

Dokument oprettet 07. marts 2014
Sag 19-2014-00083 – Dok. 153913 MOL/kft

DH's pejlemærker til Transportministeriets kommende aftale med DSB

Handicapservice

Assistancen til personer med handicap skal gøres langt mere fleksibel og give mulighed for langt mere spontan befording:

- Personer med handicap skal kunne få assistance på stationerne, så det bliver muligt at tage med toget i samme tidsrum, som andre kan tage med toget, uanset om der er tale om lokale tog, regionale tog, nationale tog eller internationale tog. I dag er det kun muligt at få assistance fra kl. 6.00 til kl. 24.00 på 47 af de største stationer og fra kl. 8.00 til kl. 15.00 på yderligere 19 mindre stationer. Fremover skal mulighed for at få assistance være i overensstemmelse med EU's forordning om jernbanepassagerers rettigheder. Det er den ikke i dag.
- Personer med handicap skal kunne få assistance uden at skulle bestille senest 48 timer før afrejse, dvs., at man skal kunne få assistance ved ankomst. På de stationer, hvor der er stor højdeforskel, og derfor er behov for opstilling af særlig lift på perronen, skal der maksimalt kræves en varsling på 2 timer, således at personalet på stationen kan organisere sig i forhold til at levere den nødvendige assistance, eller der kan træffes aftale med en ekstern leverandør af denne assistance, fx det lokale taxiselskab.

Enmandsbetjente tog og førerløse tog

Enmandsbetjente tog eller førerløse tog kræver, at togene er indrettet til dette:

- Når enmandsbetjente tog eller førerløse tog indføres, skal togene leve op til krav om tilgængelighed for personer med handicap, heriblandt niveaufri adgang for kørestolsbrugere, således det bliver muligt spontant at tage med toget uden assistance fra togføreren eller andre personalegrupper. Se punkt om indkøb af nye tog.
- Der skal være fleksibel assistance for de personer med handicap, der har behov for dette, se ovenstående punkt om Handicapservice.

Indkøb af nye tog

I forbindelse med indkøb af nye tog skal ministeriet i udbudsmaterialet stille krav om, at alle tog lever op til krav om tilgængelighed, heriblandt nedenstående:

- De europæiske krav i TSI PRM, den tekniske specifikation for interoperabilitet, der omhandler tilgængelighed, men desværre i form af EU's absolutte mindstekrav til handicaptilgængelighed til og i tog, og som derfor ikke vil kunne give en fremtidssikret ny dansk jernbane af minimumskvalitet i forhold til handicaptilgængelighed.

DH vil derfor på det stærkeste opfordre til i udbudsmaterialet, og i samarbejde med handicaporganisationerne, at sikre ovennævnte højere tilgængelighedskvalitet med mulighed for at kunne tage toget spontant og uafhængigt af andre personer, og gældende for alle målgrupper af togpassagerer med handicap.

- Nationale ønsker, der ikke er med i TSI'en, findes i dialog med handicaporganisationerne. F.eks. vil de højhastighedstog, der kan køre 230 km/t, kunne leveres som lavgulvstog og dermed med niveaufri indstigning, hvor højhastighedstog, der kan køre 250 km/t, ikke vil kunne leveres som lavgulvstog, og hvor der derfor skal etableres afhængighedsskabende barrierer i form af ramper eller lifte og dermed det afledte diskriminerende forhåndsvarsel på 48 timer. Desuden skal afdelinger med plads til servicehunde og førerhunde klart markeres i toget for at sikre en adskillelse af personer med allergi.
- Inddragelse af repræsentanter for handicaporganisationerne gennem tilgængelighedspanel, herunder bl.a. via test af mock up af togvognene.

Anlæg af nye stationer/platforme

I forbindelse med anlæg af nye stationer og platforme skal ministeriet i udbudsmaterialet stille krav om, at stationer og platforme skal leve op til krav om tilgængelighed, heriblandt nedenstående:

- Krav i Bygningsreglementet om tilgængelighed, hvor DH dog anbefaler sikring af et højere niveau svarende til SBI's (Statens Byggeforskningsinstitut) "kvalitetsniveau B", som beskriver en højere kvalitet svarende til DS 3028, SBI-anvisning og tjeklister.
- Kravene i vejreglen "Færdselsarealer for alle".
- Inddragelse af repræsentanter for handicaporganisationerne gennem tilgængelighedspanel, som det har været gjort i forbindelse med metroen.

Indkøb af flere vogne til eksisterende tog

I forbindelse med indkøb af flere vogne til eksisterende tog skal ministeriet stille krav om, at nye vogne sikrer bedre spontantilgængelighed end eksisterende tog, blandt andet ved at:

- sikre tilgængelighed, og dermed adgang til spontankørsel med Øresundstog, ved at sikre i udbudsmaterialet, at de nye vogne, der skal indkøbes, har automatisk udskydelige trinbræt, der næsten ved alle stationer vil kunne udligne afstands- og niveauforskellen fra perroner til tog, samt at man bygger en lille smule om i de nuværende togsæt på Kystbanen, så de også får nye udskydelige trinbræt. For det kan godt lade sig gøre.
- IC3-højtgulvstog kan gøres spontant tilgængelige for personer med handicap ved at indkøbe nye lavgulvsvogne, der vil kunne kombineres med de eksisterende vogne. Dette ville udover langt bedre tilgængelighed også betyde, at IC3 vil kunne medtage flere kunder i de mange år, de fortsat skal køre.

Ombygning af eksisterende stationer og platforme

I forbindelse med ombygning af eksisterende stationer og perroner skal ministeriet stille krav om, at disse skal leve op til krav om handicaptilgængelighed:

- Krav i Bygningsreglementet om tilgængelighed.
- Kravene i vejreglen "Færdselsarealer for alle".
- Inddragelse af repræsentanter for handicaporganisationerne gennem tilgængelighedspanel, som det har været gjort i forbindelse med metroen.
- Partielle perronforhøjninger. På nogle togstrækninger er ukurante perronhøjder en afgørende barriere for spontantilgængeligheden til tog. DH anbefaler i samarbejde med handicaporganisationerne, at der udarbejdes en langsigtet tids- og budgetopfulgt handlingsplan for at løse denne store udfordring, men på den korte bane er der behov for partielle perronforhøjninger for at sikre uafhængigheden for passagerer med handicap, der ellers vil have behov for assistance for at kunne tage toget.