
Foretræde Folketingets Transportudvalg 19. april 2012

Adgang til transport er en rettighed og den tilhører alle -

Samme behov for fri mobilitet

- Som personer med handicap har vi samme behov for at kunne tage toget spontant og uafhængigt som personer uden et handicap.
 - FN's Handicapkonvention fastslår:
 - ⌘ retten til at kunne tage toget ligeværdigt og baseret på princippet om Universelt Design – artikel 9
 - ⌘ retten til at være uafhængig af andre personer – artikel 3
 - ⌘ retten til at blive behandlet med værdighed – artikel 3
 - ⌘ Etc.
-

Problemets omfang: EU anslår at 40 % af en given befolkning - herunder Eu's befolkning på i alt 501 millioner mennesker - har adgangsproblemer i forhold til togrejser -



Tilgængelighed til tog er derfor efterspurgt og vil udgøre et kæmpestort markedspotentiale over de næste 30 år.

For kørestolsbrugere, rollatorbrugere - og mange andre med os - er det afgørende med trinfri adgang fra perron til tog.



I EU er der 80 millioner borgere med handicap

Rigtigt tænkt tilgængelighed med niveaufri adgang og lavgulvsvogne gavner også passagerer med barnevogne, børn, cykler og tunge kufferter



Her ét af de allerstørste problemer



Den stationsbaserede kørestolslift med øgenavnet “Monster-liften” – den er uværdig, skaber dyb afhængighed af andre personer - og den er årsagen til, at vi tvinges til at forhåndsvarsle vores togrejser 48 timer før.

48 timers forhåndsvarsel

- Fordi denne lifttype kræver assistance til at kunne blive betjent af personale, som skal hidkaldes udefra fra fx Falck eller taxa og som derfor kræver 2 døgn forvarsel af vores togrejser. På landsplan er der 296 togstationer. Passagerer med handicap kan med bestilt assistance rejse til og fra 66 af disse stationer.
 - En assistance, som ovenikøbet ikke ydes i hele det tidsrum der kører tog, men er begrænset til kl. 6 - 24 på 47 større stationer og kl. 8 - 15 på 19 mindre stationer.
-

Fri mobilitet afhænger af valget af adgangsløsninger -

Dansk Handicap Forbund anbefaler at ramper eller lifte indbygges som en del af toget, fordi de betjenes af lokoføreren, og derfor kan give kørestolsbrugere og rollatorbrugere samme mulighed som alle andre for at kunne tage toget spontant og med størst mulig selvhjulpenhed (minus de 48 timers varsel).

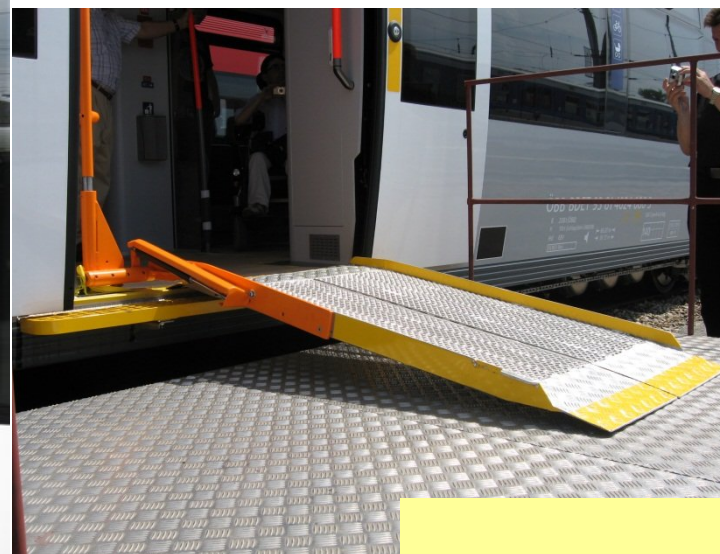
Indtil vi har opnået Handicapkonventionens niveau med Universelt Design – og i stedet for at skabe adgangsløsninger med alt for stejle ramper eller monsterlifte - anbefaler vi etablering af partielt hævede perroner ud for togets lavgulvssektion og afmærket med det internationale handicapsymbol.

Rampe integreret i toget



Halv-automatisk rampe i togets dørkarm i 112 S-tog. Rampen betjenes af lokoføreren og tillader passagerer med handicap at kunne tage toget spontant til 84 S-togsstationer ud af de 87 i alt.

Denne løsning er fra Østrig



Rampens længde er 1600 mm
og kan bruges til perronhøjder
på 380 - 550 mm

**Halv-automatisk rampe i toget –
indbygget i dørkarmen i 171 østriske tog**

Takket være det Schweiziske dobbeltdækkertog - og den schweiziske måde at tænke på – har vi i Danmark et lille antal tog med en fuldt automatisk rampe integreret i togets gulv.



En fin løsning – som tillader spontane togrejser -

Denne løsning er også fra Schweiz



Partielt hævet perron – bemærk den svage opbygning af perronbelægningen langs med perronen og toget for at matche niveaufri adgang og independent mobility – i Schweiz er lavtgulvstog udstyret med et automatisk trinbrædt “Klapp-bzw” -

Independent mobility



Hvis vi får IC4 på skinnerne, vil de give mulighed for spontanrejser til 50 stationer. Men desværre bliver IC4 ikke udstyret med de moderne ramper, men med de såkaldte "slæberamper", som lokoføreren skal finde frem, bære hen til indgangspartiet, fastgøre, folde den ud, osv.

Denne løsning er fra Amsterdam, Holland



Partielt hævet perron til højgulvstog -

Denne løsning er fra Dallas, USA



Partiel perronhævning til højgulvstog

Denne løsning er fra Canada



Højgulvstog med en indbygget lift kan overvinde forskellige perronhøjder –
Indbyggede kørestolslifte tillader spontane togrejser, da lokoføreren betjener disse lifte -

Denne løsning er fra Sverige - X2000 tog



Desiro-toget



Desiro-toget kører på mange banestrækninger i Danmark. Hvis man ville forpligte lokoføreren/personalet til at udlægge en rampe ville Danmark bliver meget mere tilgængeligt. (Forpligtigelsen kender vi fra S-tog)



Løsningen er lige til – men viljen mangler

Den amerikanske lovgivning for adgang til tog er meget mere rettighedsbaseret og fremmer vores muligheder for at kunne tage toget uafhængigt - på ethvert tidspunkt og uden forvarsel -

- ♿ 1. prioritering er niveaufri adgang fra perron til tog, også ved ombygninger.
- ♿ 2. prioritering er at tilpasse en specifik del af perronen, så kørestolsbrugere får adgang ved egen hjælp (i stedet for at tilpasse hele perronen).
- ♿ 3. prioritering er ombordtagningsgrej INDE i toget (såsom en rampe eller en lift, som er integreret i togets design) og
- ♿ 4. prioritering - og kun hvis intet andet er muligt – en ekstern lift.

En genial strategi, som på sigt vil kunne løse kørestolsbrugeres adgangsproblemer fra perron til tog - især i forhold til de eksisterende perroner med vidt forskellige højder og de gamle tog.

Dansk Handicap Forbund arbejder for at få EU og Danmark til at optage denne strategi for spontankørsel som en del af deres handicappolitik og fulgt op med tids- og budgetopfulgte handleplaner.