningssted for kørestolsbrugere.

- ♻ 48 timers og 72 timers forhåndsbestilling for at kunne få assistance
- ♻ Vi kan ikke tage toget i samme tidsrum som den øvrige befolkning, hvis vi har brug for assistance med de perronbaserede "monsterlifte", der kræver tilkaldt personale og de 48 timers varsling. Frem til 2014 er der indgået kontrakt mellem DSB og transportministeren, som kun stiller assistancen til rådighed i tidsrummet kl. 06.00 - 24.00 (som hurtigt kunne genforhandles).
- ♻ Ved busrutekørsel over 100 km med flere afgangse "anses målet for tilgængelighed opfyldt, når blot én af turene (tur/retur) er tilgængelig" for passagerer med handicap.
- ♻ Handicapkørselsordningens rationering på 104 ture (en tur ud og hjem om ugen) er væsentligt dyrere end den kollektive trafik.
- ♻ Manglen på lovgivning og bindende standarder for handicaptilgængelighed på udearealer (fortove, gader, veje, stier, pladser) som medfører, at vi ikke kan færdes og fungere i vores egne byer.



Specifikke kommentarer

Kap. 1: Transportministeriets tilgængelighedspolitik

Side 2

"Der sigtes efter at give flest mulig 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".

DHF foreslår ovenstående tilføjelse til teksten. Herudover anbefaler vi afsat de nødvendige midler hertil. I DHF oplevede vi de samme økonomiske forbehold og den samme kamp i forbindelse med gennemførelsen af Bygningsreglementets (BR) krav til tilgængelighed. Som bidrag til denne diskussion sikrer BR ovenikøbet, at der ikke kan ses bort fra kravene til tilgængelighed "af økonomiske grunde".

"...alternativt at stille supplerende, kompenserende befordringsløsninger til rådighed".

For en mindre gruppe mennesker med svært handicap vil det naturligvis fortsat være nødvendigt med individuelt kompenserende foranstaltninger som den individuelle handicapkørselsordning, ledsageordningen mv., men vi er nødt til at understrege vigtigheden af at sikre, at disse kompenserende tilbud ikke bliver udnyttet som en sovepude og dermed medfører et for afslappet syn i forhold til transportministerens ansvar for at få gjort den kollektive trafik tilgængelig.

Hvor særlige handicapkompenserende tilbud er individuelt nødvendige, skal de kunne sammenlignes med de tilbud, som alle andre har - i forhold til pris, transporttid, driftstidspunkt på døgnet og forudbestilling/tidsbestilling af rejsetilbud mv.

Side 3

"Det tilstræbes, at der ved nyanlæg og større renoveringsarbejder projekteres ud fra standarder ...".

Hvilke standarder? Er de bindende og er de udtryk for en korrekt tænkt og korrekt udført handicaptilgængelighed i forhold til uafhængig mobilitet?

Hvis de er det, foreslår Dansk Handicap Forbund, at teksten ændres til: "Samtlige nyanlæg og renoveringsarbejder skal projekteres ud fra standarder..."

Her står også, at man ønsker ***"kreative og økonomisk effektive måder til at forbedre tilgængeligheden til det almindelige transportsystem"***.

I Dansk Handicap Forbund kan vi ikke forstå, at der altid skal være en begrænsning i forhold til økonomi. Ud fra et handicappolitisk synspunkt er det uværdigt, at vores område altid skal være underlagt økonomiske begrænsninger. Mennesker med handicap betragtes i stigende grad som en udgift og ikke som personer, der har ønske og behov for "Independent Living".



Side 3

”Danmark ønsker at være en proaktiv medspiller i forhold til EU. Transportministeriet vil også i fremtiden arbejde for, at handicappede får gode muligheder for at rejse på tværs af landegrænser og benytte forskellige transportmidler på europæisk plan”.

Vi gør igen opmærksom på, at EU's standarder for tilgængelighed til og i tog i TSI PRM-direktivet ikke vil kunne efterleve konventionens design-for-alle og dermed konventionenes krav til handicaptilgængelighed, at direktivet tværtimod vil skabe fysiske barrierer og forskelsbehandling af 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 kan forhindre 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 skulle 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 til forhindre kørestolsbrugere og rollatorbrugere m.fl. fra at kunne tage toget spontant og ved egen hjælp.
- ♻️ Direktivets standard for handicaptolletter vil udelukke mange kørestolsbrugere fra at kunne bruge handicaptollettet ved egen hjælp, da de er for små og forkert indrettet uden fx den nødvendige manøvreplads og uden de nødvendige forskellige muligheder for at kunne overflytte sig 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.

Side 7

På side 7 læser vi, ”at **transportreglerne fortsat baseres på serviceniveauer og krav, fastlagt af de kommunale myndigheder med udgangspunkt i minimumsregler**”.



I Dansk Handicap Forbund tager vi stærkt afstand fra minimumsregler på vores område, da de bliver til maksimumregler, der i praksis betyder, at vi ikke kan få bedre forhold.

Vi ser dette problem tydeligt med de 104 ture i den individuelle kørselsordning, som er minimum, men som tolkes som maksimum i stort set alle kommuner. Ligeledes ser vi, hvordan for små mål og vægt på kørestole sniger sig ind i togverdenen - mål, som ikke passer til danske og skandinaviske togrejsende og som ofte bruger elektriske kørestole eller minicrossere.

Vi anmoder derfor om, at Danmark bliver et foregangsland på transportområdet, og at regering og Folketing tager skridt til både lovændringer og til at finde de nødvendige midler, i stedet for at være så fikseret på minimumsregler og restriktioner.

Side 8 - Nordisk samarbejde

”Indikatorerne er et middel til at kortlægge status for tilgængeligheden i den kollektive transport.”

Dansk Handicap Forbund anbefaler stærkt en ommer i forbindelse med udarbejdelsen af udkastet til de nordiske indikatorer. Indikatorerne er ikke udarbejdet i tæt samarbejde med repræsentanter for handicapbevægelsen, men af de embedsmænd, operatører og sektorer fra jernbanen, der leverer den kollektive transport. Det udkast, vi på sidelinjen har set, vil langt fra kunne varetage behov - end sige rettighedstilgangen for passagerer med handicap, og det bør genovervejes, om sådanne indikatorer i virkeligheden vil kunne fremme opgaven at få skabt ordentlig tilgængelighed. Det er vores indtryk, at de valgte indikatorer mere er til brug for prioritering og ressourcetildeling i det administrative og politiske system end for at påpege og medvirke til fjernelse af barriererne for at give mennesker med handicap muligheder for at kunne bruge den kollektive trafik.

”Danmark er ikke nået helt så langt som de andre nordiske lande mht. kortlægningen i det nationale transportsystem”.

I Dansk Handicap Forbund undrer vi os over dette faktum, og vi så gerne en tilbundsående undersøgelse af, hvorfor Danmark halter så langt bagefter vore nabolande. Det kunne være interessant at få sat spot på, hvorfor alting går så langsomt på transportområdet i Danmark. Er det udelukkende økonomi? Er her et andet menneskesyn? Er det embedsmændenes menneskesyn i DSB, Movia og andre steder? Er det uvidenhed? Er det fordomme? Hvad er grunden til, at man ikke vil lovgive eller udarbejde handleplaner?

Kap. 2: Kørsels- og ledsageordninger

Side 11

”Der tilbydes assistance på stationer i form af fysisk ledsagelse til og fra perron samt hjælp ved ind- og udstigning i tog. Assistancen er et tilbud i tidsrummet kl. 6.00 til kl. 24.00, for dem, der har behov, og den skal bestilles senest 48 timer før rejsen med DSB, DSBFirst og/eller Arriva. Rejser med S-tog er ikke omfattet af assistanceordningen, men lokoføreren sørger for, at den indbyggede rampe manuelt aktiveres for kørestolsbrugeren. Det er altså ikke nødvendigt at forudbestille.”

Som nævnt anbefaler Dansk Handicap Forbund 48 timers reglen afskaffet, og den findes i øvrigt heller ikke i Norge, Sverige, Tyskland, Schweiz m.fl. Vi anser den for at være diskriminerende i



forhold til rejsende uden handicap og også i forhold til vores nabolande, som vi kan sammenligne os med i forhold til velfærd, rigdom, "handicapkultur" mv.

"Kørsel mellem togstationen og hjem- eller besøgsadressen er et tilbud til kunder med et handicap, som har fået godkendelse af kommunen til at benytte handicapkørselsordningen. Her skal rejsen bestilles senest 72 timer i forvejen."

Det samme gælder her, forhåndsbestillingen er overdreven, diskriminerende og dræbende for menneskers livskvalitet.

"...Assistancen er et tilbud i tidsrummet kl. 6.00 til kl. 24.00."

Det er særdeles diskriminerende, at det på grund af handicap er umuligt at benytte tog i det tidsrum, der kører tog, hvis man har brug for assistance med monsterliftene. Tænk, hvis man for andre grupper bestemte, at der ikke skal køre tog for dem mellem kl. 24.00 og 06.00. Ville de acceptere det? Nej, vel. Hvorfor er det ikke alle, der skal kunne benytte toget i samme tidsrum. Når man i luftfarten kan tilbyde assistance på alle tider af døgnet, så må det også kunne tilbydes i jernbanetrafikken. Frem til 2014 er der indgået kontrakt mellem DSB og transportministeren, som begrænser assistancen til at kunne foregå i tidsrummet kl. 06.00 - 24.00, hvorfor Dansk Handicap Forbund foreslår denne kontrakt genforhandlet her og nu.

Side 12 Individuel handicapkørsel

Her anbefaler vi på det kraftigste, at minimumskravet med de 104 ture forsvinder for de ganske få, der har brug for at kunne køre i det omfang, de ønsker. Til illustration af problemets alvor fik Dansk Handicap Forbund i efteråret 2009 fx henvendelser fra borgerne i Nordsjællandske kommuner, som havde opbrugt deres 104 ture (52 ture - tur/retur), og derfor ikke kunne komme nogen steder resten af året. En af dem var en kvinde, som ikke længere kunne besøge sin mor, som boede på et plejehjem. Det er blot et eksempel på det ydmygende i at skulle anmode sin kommune om ture - i øvrigt resultatløst, da kommunen kun bevilgede de 104 ture, som den skal. Samlet set bruger brugerne af kørselsordningen i gennemsnit ca. 19 ture årligt, men et fåtal kan og skal ikke nøjes med de 104 ture. Vi foreslår ophævelse af turrationeringen, alternativt at alle 104 ture per bruger lægges i en pulje, hvorfra man så frit kan bruge af den samlede pulje.

Side 12 nederst og side 13

Vi undrer os også over den jubel, som ministeriet giver udtryk for over Movia, da brugerne fra det tidligere HUR rent faktisk har oplevet en forringelse ved sammenlægningen. Ved ændringen skete der nemlig det, at personer med svært handicap bliver afsat ved hovedindgangen i offentlige bygninger. Det betyder i praksis, at fx kørestolsbrugere ikke længere køres helt ind til klasseværelse, mødelokale, festlokale, teatersal som tidligere. For nogle brugere var det en helt nødvendig service, som kunder i HUR/HT-området fik før sammenlægningen. Ændringen har alvorlige konsekvenser og har betydet, at Dansk Handicap Forbund får henvendelser fra personer, som klager over, at de bare bliver sat af ved fx en skoles hovedindgang, når de skal deltage i aftenskoleundervisning. Det handler om mennesker, der på grund af handicap ikke selv kan åbne døren, ikke selv kan tage elevatoren og ikke kan køre kørestolen ved egen hjælp frem til fx det klasseværelse, hvor undervisningen foregår og retur igen, når undervisningen er slut. Tidligere blev man kørt helt frem til det pågældende klasseværelse og blev hentet samme sted til den aftalte tid.

Andre forringelser er, at brugerne ikke længere får køresedler, og at brugere, der bestiller spontant - som fx gerne vil i biografen - får at vide, at turene er udsolgt. Af en ny undersøgelse foretaget af Movia-Flextrafik fremgår, at ca. 10 % er utilfredse med Movia-Flextrafik, og at de



flESTE utilfredse er mennesker med handicap. I Dansk Handicap Forbund har vi tidligere i en mini-undersøgelse blandt vores medlemmer boret i denne utilfredshed og vi kan se, at utilfredsheden ikke kan henholdes til kværulegeri, men til reelle problemer i forhold til usikkerhed om, hvornår man bliver hentet, udsolgte ture, for stor omvejskørsel, for høje priser, behov for særlig service som ovenfor nævnt.

Vi kan også forstå på side 13, at Transportministeriet har vanskeligheder med at sammenligne taksterne for individuel handicapkørsel, som ifølge loven **”...ikke må være væsentligt højere end taksterne for øvrig offentlig servicetrafik, der varetages af trafikselskabet. En sådan sammenligning er vanskelig, og dialogen er derfor ikke endnu helt afsluttet”**.

For Dansk Handicap Forbunds medlemmer er det ikke raketvidenskab, men simpel logik, at vi sammenligner priserne med, hvad andre mennesker skal betale for at blive befordret. Mennesker med handicap i erhverv sammenligner med, hvad andre uden handicap giver for billetter til tog og busser.

Førtidspensionister og folkepensionister sammenligner med, hvad andre pensionister giver for fx et månedskort. Som det er i dag betaler mennesker med handicap langt mere for transport end alle andre.

Dansk Handicap Forbund hilser velkommen, at mennesker med synshandicap får lettere adgang til befordring.

Med hensyn til pilotprojektet for blindes optagelse i kørselsordningen, så mener Dansk Handicap Forbund, at man bør overveje en taxaordning for denne gruppe og iværksætte nogle taxaforsøg desangående i tæt samarbejde med organisationerne af blinde og svagtseende. Kørestolsbrugere får ofte at vide, at de ikke kan få ture på de tidspunkter, de ønsker, og når Dansk Handicap Forbund påpeger problemet, har Movia en fast formulering, som lyder: **”Kørestolskapacitet er altid en begrænset ressource”**.

Personer med synshandicap har deres fulde førlighed og har derfor ikke brug for liftbiler, men kan bruge en almindelig taxa.

Kap. 3: Jernbane

Side 14

”Da de første jernbaner blev anlagt i 1800-tallet var gode forhold for kunder med nedsat mobilitet ikke det centrale. Det forventedes, at den rejsende kunne klare sig selv. Indstillingen til mennesker med et handicap har ændret sig betydeligt siden da.”

Det er fuldstændigt korrekt, men Dansk Handicap Forbund mener ikke, at behovene for kunder med nedsat mobilitet er gjort til noget tilstrækkeligt centralt i dag, og vi kan heller ikke læse det af dét ambitionsniveau, som Transportministeriet lægger for dagen med sin politik. Vi frygter derfor, at vi stadig bliver ved med at se særløsninger og udbygninger af særløsninger, der ikke dner, fordi de ikke lever op til nutidens principper for uafhængig mobilitet og ”Independent Living”.

Side 17



”Trods det løbende arbejde med løsninger baseret på filosofien ”design for alle” er der fortsat et stykke vej, før målsætningen om et barrierefrit rejseforløb for alle kan opfyldes. Der ligger f.eks. en stor udfordring i at skabe fri adgang mellem perron og tog, som især for kørestolsbrugere og gangbesværede er væsentligt, men også betyder noget for rejsende med eksempelvis barnevogn eller bagage. Den udfordring påhviler Banedanmark, som har ansvar for adgangsveje og perroner på stationerne, mens DSB har ansvaret for sta-tionsindretningen”.

Dansk Handicap Forbund mener ikke, at ansvaret for at skabe niveaufri adgang fra perron til tog kun kan henføres til Banedanmark. Som nævnt foreslår vi, at transportministeren - som en midlertidig løsning på dette meget store problem - stiller krav til operatørerne af banestrækningerne om at indbygge ramper eller kørestolslifte på togene, som vil kunne overvinde de forskellige perronhøjder på en given strækning, og som derfor hurtigt vil kunne skabe mulighed for i det mindste at kunne tage toget spontant. Det er lokoføreren, der betjener de togmonterede ramper eller lifte i modsætning til det udefra tilkaldte personale, der skal betjene monsterliftene, og som derfor kræver de 48 timers forhåndsbestilling.

Side 18 og 19

Her læser vi, at der på Ringbanens nyanlagte stationer er ***”etableret elevatorer til glæde for bevægelseshæmmede”*** - det er selvfølgelig meget pænt, når nogen glæder os, men vi må dog påpege, at elevatorer også er til glæde for andre passagerer med cykler, barnevogne, tunge rygsække, kufferter, børn, ældre m.fl. Med andre ord er elevatorer til gavn for en lang række mennesker.

”Hvad angår fjern- og regionaltrafikken anslår DSB, at tilgængeligheden mellem perron og tog i dag er tilvejebragt af operatørerne ved fuldkommen eller delvis indsættelse af lavgulvsbetjente tog på 50 ud af i alt 221 stationer.”

På side 19 dokumenteres det, hvor få stationer ud af det samlede antal, som står til uafhængig og dermed spontan rådighed for kørestolsbrugere, og at man i Transportministeriet (side 20) vil gøre optegnelserne ***”til et grundlag for fremtidige drøftelser og konkrete prioriteringer for at forbedre tilgængeligheden på stationerne”***.

Det mener vi i Dansk Handicap Forbund er alt for løst formuleret og for uforpligtigende - der skal opsættes klare handlingsplaner for, hvor mange stationer og tilhørende perroner med niveaufri adgangsforhold fra perroner til tog, der skal være tilgængelige om året, der skal udarbejdes handleplaner og der skal afsættes penge til det.

Side 21

”Det vil fortsat være nødvendigt at indarbejde rampeløsninger i fremtidens tog for at udligne forskellen mellem perron og tog. Indbyggede ramper i S-tog var en del af det politiske beslutningsgrundlag om god tilgængelighed i forbindelse med indkøbet af de nye S-tog.

Kravet til den indbyggede rampe er, at den skal være brugervenlig i forhold til kunder, der benytter kørestol, være let at betjene for lokoføreren, samt være driftssikker og kunne håndteres manuelt. Den valgte rampeløsning er tilvejebragt i dialog med Dansk Handicap Forbund og er nu indbygget i alle S-tog i forbindelse med dørene ved flexarealet. En håndbetjent rampeløsning findes ligeledes i Øresundstog og IC4-tog. Begge togtyper har sektioner med lave gulve, og det er togpersonalet, der betjener ramperne.”



Dansk Handicap Forbund har uden held påvirket til indbyggede ramper i IC4 og Øresundstog som i S-togene i stedet for ”slæberamperne”, som af lokoføreren skal findes frem, bæres til døren, sættes fast på dørtrinnet og retur igen. Når nu S-togramperne fungerer så godt for såvel kørestolsbrugere som for lokoførerne, er det svært at forstå modstanden mod samme eller en lignende løsning i IC4 og Øresundstogene. Indbyggede ramper ville angiveligt kunne løse spontanproblemet på en række perroner med for stort niveauspring og/eller med for stor luftafstand mellem perron og tog.

Kap. 4: Bus og taxi

Side 25

”I bybussen skal gulvet på adgangsvejen mellem en forbeholdt siddeplads eller et kørestolsområde overholde særlige bestemmelser om lille hældning. Områder, hvor gulvet hælder, skal være forsynet med en skridsikker overflade.”

Illustrationen viser, at terminologien ”en lille hældning” på en rampe er et relativt begreb, som meget let kan afholde kørestolsbrugere fra at kunne benytte rampen uafhængigt af hjælp. Det skal sikres, at chaufføren er forpligtet til at betjene rampen - præcis som det forgår i S-togene.

EU-direktivet kræver, at kørestolspladsen skal være mindst 1,30 m. For at kunne varetage pladsbehovene for brugere af el-kørestole og minicrossere anbefaler Dansk Handicap Forbund et større målkrav på min. 1,55 m.

”I bus, der benyttes til rutekørsel inden for landets grænser, og hvor ruten er mindst 100 km inkl. færgeoverfart, skal der være afsat plads til mindst to kørestolsbrugere. Er der flere afgang pr. dag, anses kravet for opfyldt, såfremt mindst én bus dagligt i hver retning er forsynet med to kørestolspladser.”

Dansk Handicap Forbund mener, at handicaptilgængelighed baseret på et afstandskrav på rutekørsel på over 100 km er diskrimination. Alle mennesker skal kunne tage bussen, når den kører.

Side 26 - 27

Om taxier læser vi, at taxi er en dyr transportform - men vi savner nogle beregninger. Er det noget, man har undersøgt eller noget man går ud fra? Hvor mange personer med synshandicap har behov for transport? Osv.

Kap. 5: Metroen

Side 29

Her står ganske korrekt, at Metroen og Ørestadsselskabet har inddraget handicaporganisationerne i planlægningsprocessen - ***”...dog med den begrænsning, at løsningerne ikke må være til ulempe for andre passagerer og skal være baseret på kendte løsninger, der findes på markedet”***.



Først og fremmest synes vi, ordet "ulempe" er stødende, da mennesker med handicap og deres hjælpemidler ikke er ude på at genere nogen, men blot dækker over personer, der vil med tog, bus eller Metro som alle andre. Og at alt skal være kendte løsninger, synes vi ikke er i harmoni med den politik for design, som regeringen har formuleret i publikationen DesignDanmark. Det er ærgerligt, at vores færden altid skal begrænses af andres ret til at komme med - samt af eksisterende løsninger.

Kap. 6: Vej

Side 33

Her står: "Hvis vejbestyrelser og deres rådgivere arbejder integreret med tilgængelighed lige fra projekternes indledende fase, bliver det ydre miljø mere tilgængeligt for alle."

Her anbefaler Dansk Handicap Forbund, som nævnt, lovkrav og bindende standarder for handicaptilgængelige udearealer i byer og på landet, som skal sikre, at vi kan færdes og fungere i vores byer, samt at her i stedet står: Vejbestyrelsen og deres rådgivere skal arbejde...

Ligeledes ønsker vi at gøre tilgængelighedsrevision obligatorisk. Det er vores oplevelse, at det er egentlig lovgivning, der vil kunne gøre en tiltrængt forskel på dette område og ikke som nu de gode viljer og henstillinger.

Side 40

"I motorvejsguiden, der udgives årligt i et oplag på 500.000 eksemplarer, kan læseren se, hvor der findes handicapfaciliteter på rasteplasserne langs motorvejene."

Dansk Handicap Forbund vil gerne have oplyst, hvilke kriterier der er for publikationens pålidelighed, da vore medlemmer tit har problemer med netop indretningen af handicaptoiletterne. Vejreglen er ok, så det skal sikres, at toiletter lever op til og er registreret efter Vejreglens anvisninger.

Kap. 7: Fly

Side 42

"Finder den enkelte, at forordningen er blevet overtrådt, kan personen indbringe sagen for lufthavnen eller det berørte luftfartsselskab. Hvis der ikke her kan opnås en tilfredsstillende behandling, kan vedkommende klage til den myndighed, der er udpeget som håndhævelsesorgan - dvs. i Danmark SLV."

Det synes vi i Dansk Handicap Forbund er en god ide, at man har et klageorgan, som kan tage sig af klager til brug for udvikling og bedre eller ændrede procedurer. Vi så gerne flere forpligtende forordninger vedr. transport og veje - og med mulighed for at klage ved overtrædelser.

Side 43

"Af hensyn til sikkerheden om bord kan der kun medtages et vist antal passagerer med et handicap. Der er desuden regler for, hvor i flyet handicappede må være placeret."



Vi skal gøre opmærksom på, at den formulering "...handicappede..." virker stødende på mange af vores medlemmer, og vi vil foreslå formuleringen "...mennesker med handicap...".

Vi mener iøvrigt ikke, at der er "regler" for, hvor i flyet vi som passagerer med handicap "må placeres". Vi mener, det er helt op til de enkelte luftfartselskaber at bestemme en procedure for sædetildeling til PRM.

Via Luftfartens Handicapråd, EDF og i direkte EU-sammenhænge påvirker vi til en række forbedringer af forordningen, så den i langt højere grad respekterer betydningen af vores hjælpemidler og af tilgængelighed på fly. Vi arbejder på, at en revision af forordningen skal kunne løse følgende problemer:

- ♻ Fælles regler for sædeplacering i fly, som skal afhjælpe problemet, at de fleste luftfartselskaber tvinger kørestolsbrugere til at blive båret henover flere sæder til en vinduesplads "af sikkerhedsgrunde", og at kørestolsbrugere bæres langs en meget smal flygang helt ned til sæder i flyets haleparti "af sikkerhedsgrunde", og fordi "det er bedst for dig, så du er tæt på toilettet" (som ikke kan anvendes af kørestolsbrugere).
- ♻ Passager med handicap opfattes som syge og skal udfylde et lægeattesteret medicinsk skema som betingelse for at kunne rejse.
- ♻ Det skal afklares og gøres klart, at lufthavnene har ansvaret for hjælpemidler, indtil de befinder sig ombord på flyet.
- ♻ Ændring af et utilstrækkeligt maksimumbeløb i forordningen for luftfart til samme regel som i den nye forordning for tog, hvor der ikke er begrænsninger på erstatningen for tab af eller skade på hjælpemidler.
- ♻ Ændring af reglen om, at der kun kan medtages maksimum to hjælpemidler per person med handicap til en individuel regel, som tillader gratis medtagelse af dét antal hjælpemidler og udstyr, som er nødvendigt for et fåtal for simpelthen at kunne fungere på bestemmelsesstedet (el-kørestol, manuel kørestol, person-rejselift og/eller...).
- ♻ Definerer krav til handicaptilgængelighed til og på fly og udvikling af standarder herfor, såsom krav til handicaptilgængelige fly-toiletter og krav om on-board wheelchairs på fly mv.
- ♻ Mulighed for, at vi kan købe billetter og bestille assistance online. KLM - www.klm.com - tilbyder et onlinesystem, hvor processen opdeles i to. Man bestiller sin billet og får oplyst et telefonnummer til et servicecenter, som man kan aftale nærmere med (behov for assistance, store lastluger osv.)

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

Med venlig hilsen



Susanne Olsen

Susanne Olsen
Landsformand

Claus Bjarne Christensen
Arkitekt m.a.a. og tilgængelighedsrevisor
Formand for bygge- og trafikpolitisk udvalg,
Dansk Handicap Forbund