



Til  
Transportminister Magnus Heunicke  
Folketingets Transportudvalg

15. maj 2014

## Vedrørende fornyelse af nuværende kontrakt mellem DSB's og Transportministeriet

---

Den nuværende kontrakt mellem DSB og Transportministeriet for perioden 2005 – 2014 udløber 31. december 2014, og forhandlingerne om en ny kontrakt er gået i gang.

Dansk Handicap Forbund har fire anbefalinger til den nye DSB-kontrakt:

### 1. Afskaf kravet om 48 timers forhåndsbestilling

Den nye aftale skal sikre, at vi som kørestolsbrugere m.fl. skal kunne tage toget uden at skulle bestille assistance til betjening af de stationsbaserede "monsterlifte" 48/72 timer før afrejse, dvs., at vi skal kunne få assistance ved ankomst eller med absolut mindst mulige forvarsel. "Monsterliftene" er placeret på stationerne og bruges som indstigningshjælpemiddel, hvor der er en stor højdeforskel mellem perron og tog.

Dansk Handicap Forbund har undersøgt denne problemstilling i andre lande, som viser, at andre landes forhåndsvarsel er langt kortere og langt mere fleksibel; fx anbefaler man i Norge, England og Tyskland at bestille 24 timer (en dag) før for at være sikker på den bedst mulige rejse, og også i Sverige tilbydes den nødvendige hjælp inden for rimelighedens grænser, hvis kørestolsbrugere ikke bestiller inden for den anbefalede tid. I Holland anmoder man blot om, at der bookes assistance tre timer før afrejse.

### 2. Indfør assistancemuligheden til hele den tid, der kører tog

Den nye aftale skal sikre, at vi som kørestolsbrugere kan få assistance til betjening af disse "monsterlifte" i hele den tid, der kører tog i stedet for som i DSB's nuværende trafikkontrakt, hvor vores mulighed for at kunne få denne assistance er begrænset til kl. 6.00 – 24.00 på 47 større stationer og kl. 8.00 – 15.00 på 19 mindre stationer. Det er stærkt begrænsende for vores bevægelsesfrihed og et udtryk for forskelsbehandling, at vi ikke ligesom andre kan tage toget i hele det tidsrum, der kører tog. Hvis der igen sammenlignes med vores nabolande er den danske tidsbegrænsning meget usædvanlig og efter vores opfattelse dybt diskriminerende. Det er vigtigt at have lige regler for alle, hvorfor man ikke kan stille personer, der har brug for hjælp, ringere end de øvrige passagerer.

### 3. Indkøb af nye tog skal sikre niveaufri adgang fra perron til tog

Den nye aftale skal sikre, at DSB pålægges at efterleve de EU-retlige og menneskeretlige forpligtelser til ikke at skabe nye barrierer og til at fjerne de eksisterende barrierer for tilgængelighed til togrejser for passagerer med handicap, herunder kørestolsbrugere.

Det skal derfor varetages og reelt sikres, at DSB ved udbud og indkøb af nye tog skal kunne efterleve principperne om "Universelt Design" og ligeværdig adgang til at kunne tage toget. Med Danmarks mange nye toginvesteringer skal der kunne opnås reelt niveaufri adgang fra perron til



tog, jf. Handicapkonventionens princip om Universelt Design / Design for alle, her helt konkret ved at stille krav om at perronhøjder og de nye togs indstigningshøjde skal sikres at være i niveau. Det kan efterleves ved at alle togvognene i alle de nye tog skal være lavgulvsvogne og udstyret med automatisk udskydelige trin, så de er indstignings-kompatible med EU's krav til en perronhøjde på 55 cm over skinner.

Så vidt vi er orienteret, skal højhastighedstog i Danmark ikke køre hurtigere end 220 – 230 km/t og vil derfor kunne leveres som lavgulvstog og dermed med niveaufri indstigning i alle togets vogne – Universelt Design – i modsætning til højhastighedstog, der kan køre 250 km/t, og som "af sikkerhedsgrunde" ikke vil kunne leveres som lavgulvstog, og hvor der derfor skal etableres afhængighedsskabende barrierer med indstigningshjælpemidler og afhængighed af hjælp fra andre personer.

Vi ville sætte meget stor pris på afklaring af / information om netop dette forhold om højhastigheder i Danmark relateret til muligheden for at kunne få lavgulvsvogne i alle togets enheder, da det vil betyde en meget stor positiv forskel i vores bevægelsesfrihed, og vi ved forespørgsler herom afvises generelt med baggrund i "sikkerhed"?

Hvis vi igen sammenligner med vores nabolande, er der ingen tvivl om, at når der arbejdes målrettet med spontan-tilgængeligt materiel, mindskes behovet for assistance, hvilket selvfølgelig også er en stor besparelse.

Nye tog har en rigtig lang levetid, og det er ubærligt, hvis de planlagte nye lyntogslinjer med superlyntog mellem de store byer også i de næste 150 år vil fremstå med barrierer for togpassagerer med handicap.

I det hele taget er det afsindigt vigtigt at benytte denne enestående mulighed for at stille effektive krav til spontan-tilgængelighed for passagerer med handicap i forbindelse med højhastighed og elektrificeringen af den danske jernbane, herunder nye projekter såsom baner på Vestfyn og i Østjylland, København-Køge-Ringsted-banen, Jelling - Billund og Femern forbindelsen, og også hvor der skal anlægges manglende dobbeltspor, sidebaner opgraderes til højere hastigheder, stationer åbnes / genåbnes osv.

#### 4. Eksisterende tog og for lave perroner

Hvor der i forhold til togstrækninger med eksisterende tog og for lave perroner ikke er niveaufri adgang fra perron til tog, anbefales på lavgulvstogene IC4 og IC2 indbygning af automatiske ramper på toget (som på S-togene eller de Schweiziske dobbeltdækkertog), og på højtgulvstog som IC3 og IR4 at indbygge lifte i toget (som fx på de svenske X2000 tog), som kan overvinde forskellige perronhøjder og som vil kunne sikre, at vi som passagerer med handicap i takt med forbedringerne, i det mindste vil kunne tage toget spontant, da denne type indstigningshjælpemidler betjenes af lokofører.

I håb om lydørhed.

Med venlig hilsen

Susanne Olsen  
landsformand

Lena Nielsen  
bygge- og trafikpolitisk udvalg