

**DANSK HANDICAP FORBUND  
BYGGE- OG TRAFIKPOLITISK UDVALG**

/Lena Nielsen  
Holtevej 10, 4571 Grevinge  
Tlf.: 59 65 95 86  
E-mail: [lena.nielsen@c.dk](mailto:lena.nielsen@c.dk)



**DANSK  
HANDICAP  
FORBUND**

Hans Knudsens Plads 1A  
2100 København Ø  
Telf. 39 29 35 55  
Telefax 39 29 39 48

2. januar 2009

Til: Trafikstyrelsen  
E-mail: [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)  
Cc: [at@trafikstyrelsen.dk](mailto:at@trafikstyrelsen.dk)

Ang.: **Høring EU-forordning 1371/2007**

Hermed fremsendes Dansk Handicap Forbund/Bygge- og Trafikpolitisk Udvalgs høringssvar til ændring af Jernbaneloven i forbindelse med EU-forordning nr. 1371/2007 om togpassagerers rettigheder, herunder rettigheder for passagerer med handicap.

Dansk handicap Forbund tilslutter sig behov og bekymringer udtrykt i Danske Handicaporganisationers høringssvar, hvorfor nedenstående skal ses som et supplement hertil.

Dansk Handicap Forbund vil fokusere på 2 ting:

- ♣ De mangelfulde standarder for tilgængelighed i dén TSI PRM, som denne EU-forordning henviser til.
- ♣ Vigtigheden af at sikre niveaufri adgang fra perron til tog.

\*\*\*\*\*

**TSI PRM**

Af dette link til forordningen fremgår bl.a. følgende:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:01:DA:HTML>

**Fysiske barrierer skal gradvis fjernes - men efter TSI ´ens standarder**

11) "Jernbanevirksomheder og stationsledere bør gennem overensstemmelse med TSI (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet) for bevægelseshæmmede personer tage hensyn til handicappede og bevægelseshæmmede personers behov med henblik på i henhold til den gældende fællesskabsret vedrørende offentlige indkøb at sikre, at alle bygninger og alt rullende materiel i forbindelse med nyanskaffelser, nyopførelser eller omfattende renoveringer gøres tilgængelige ved gradvis at fjerne fysiske hindringer og funktionsmæssige begrænsninger."

Vi ser her, at manglen på implementering af dansk lovgivning på handicapområdet nu får dén konsekvens, at ovenstående EU-direktiv (TSI PRM) vil blive lovgrundlaget for handicaptilgængelighed til tog i Danmark.

Dansk Handicap Forbund vil derfor benytte denne mulighed til igen at understrege, at standarderne for handicaptilgængelighed i TSI ´en ikke vil kunne indfri vores behov, ønsker og forventninger til at kunne tage toget spontant og med størst mulig selvhjulpethed -

TSI'en har indbygget en alvorlig diskrimination af passagerer med kørestole, elkørestole og mini-crossere i forhold til adgang til tog og brug af handiptoilet mv., da målene er for små, ramperne alt for stejle, liften for kort, den tilladte vægt for kørestol med passager er max. 200 kg; krav som ikke er kompatible med FNs konvention om menneskerettigheder for mennesker med handicap (underskrevet af EU og Danmark d. 30. marts 2007).

TSI'ens standarder på handicapområdet er udtryk for absolut laveste fællesnævner, som har taget udgangspunkt i alt for små engelske og oldtyske standarder, som er overleverede gennem generationer, og som ikke vil kunne varetage en up-to-date tilgængelighed til tog for passagerer med handicap i de lande, hvor moderne kostbare hjælpemidler som fx el-kørestole bevilges og anvendes mere almindeligt til afhjælpning af et bevægehandicap.

\*\*\*\*\*

### **Spontanrejser og selvhjulpethed**

Det vigtigste for DHFs målgrupper af kørestolsbrugere og gangbesværede er lovfæstede rettigheder til dén form for tilgængelighed, der vil kunne give passagerer med handicap mulighed for at kunne tage toget spontant og med størst mulig frihed og uafhængighed.

### **Niveaufri adgang fra perron til tog**

Trinfri indstigning fra perron til tog er den optimale løsning for alle passagerer, dvs. at perronhøjden - som et minimum på de store/mest befærdede stationer - er den samme som gulvhøjde i lavtgulvstog (perronhøjde 55 cm over skinnehøjde).

Denne løsning er den absolut bedste og har stor betydning for såvel regularitet som for mulighed for spontankørsel og uafhængighed for passagerer med handicap.

At skulle bestige trin og trapper op til tog er for alle mennesker en langsommelig og mere eller mindre besværlig affære, og for passagerer med handicap endnu mere langsommelig, forsinkende og assistance-krævende.

Som en overgang til målet med niveaufri adgang anbefales overvejelse af midlertidige løsninger med partielt hævede perronarealer kombineret med ramper eller lifte monteret på togene.

Eksempler på partielle perronforhøjelser fra andre lande:

Actually, in the United States, many PRM use these facilities. But because each stop only has one such facility (per direction), it can get crowded at times in the accessible compartment!



Graphic 1: fixed platform ramps (Dallas)

### One platform, two heights



photo Durlach

Graphic 2: One platform with two heights (Amsterdam and Utrecht, both metro/light rail vehicles)

### Ombordtagnings-grej

Ramper på tog anbefales på de strækninger, hvor højdeforskellene mellem perron og lavtgulvsvogn kan indfri en rampehældning på max. 6% (se undtagelse under afsnittet om ramper herunder).

Lifte - som kan overvinde en strækning forskellige perronhøjder - anbefales på de strækninger, hvor en rampe ikke vil kunne holde en hældning på max. 6%.

### Ramper

Ramper skal være monteret på toget og betjenes af ombord-personale

Bredde: 80 cm, helst 90 cm.

Rampens længde afhænger af højdeforskellen mellem perron og toggulvhøjde:

- ♻ Op til 10 cm højdeforskel fra perron til toggulv max. 10 % rampehældning.
- ♻ Over 10 cm højdeforskel fra perron til toggulv max. 6% rampehældning.

### Lifte

Lifte skal være monteret på toget og betjenes af ombord-personale

- ♻ Løftekapacitet: min. 300 kg, helst mere.
- ♻ Bredde: 80 cm, helst 90 cm.
- ♻ Længde: 140 cm, helst 150 cm af hensyn til el-kørestolsbrugere, mini-crossbrugere, el-kørestolsbrugere med respirator, m.fl.

### Monsterlifte

Togpassagerer med handicap er trætte af gammeldags stive løsninger og ydmygende pålæsninger på klodsede lifte, som er mandskabskrævende og teknisk og kommunikationsmæssigt sårbare.

DHF/BTPU tager afstand fra fremadrettede løsninger med de stationsbaserede monsterlifte, da denne løsning forhindrer spontankørsel og kræver 48 timers forvarsel, fordi andre end togets ombord-personale skal hidkaldes og kommunikeres med for assistance, også hver gang der er forsinkelser, osv. En kommunikation, som ofte glipper, og som medfører mange dårlige rejseoplevelser for passagerer med handicap.

Da nogle af stationsliftene ovenikøbet er for korte, udelukkes elkørestolsbrugere, minicross-brugere og el-kørestolsbrugere med respirator fra at kunne tage toget, hvilket selvfølgelig ikke er ok eller i overensstemmelse med FNs handicapkonvention.

### Udvidelse af assistance-tider

Passagerer med handicap skal kunne tage toget i samme tidsrum som alle andre togkunder. Det er derfor vigtigt at tage politisk initiativ til at udvide tidsrummet, hvor man kan få assistance til monsterliftene til det tidsrum, hvor der kører tog, så man som fx århusianer vil kunne tage toget til en koncert eller fodboldkamp i København uden at være tvunget til at påbegynde hjemrejsen stort set før koncerten er begyndt.

## Handleplaner

Da størstedelen af perronerne på det danske jernbanenet ikke fremstår med den europæiske standardhøjde på 55 cm, men med meget lave perronhøjder helt ned til 26 cm, vil vores forventning til spontanrejser og selvhjulpethed kræve politisk lydhørhed og handling i form af en tids- og budgetopfulgt handleplan med målet gradvist at skabe niveaufri adgang fra perron til tog på den ene togstrækning efter den anden.

Et eksempel kunne være Schweiz, hvor regeringen har optaget spontan-politikken som udgangspunkt for en bindende handicappolitik med lovgivning og handleplaner for togområdet - "The Federal Act on Equality for People with Disabilities" (EPDA, SR 151.3). Se til evt. inspiration websiten: [www.bav.admin.ch/mobile/index.html?lang=en](http://www.bav.admin.ch/mobile/index.html?lang=en)

I håb lydhørhed.

Med venlig hilsen  
p.u.v.

Lena Nielsen