



MINISTEREN

Dato 27. april 2007
J. nr. 500-13

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 12. april 2007 stillet mig følgende spørgsmål 41 vedrørende L 159, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 41:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 10. april 2007 fra Handicaprådet, Frederiksberg Kommune, jf. L 159 - bilag 12."

Svar:

Det skal generelt om forholdet til handicaporganisationerne oplyses, at der siden 1994, gennem de forskellige stadier af den nuværende metros tilblivelse har været kontakt med handicaporganisationerne, de første år kanaliseret gennem det daværende Bolig-, Motor- og Hjælpemiddeludvalg, "BMH" og de senere år kanaliseret gennem De samvirkende Invalideorganisationer, "DSI". Det fremgår af Udredningen om Cityringen, at DSI (bistået af Center for Tilgængelighed) også i lighed med en række andre interessenter har haft lejlighed til at ytre sig om Cityringen ved et møde i ministeriet.

Generelt er indtrykket af den mangeårige kontakt med handicaporganisationerne, at der er generel tilfredshed med metroens udformning, selvom der ind imellem dukker mindre forhold op, som forsøges forbedret ved nyanlæg, dels på Østamager-banen, dels på Cityringen.

I henvendelsen fra det lokale handicapråd på Frederiksberg fremsættes imidlertid nu et ønske om, at handicappede i kørestol skal være selvhjulpne ved evakuering af et tog i tunnelen i tilfælde af brand eller lignende.

På metroens nuværende stationer er der for første gang i Danmark skabt en fuldstændig niveaufri indstigning med et minimalt gab mellem perron og toggulv. Denne løsning gør, at kørestolsbrugere kan færdes fuldstændigt selvhjulpent i metroen.

Evakuering af et tog i tunnelen på grund af brand eller lignende vil være en situation, som der – heldigvis – kun er en uendelig lille sandsynlighed for skal opstå. Hovedprincippet i Metroens indretning er, at et tog, uanset om en af togets røgdetektorer registrerer brand, eller om der trækkes i nødbremsen, vil fortsætte til næste station om overhovedet teknisk muligt. På stationen vil kørestolsbrugeren kunne forlade toget uden hjælp fra andre.



Forholdene ved evakuering af kørestolsbrugere fra et metrotog i tunnel uden for stationerne kan med rimelighed sammenlignes med den risiko kørestolsbrugere befinder sig i ved at opholde sig i etagebygninger. I en brandsituation må elevatorerne ikke benyttes, fordi man risikerer at strømmen afbrydes, medens man opholder sig i elevatoren. Også her må kørestolsbrugeren forlade sig på brandvæsenets eller evt. andres hjælp.

Evakuering af en kørestolsbruger fra toget i tunnelen uden for stationerne ved egen kraft forudsætter nedenfor nævnte store ændringer i projektet, som det vil være overordentligt kostbart at gennemføre samtidig med, at de ikke fuldt ud vil kunne imødekomme ønsket:

- Hvis en kørestol skal kunne passere gabet mellem tog og nødfortov i en kurve, må afstanden ikke være ret stor, og det betyder, at linjeføringen skal ændres væsentligt, fordi tunnelens kurver skal være meget bløde. Da en række stationsplaceringer forudsætter brug af skarpe kurver på forbindelserne til nabostationerne, bliver konsekvensen, at en række stationer må flyttes, f.eks. vil det ikke være muligt at betjene både København H og Rådhuspladsen, og en af stationerne må derfor flyttes.
- Fortovet skal forhøjes til samme højde som gulvet i toget
- Fortovet skal være væsentlig bredere, hvilket vil forøge tunneldiameteren og dermed fordyre tunnelanlægget, skønsmæssigt i størrelsesordenen 50 pct.
- Alle 23 nødsakke skal udvides og forsynes med egentlige elevatorer
- Ved nødtransversaler, i vendesporskamre og i afgreningskamre er nødfortovene afbrudt og forsynet med trapper til krydsning af sporene. Her skal i givet fald etableres en hel række ekstra nødsakke med elevatorer.

Samlet vil der blive tale om en forøgelse af anlægsomkostningerne på Cityringsprojektet på 50-100 pct. For disse ekstra omkostninger opnås imidlertid ikke, at kørestolsbrugere bliver fuldt selvhjulpne, idet der fortsat vil være problemer med passage af et stort gab mellem tog og nødfortov, selv i den situation, hvor linjeføringen er ændret radikalt. Samtidigt er passagen mellem spor og nødfortov besværliggjort for redningsmandskabet pga. det forhøjede nødfortov.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen