

Transportministeriets tilgængelighedspolitik

Transportpolitik for mennesker med et handicap



2. | Transportministeriets tilgængelighedspolitik

Transportministeriets tilgængelighedspolitik

Transportpolitik for mennesker med et handicap

Transportministeriets tilgængelighedspolitik

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
ISBN, trykt version: 978-87-91013-49-2
ISBN, netdokument: 978-87-91013-50-8
Forsideill.: René Strandbygaard
Tryk: Glumsø Bogtrykkeri A/S
Oplag: 500



Forord

Mobilitet skaber vækst og arbejdspladser i det danske samfund. Tilgængelige transportløsninger, der giver god mobilitet for alle brugere, er derfor et vigtigt mål i regeringens transportpolitik. Der arbejdes løbende med dette – f.eks. ved udformning af stationer, fortove og veje og indretningen af busser og tog. At skabe fuld tilgængelighed er imidlertid kompliceret. Tilgængelighed for mennesker med et handicap har ikke altid været tænkt ind i planlægningen. Det er derfor ikke realistisk at fjerne alle barrierer med ét slag. Og der *vil* være tilfælde, hvor det ikke kan lade sig gøre at skabe lige adgang for alle.

Målet er at skabe et system, der er så tilgængeligt som praktisk muligt, samtidig med at funktionaliteten og effektiviteten i det samlede transportsystem bibeholdes.

Det er centralt, at tilgængelighed i bred forstand tænkes ind i ethvert tiltag i transportsystemet, så det sikres, at der fremadrettet sker forbedringer på bedste og billigste vis. Resultatet bliver generelt bedre løsninger for alle og færre dyre lappeløsninger. Det er derfor vigtigt at holde sig for øje, når vi planlægger, bygger og renoverer infrastrukturen. Det er vigtigt, når vi beslutter og forbereder offentlige servicetilbud. Og det er vigtigt, når vi laver de lovgivningsmæssige rammer.

For at fremme samarbejde og udveksling af viden på handicapområdet vil jeg nedsætte et dialogforum for tilgængelighed med deltagelse af relevante myndigheder, handicaporganisationer og transportudbydere.

I første omgang er det mit håb, at nærværende politik kan forme rammerne og afstikke kursen for den fremtidige indsats.



Foto: Henrik Sørensen


 Hans Chr. Schmidt
 Transportminister

6. | Transportministeriets tilgængelighedspolitik

Indhold

1.	Transportministeriets tilgængelighedspolitik	9
1.1.	Hvad er tilgængelighed?.....	11
1.2.	Hidtidige politiske initiativer	13
1.3.	Internationale initiativer	14
1.4.	Den fremadrettede indsats.....	16
2.	Kørsels- og ledsagerordninger	19
2.1.	Sektoransvar.....	19
2.2.	Ledsagerordninger i kollektiv trafik.....	21
2.3.	Individuel handicapkørsel.....	22
3.	Jernbane.....	25
3.1.	Systematisk tænkning i tilgængelighed.....	25
3.2.	Samarbejde om handicapløsninger.....	28
3.3.	Tilgængelighed og tryghed på perronen	31
3.4.	Vekslende behov i toget.....	32
3.5.	EU-bestemmelser for togrejsende med reduceret mobilitet	33
4.	Bus og taxi	35
4.1.	Nye busser – øget tilgængelighed	35
4.2.	Taxien som transportform	36
5.	Metro	39
5.1.	Tilgængelighedstænkning fra bunden	39
5.2.	Metrocityringen.....	39
5.3.	Tryghed.....	40
6.	Vej.....	43
6.1.	Håndbog i tilgængelighed	44
6.2.	Vejregler for byernes trafikarealer	46
6.3.	Færdselsregulering	47
6.4.	Indsatsen på statsvejene	48
7.	Fly.....	51
7.1.	Luftfartens Handicapråd.....	51
7.2.	EU-rettigheder på luftfartsområdet	51
7.3.	I lufthavnen	52
7.4.	Om bord på flyet.....	53
7.5.	Ankomst	53
8.	Kilder.....	54

8. | Transportministeriets tilgængelighedspolitik

1. Transportministeriets tilgængelighedspolitik

I det danske samfund er der til stadighed behov for at skabe bedre vilkår for borgere med nedsat mobilitet – ikke mindst i transportsektoren.

Målet med denne publikation er at give et overblik over den gennemgående strategi for tilgængelighed for mennesker med et handicap og beskrive de principper, der lægges til grund for inddragelsen af handicaphensyn på tværs af Transportministeriets område. Herudover vil publikationen give et overblik over, hvordan der konkret arbejdes med tilgængelighed i det danske transportsystem.

Tilgængelighedspolitikken skal generelt understøtte politiske drøftelser af, hvordan udfordringerne med at forbedre adgangen til transportsystemet gribes an, uden at dette sker på bekostning af det samlede transporttilbuds effektivitet og konkurrencedygtighed. Den skal ligeledes lægge rammerne for, hvordan tilgængelighedshensyn helt systematisk og naturligt inddrages i arbejdet inden for Transportministeriets ressortområde.

Disse principper og FN's handicapkonvention (se afsnit 1.3.) udgør de grundlæggende retningslinjer for, hvornår og hvordan tilgængelighedshensyn for mennesker med et handicap inddrages som en integreret del af transportpolitikken.

Udgangspunktet for arbejdet i Transportministeriet er således at tilbyde gode og balancerede transportmuligheder for alle brugere, herunder de forskellige grupper af mennesker med et handicap. Flest muligt skal kunne benytte de almindelige tilbud. Det gøres bedst ved at tænke brede hensyn ind fra starten. Det gælder om, at den infrastruktur der bygges, og de servicetilbud det offentlige udbyder, er så attraktive og tilgængelige som muligt og har en standard og et omfang, som sikrer den enkelte borger adgang til deltagelse i det almindelige samfundsliv.

Indsatsen skal imidlertid ske inden for rammerne af de offentlige budgetter, som nødvendigvis bestemmer serviceniveauet – ikke blot på dette område, men på alle politikområder, der ligger i offentligt regi. Transportpolitikken for mennesker med et handicap er således en balance og en afvejning mellem ønsket om ligebe-

handling og de offentlige midler, der er til rådighed, mellem forventninger og praktiske begrænsninger og mellem behovet hos mennesker med handicap og andre gruppers behov.

Principperne i Transportministeriets tilgængelighedspolitik fremgår af boks 1.1.

Boks 1.1 | Centrale principper i Transportministeriets tilgængelighedspolitik

Transportministeriets mål er at kunne tilbyde borgerne et velfungerende og sammenhængende transportsystem. Ministeriet arbejder for en effektiv og konkurrencedygtig kollektiv trafik. Et velfungerende kollektiv transportsystem er vigtigt for mobiliteten, dynamikken og væksten i samfundet.

Der sigtes efter at give flest muligt adgang til at benytte de ordinære transporttilbud spontant og ved egen hjælp, hvor det kan realiseres inden for de økonomiske rammer og ikke reducerer det samlede transportsystems attraktivitet – alternativt at stille supplerende, kompenserende befordringsløsninger til rådighed.

Ved vedtagelse og etablering af nye trafik anlæg tages højde for behovene hos mennesker med et handicap, så transportsystemet i videst muligt omfang opleves som tilgængeligt på hele rejsen. Der skal være opmærksomhed på tilgængelighed i såvel planlægnings-, udførelses- som driftsfasen, og den bør systematisk tænkes ind. God tilgængelighed omfatter let, enkel adgang for enhver til transportsystemet – herunder lufthavne, veje, stationer, perroner, busser og tog.

Det tilstræbes, at der ved nyanlæg og større renoveringsarbejder projekteres ud fra standarder, der tillader så mange som muligt med forskellige typer handicap at benytte vejanlæg, banegårde, lufthavne, busser og tog på lige vilkår med øvrige trafikanter og passagerer.

Der lægges vægt på gennem samarbejde med handicaporganisationerne at finde kreative og økonomisk effektive måder til at forbedre tilgængeligheden til det almindelige transportsystem. Dialogen er ligeledes et centralt element i den løbende prioritering på området.

Danmark ønsker at være en proaktiv medspiller i forhold til EU. Transportministeriet vil også i fremtiden arbejde for, at mennesker med handicap får gode muligheder for at rejse på tværs af landegrænser og benytte forskellige transportmidler på europæisk plan.

Det går måske ikke altid så hurtigt med tilgængelighedsforbedringerne, som man kunne ønske. Men tilgængelighed koster penge – i visse tilfælde mange penge – og kræver dermed hård prioritering. Der lægges derfor også stor vægt på at udnytte, at det er langt billigere og mere hensigtsmæssigt at tænke tilgængelighed ind fra starten af eksempelvis et anlægsprojekt frem for at skulle etablere tilgængelighed på ad hoc-basis på eksisterende faciliteter. Løsningerne bliver bedre og mere fremadskuende, og man vil uvægerlig få mere tilgængelighed for de afsatte midler.

De respektive transportformer behandles i det efterfølgende, og der fokuseres især på selve tilgængelighedsbegrebet og transportinfrastruktur i bred forstand.

Begrebet tilgængelighed dominerer den handicappolitiske debat både i Danmark og internationalt. Her ser vi primært på den nationale vinkel og den danske transportsektor. Den hjemlige vinkel vil imidlertid blive perspektiveret ved også at inddrage internationale forhold om tilgængelighed. Det være sig tilgængelighed i nordisk regi samt i EU- og FN-sammenhæng. Dermed binder tilgængelighedspolitikken det nationale og internationale aspekt sammen.

1.1. Hvad er tilgængelighed?

”Betegnelsen handicap betyder tab eller begrænsning af muligheder for at deltage i samfundslivet på lige fod med andre. Den beskriver relationen mellem et menneske med funktionsnedsættelse og dets omgivelser.”

Sådan lyder definitionen på handicap i FN’s *Standardregler om lige muligheder for handicappede*. Reglerne, som Danmark tiltrådte i 1993, konkretiserer de overordnede mål på området, herunder tilgængelighedshensyn, og fastsætter internationalt anerkendte normer.

En funktionsnedsættelse er en objektivt konstaterbar nedsættelse af fysisk, psykisk eller intellektuel funktionsevne. Handicap relaterer sig til omgivelserne og opstår først, når en person oplever begrænsninger for udfoldelse i forhold til andre. Dette syn på relationen mellem funktionsnedsættelse og handicap går under betegnelsen det miljørelaterede handicapbegreb.

Begrebet tilgængelighed står i dag centralt i den handicappolitiske debat. Tilgængelighed anvendes som et bredt begreb, der handler om at tilpasse og tilret-

12. | Transportministeriets tilgængelighedspolitik

telægge samfundets aktiviteter, så de i videst muligt omfang tilgodeser de behov, som mennesker med funktionsnedsættelse har. Når tilgængeligheden øges ved at reducere hindringerne, formindskes handicappet tilsvarende for den enkelte.

Der findes ikke én entydig klassificering og opgørelse over, hvem og hvor mange danskere, der har et handicap og i hvilken sværhedsgrad. Man kan ikke umiddelbart sætte lighedstegn mellem funktionsnedsættelse og tilgængelighedsproblemer. Nogle handicap har større indflydelse på tilgængeligheden end andre, ligesom sværhedsgraden af handicappet spiller ind. Det er ikke opgjort, hvor mange personer med funktionsnedsættelser der har et tilgængelighedsproblem, begrundet i, at det almindelige transportsystem ikke imødekommer særegne behov. Personer uden funktionsnedsættelse kan også opleve tilgængelighedsproblemer, eksempelvis hvis man rejser med meget bagage i den kollektive trafik eller medbringer en barnevogn.

Det øger alt andet lige livskvaliteten for det enkelte menneske selv at kunne vælge hvor, hvornår og hvordan man kommer rundt mellem dagligdagens gøremål og aktiviteter. Til trods for at der er sket mange forbedringer de senere år, er den trafikale infrastruktur og det almindelige kollektive transporttilbud ikke fuldt tilgængeligt for alle brugergrupper – herunder mennesker med et handicap. Selv om det ikke forekommer realistisk til enhver tid at skabe fuld tilgængelighed for alle og til alle aktiviteter, bidrager det miljørelaterede handicapbegreb til at sætte fokus på, hvordan samfundet kan indrettes mere barrierefrit, så flere personer med funktionsnedsættelse kan deltage på lige fod med andre.

Det Centrale Handicapråd definerer i *Dansk handicaps grundprincipper* begrebet således: ”For at tale om et handicap, eller en handicappet person, må der kunne konstateres en fysisk, psykisk eller intellektuel funktionsnedsættelse, som afføder et kompensationsbehov, for at den pågældende kan fungere på lige fod med andre borgere.”

Centralt i den definition er påpegningen af kompensationsbehovet, som betyder, at samfundets myndigheder, virksomheder og organisationer har et ansvar for at stille ressourcer til rådighed, så funktionshæmmede i videst muligt omfang kan deltage i samfundslivet på lige vilkår med ikke-funktionshæmmede.

I det omfang det ordinære transportsystem ikke er kan tilbyde alle brugere optimal tilgængelig, er den næstbedste løsning at kompensere de berørte personer

via gode individuelle løsninger. Særlige kørselsordninger for mennesker med handicap er et eksempel på sådanne kompenserende foranstaltninger på transportområdet. Samfundet stiller dem til disposition, i erkendelse af at infrastrukturen og transportsystemet ikke kan benyttes af enhver, og at det næppe nogensinde vil være muligt at indfri en sådan vision fuldt ud. Dertil er der for mange, der har unikke behov. Servicen for den enkelte sikres her bedst ved individuel kompensation.

1.2. Hidtidige politiske initiativer

Krav om øget tilgængelighed blev oprindeligt forankret i *B 137 – Folketingsbeslutning om forbedring af trafik- og adgangsforhold for handicappede*, som Folketinget vedtog enstemmigt i 1987. Heraf fremgår det, at der skal arbejdes for øget adgang og tilgængelighed til bl.a. trafikterminaler og transportmidler, ligesom de ansvarlige myndigheder skal sikre, at trafik anlæg udføres handicapvenlige gennem planlægning, projektering og samarbejde med handicaporganisationerne.

Herefter er der løbende arbejdet med nye tiltag på området. I 2003 fremlagde regeringen en handlingsplan på handicapområdet. Den fremhæver, at der ved nye trafikale anlæg i særlig grad skal tages hensyn til mennesker med et handicap, så transportsystemet opleves som tilgængeligt på hele rejsen. Handlingsplanen blev offentliggjort samtidig med åbningen af Det europæiske Handicapår i 2003.

Sammenhæng mellem transportformer er i den forbindelse en væsentlig faktor i forhold til at skabe bedre tilgængelighed. Det er vigtigt, at overgangen mellem de forskellige typer transport er velfungerende for at sikre den mest smidige rejse fra start til slut. Mennesker med et handicap bør så vidt muligt kunne rejse uden at være afhængige af ledsager.

I januar 2009 indgik regeringen samt Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance en aftale om en grøn transportpolitik. Aftalen fastlægger dels de overordnede rammer og principper for udviklingen af en grøn transportpolitik i de kommende år, dels en række konkrete initiativer på transportområdet.

I forligsparternes plan for investeringer i transportinfrastrukturen frem mod 2020 er bl.a. bedre adgang til den kollektive transport nævnt, især med fokus på baneområdet. Det er helt centralt i regeringens ambition om at sikre, at det meste af væksten i persontransporten fremover sker i den kollektive transport. Et vigtigt indsatsområde i transportaftalen er således øget sammenhæng i trafiksystemet og forbedret stationstilgængelighed, herunder for bevægelseshæmmede og mennesker med handicap.

I aftaleteksten står, at ”Parterne ønsker at skabe flere parkeringspladser ved stationerne, herunder Parkér og Rejs-anlæg, samt generelt bedre adgang til stationerne. Ved planlægning og etablering af disse faciliteter indgår hensyn til en god tilgængelighed, herunder for bevægelseshæmmede og andre mennesker med handicap.”

1.3. Internationale initiativer

EU's rettigheder for mennesker med handicap

Som opfølgning på Det europæiske Handicapår i 2003 er der taget en række EU-initiativer på transportområdet. Danmark har løbende støttet initiativerne. Mennesker med et handicap bør også kunne rejse på tværs af landegrænser. Derfor har Transportministeriet været en stærk fortaler for de tiltag på EU-niveau, der i de senere år har forbedret vilkårene for mennesker med handicap på luftfarts- og jernbaneområdet. Danmark ønsker at være en proaktiv medspiller i forhold til EU, og Transportministeriet vil også inden for de politisk udstukne rammer fremover arbejde for, at mennesker med handicap får gode muligheder for at benytte forskellige transportmidler på europæisk plan.

I 2006 vedtog man på luftfartsområdet en forordning om rettigheder for bevægelseshæmmede. Forordningen indebærer forbud mod at diskriminere personer med nedsat mobilitet m.v. i forbindelse med flyrejser, samt at disse sikres den nødvendige gratis assistance.

På jernbaneområdet indeholder den såkaldte 3. jernbanepakke fælles minimumsregler for hjælp til mennesker med et handicap, som bl.a. kan få den nødvendige assistance til ind- og udstigning, hvis denne bestilles 48 timer før ønsket. EU-regler sikrer også forbedrede adgangsforhold til stationer gennem krav om ledelinjer for blinde, ramper og elevatorer samt niveaufri adgang fra perron til tog ved større renoveringsarbejder eller nyanlæg i øvrigt.

På vejområdet (bustransport) er der endnu ikke i EU-regi fastsat rettigheder for passagerer, herunder mennesker med et handicap. Dog behandles i øjeblikket et forordningsforslag om buspassagerers rettigheder, der ligger nær op ad de minimumsrettigheder, som gælder på jernbaneanrådet. Her lægger Danmark vægt på, at de internationale og nationale transportreguleres i EU-regi, mens de lokale og regionale bustransporter fortsat baseres på serviceniveauer og krav, fastlagt af de kommunale myndigheder med udgangspunkt i minimumsregler, der er fastsat af den danske stat i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

FN's handicapkonvention

Folketinget vedtog den 29. maj 2009 enstemmigt regeringens forslag til Folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af *FN's konvention om rettigheder for personer med handicap* af 13. december 2006. Den ratificerede konvention trådte i kraft i Danmark den 23. august 2009, ligesom EU ratificerede konventionen i november 2009.

Formålet med konventionen er ”at fremme, beskytte og sikre muligheden for, at alle personer med handicap fuldt ud kan nyde alle menneskerettigheder og grundlæggende frihedsrettigheder på lige fod med andre samt at fremme respekten for deres naturlige værdighed. Personer med handicap omfatter personer, der har en langvarig fysisk, psykisk, intellektuel eller sensorisk funktionsnedsættelse, som i samspil med forskellige barrierer kan hindre dem i fuldt og effektivt at deltage i samfundslivet på lige fod med andre”.

Artikel 9 i konventionen omhandler tilgængelighed. Danmark skal bl.a. træffe ”passende foranstaltninger til at sikre, at personer med handicap på lige fod med andre har adgang til de fysiske omgivelser og transportmuligheder”. Det handler grundlæggende om fremadrettet at inddrage tilgængelighedshensynet i udviklingen af transportsystemet. Det harmonerer med Transportministeriets tilgang til tilgængelighed i transportsystemet og fokuseringen på løbende at skabe et effektivt transportsystem, der fungerer for såvel mennesker med et handicap som andre brugere.

Nordisk samarbejde

På regionalt plan har de nordiske lande alle sat sig mål om at øge tilgængeligheden i transportsystemet i henhold til mere overordnede mål i handicappolitikken om fuld deltagelse for alle samt ligestilling. Det Nordiske Handicappolitiske Råd under Nordisk Råd har de seneste år sat adgangen til offentlig transport på

agendaen. I 2006 blev det i kølvandet på konferencen ”Tilgængelighed til kollektiv transport” i Helsingfors besluttet at intensivere samarbejdet og erfaringsudvekslingen mellem de nordiske lande.

I regi af Nordisk Velfærdscenter (NVC), det tidligere Nordiska Samarbetsorganet för Handikappfrågor, arbejder et sektornetværk bestående af repræsentanter fra de forskellige lande i Norden på at styrke samarbejdet på transportområdet. Et konkret projekt vedrørende indikatorer på området er under udarbejdelse. Formålet med dette har været at finde målbare indikatorer for tilgængelighed, eller fællesnævnerne om man vil, på bane og vej de nordiske lande imellem – fra bolig til besøgssted.

Indikatorerne er et middel til at kortlægge status for tilgængeligheden i den kollektive transport. Udveksling af erfaringer og ideer skal bidrage til en generel forbedring af tilgængeligheden i det nordiske transportsystem via udviklingen af et fælles målesystem for tilgængelighed. Indikatorerne skal dække hele rejsekæden, og rammerne for arbejdet bygger på EU-lovgivning samt nationale bestemmelser og regler. Danmark er ikke nået helt så langt som de andre nordiske lande mht. kortlægningen af tilgængeligheden i det nationale transportsystem. For at komme på omgangshøjde med de øvrige lande har Danmark deltaget med både DSB og Banedanmark i arbejdsgruppen ”bane”, mens Vejdirektoratet har indgået i arbejdsgruppen ”vej”.

1.4. Den fremadrettede indsats

Denne publikation har til formål at give et overblik over de principper, der lægges til grund for det løbende arbejde med tilgængelighed i det danske transportsystem. I dette afsnit fremhæves nogle af de initiativer, der fremadrettet vil bidrage til at sætte yderligere fokus på tilgængelighed for mennesker med et handicap. Initiativerne skal ses i forlængelse af de centrale principper i tilgængelighedspolitikken om at tilbyde et velfungerende og tilgængeligt transportsystem, der bidrager til mobilitet, vækst og mangfoldighed i samfundet.

Nyt dialogforum nedsættes

For at fremme samarbejde og udveksling af viden på handicapområdet er det hensigten, at Transportministeriet i forlængelse af udgivelsen af denne publikation nedsætter et dialogforum for tilgængelighed med deltagelse af relevante myndigheder, handicaporganisationer og transportudbydere. Dette dialogforum

vil kunne følge op på og yderligere målrette Transportministeriets tilgængelighedspolitik gennem dialog og vidensudveksling.

DSB handicappanel og Luftfartens Handicapråd

Fremadrettet vil både DSB's handicappanel og Luftfartens Handicapråd fortsat bidrage til at skabe gode løsninger for tilgængelighed – på jernbaneanrådet og for luftfarten (se også afsnit 3.2. og 7.1.).

I dialogforummet DSB Handicappanel mødes repræsentanter for DSB, DSBFirst, Bus & Tog-sekretariatet, Arriva, Banedanmark, Trafikstyrelsen og Transportministeriets departement med handicaporganisationerne fire gange om året. Her drøftes kort- og langsigtede handicapløsninger i tog og på stationer.

Luftfartens Handicapråd er etableret ud fra et ønske hos parterne om en tættere og mere systematisk dialog om handicappedes vilkår og behov i relation til f.eks. tilgængelighed, assistance og service før, under og efter en flyrejse.

Midler i handicappulje

Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre indgik 26. oktober 2006 en aftale om trafik for 2007 gældende for perioden 2007-14. Som led i aftalen blev der bl.a. afsat en handicappulje på 27 mio. kr. til forbedring af Banedanmarks infrastruktur i form af tiltag på stationerne samt 57 mio. kr. til en række forbedringer af trafikinformationen i de kommende år.

Midlerne i handicappuljen er konkret udmøntet i forbindelse med Aftale om trafik for 2008. Tilgængeligheden får et kvalitetsløft, hvilket harmonerer med Transportministeriets mål om at skabe et brugbart trafikalt system for flest muligt (Se også afsnit 3.1.).

Fremadrettet kan midler til området også indgå i den løbende prioritering af de samlede investeringer i infrastruktur og transport.

Oversigt over stationers tilgængelighed

I forlængelse af denne rapport vil Transportministeriet udarbejde en oversigt over stationernes tilgængelighed med konkrete oplysninger om hver enkelt station, passagertal og tilgængelighedsforhold. Oversigten vil kunne danne grundlag for fremtidige drøftelser og konkrete prioriteringer for at forbedre tilgængeligheden på stationerne (se også afsnit 3.2.).

Metrocityringen

Metrocityringen vil, når den er færdig, skabe en markant forbedring af tilgængeligheden i den kollektive trafik, herunder også for mennesker med handicap.

Metroselskabet I/S vil ved anlæg af Metrocityringen inddrage handicaporganisationerne – i lighed med, hvad der tidligere har været praksis, hvor bl.a. Danske Handicaporganisationer og Dansk Blindesamfund har været involveret. I forbindelse med den nuværende Metros 3. etape udarbejdede Dansk Center for Tilgængelighed en tilgængelighedsrapport, hvorefter en overvejende del af anbefalingerne heri blev indarbejdet i projektet.

Metrocityringen er et godt eksempel på, hvordan tilgængelighed integreres i det løbende arbejde inden for Transportministeriets område (se også afsnit 5.2.).

2. Kørsels- og ledsagerordninger

Det er ikke altid praktisk eller økonomisk muligt at sikre tilgængelighed på lige vilkår i alle dele af transportsystemet. Der findes derfor en række kørselsordninger, som skal kompensere for manglende tilgængelighed. Når det almindelige trafiksystem ikke i tilfredsstillende grad opfylder funktionshæmmedes transportbehov og ikke lever op til et – i trafikalt henseende – fuldt tilgængeligt samfund, går kørselsordningerne ind og understøtter de muligheder, som mennesker med handicap har for at færdes mellem gøremål. De er således et vigtigt element i tilgængelighedspolitikken og et væsentligt supplement til Transportministeriets vision om, at de ordinære transporttilbud skal være tilgængelige for så mange som muligt – men stadig ud fra præmissen om en samlet høj effektivitet og attraktivitet i transportsystemet.

Disse kompenserende ordninger administreres af forskellige myndigheder, herunder Transportministeriet, og retter sig hver især mod specifikke aktiviteter og grupper af mennesker med et handicap. Det er hos de respektive aktører, at sektoransvarlighedsprincippet skal efterleves, så tilgængelighedshensynet ikke glemmes, uanset om man taler uddannelses tilbud, sociale ordninger eller muligheden for at deltage på arbejdsmarkedet eller i diverse fritidsaktiviteter.

Transportministeriet har ansvaret for de lovgivningsmæssige rammer for individuel handicapkørsel, som er et tilbud om befordring til fritidsformål for svært bevægelseshæmmede personer over 18 år, jf. afsnit 2.3.

2.1. Sektoransvar

Støtteordninger til transport administreres som nævnt via et sektoransvarlighedsprincip. I forhold til befordring af mennesker med et handicap fortolkes det rent praktisk således, at den sektor, der har ansvaret for en given aktivitet, også har ansvaret for, at borgerne kan komme derhen.

I transportsektoren, at infrastrukturen er indrettet, så den er tilgængelig for flest muligt, i undervisningssektoren skal man sørge for, at specialklasselever kan komme i skole, i sundhedssektoren at man kan komme på sygehuset og i social-

sektoren at mennesker med et handicap kan komme til og fra bolig- og beskæftigelsessteder.

De fleste sektorer har særlige regler for, til hvad, hvordan og på hvilken måde mennesker med et handicap kan tilbydes transport. Det betyder, at der findes en lang række love, bestemmelser, bekendtgørelser m.m., ifølge hvilke transportbehov søges imødekommet. Ikke al kørsel er alene for mennesker med et handicap, da nogle ordninger også tilbyder transport til andre. Nedenfor listes et sektordelt overblik over forskellige transportstøtteordninger.

Boks 2.1 | Oversigt over diverse befordringsordninger for mennesker med et handicap

Socialsektoren

Bilstøtte:

Ydes efter Lov om social service og giver personer med en varig og betydelig funktionsnedsættelse mulighed for at få støtte til at købe en bil.

Befordring af ældre mennesker:

Kommunen kan ifølge Lov om social service iværksætte eller give tilskud til generelle tilbud med vedligeholdende og forebyggende sigte – eksempelvis aktiviteter på dagcentre, inkl. transporten dertil.

Voksenhandicappede og specialbørnehaver:

Med strukturreformen er transport blevet decentraliseret fra kommunerne til institutionerne. Typisk kan bosteder og beskyttede værksteder for voksenhandicappede tilbyde brugerne befordring i egne vogne. Børn, som skal i specialbørnehave, bliver oftest kørt af vognmænd, som institutionen afregner med inden for eget budget.

Ledsagerordning i kollektiv transport:

Dansk Blindesamfund, Synscenter Refsnæs og Danske Handicaporganisationers Brugerservice visiterer for DSB til DSB's ledsagerordning for fysisk og psykisk handicappede. Den giver kortholderen gratis ledsagelse på længere ture eller mulighed for selv at rejse til halv pris. Indenrigs- og Socialministeriet finansierer ordningen.

Sundhedssektoren

Patienter til sygehus/ældre til læge og speciallæge:

Der kan bevilges kørsel til disse formål via Sundhedsloven.

Undervisningssektoren*Transport til folkeskole*

Ifølge Lov om folkeskolen er kommunerne forpligtet til at sørge for transport til og fra folkeskole for børn med et handicap.

Vidtgående og kompenserende specialundervisning:

Ifølge Lov om specialundervisning skal der stilles fornøden befordring mellem hjem eller fast aflastningshjem og undervisningsinstitution eller skole til rådighed for personer med fysiske eller psykiske handicap, der deltager i specialundervisning.

Beskæftigelsessektoren*Befordringsstøtte i forbindelse med aktivering:*

Personer i aktivering kan opnå befordringsstøtte for transport, der ligger ud over de første 24 km tur-retur. Kommunen afholder dog den fulde udgift til revalidender med nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne.

Transportsektoren*Individuel handicapkørsel:*

Svært bevægelseshæmmede med vedvarende behov for befordring skal ifølge Lov om trafikselskaber tilbydes optagelse i den individuelle kørselsordning.

2.2. Ledsagerordninger i kollektiv trafik

Tilgængelighed til den almindelige kollektive trafik for mennesker med et handicap handler ikke kun om, hvorvidt den er fysisk tilgængelig. Det er derfor en vigtig del af tilgængelighedspolitikken, at tiltag ikke kun handler om de fysiske rammer. Det handler således også om, hvorvidt transportsystemet er let at bruge, samt hvilke muligheder der er for at få personlig assistance undervejs. Der er stor forskel på, hvilke grupper af mennesker med et handicap, der har behov for hvilke tilbud i forskellige dele af den kollektive trafik. Det gælder ikke alene på tværs af transportformerne (fly, færge, tog, metro og bus), men også i forhold til den enkelte transportform.

En meget benyttet ordning er ledsagerordningen på baneområdet, der er finansieret via finansloven. For at kompensere for manglende tilgængelighed for kunder med et fysisk eller psykisk handicap tilbyder jernbaneoperatørerne en ledsager- og assistanceordning. I 2008 blev der solgt 50.060 rejser i DSB's ledsagerordning og ydet 17.700 assistancer ved ind- og udstigning.

Kunder, der f.eks. er synshandicappede eller kørestolsbrugere, kan købe billet til halv pris til en ledsager, når blot de er godkendt til ledsagerordningen. Der tilbydes assistance på stationer i form af fysisk ledsagelse til og fra perron samt hjælp ved ind- og udstigning i tog. Assistancen er et tilbud i tidsrummet kl. 6.00 til kl. 24.00, for dem, der har behov, og den skal bestilles senest 48 timer før rejsen med DSB, DSBFirst og/eller Arriva. Rejser med S-tog er ikke omfattet af assistanceordningen, men lokoføreren sørger for, at den indbyggede rampe manuelt aktiveres for kørestolsbrugeren. Det er altså ikke nødvendigt at forudbestille. Assistancen omfatter ikke personlig omsorg under togrejsen eller løft fra kørestol til sæde i tog. Sidstnævnte skyldes reglerne om arbejdsmiljø.

Kørsel mellem togstationen og hjem- eller besøgsadressen er et tilbud til kunder med et handicap, som har fået godkendelse af kommunen til at benytte handicapkørselsordningen. Her skal rejsen bestilles senest 72 timer i forvejen. De nærmere regler er omtalt i brochuren Handicapservice udgivet af DSB. Den giver også en lang række andre informationer, eksempelvis hvordan synshandicappede, allergikere og kørestolsbrugere skal forholde sig i relation til forskellige typer tog.

2.3. Individuel handicapkørsel

47.000 svært bevægelseshæmmede er optaget i ordningen for individuel handicapkørsel. Sigtet med ordningen er at give personer, som er afskåret fra at benytte den almindelige kollektive trafik, et transporttilbud til fritidsformål. Visiteringen sker ud fra type og grad af handicap. Man kan i kommunerne, der er de enheder, som står for visitationen, vælge at visitere andre grupper af mennesker med handicap. Det sker i begrænset omfang.

I dag er lovens minimumskrav, at svært bevægelseshandicappede skal optages i ordningen. Det er helt op til den enkelte kommune at fastsætte en eventuel bredere visitationspraksis.

De samlede bruttoudgifter til ordningen var i 2008 ca. 306 mio. kr. Heraf blev 254 mio. kr. dækket i form af offentlige tilskud, og resten blev betalt af brugerne. 77 pct. af brugerne er over 65 år, og 70 pct. er kvinder. I gennemsnit foretager en bruger 19 ture om året. Den gennemsnitlige turlængde er på 13,3 kilometer, hvilket dækker over mange korte og få lange ture.

Boks 2.2 | Den individuelle handicapkørsel under Lov om trafikkselskaber

Transportministeriet har ansvaret for de lovgivningsmæssige rammer for den individuelle handicapkørsel. Denne ordning er fastlagt ved lov og forpligter kommunerne til at sikre transport for svært bevægelseshæmmede over 18 år i forbindelse med fritidsaktiviteter (mindst 104 ture årligt). Det være sig til familiebesøg, indkøb, kulturaktiviteter, m.v.

Ansvaret for at tilrettelægge og udbyde individuel kørsel til mennesker med et svært bevægelseshandicap påhviler trafikkselskaberne, som modtager betaling af kommunen for at udføre opgaven.

Ved kommunalreformen blev der ikke ændret på de minimumskrav til kørslen, som var blevet indføjet ved en lovændring i 2005. I Lov om trafikkselskaber fremgår der således visse minimumskrav til kørslen, som skal efterleves. Kommunalreformen har betydet konkrete forbedringer for eksempelvis brugerne på Sjælland, da Trafikkselskabet Movia ved sammenlægning af tre forskellige ordninger til enheden Flextrafik har valgt højeste fællesnævner med indførelse af bruger-kørsel fra entredør til entredør.

Individuel handicapkørsel afregnes grundlæggende efter en kilometertakst, hvilket ikke er tilfældet for taksten på almindelig rutekørsel, hvor prisen beregnes ud fra et zonesystem. Denne grundlæggende forskel gør det vanskeligt at lave en entydig omregning af takster for individuel handicapkørsel til takster for almindelig rutekørsel. Transportministeriet har imidlertid konstateret, at handicapkørsel med få undtagelser generelt er dyrere end almindelig rutekørsel, især er prisforskellen stor for længere rejser. På den baggrund har transportministeren henstillet til samtlige trafikkselskaber, at taksterne ikke må være væsentlig højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikkselskaberne. I henstillingen gøres der særsomt opmærksom på prisniveauet for de lange ture.

Pilotforsøg med kørselsordning for blinde og svagtseende

Som det fremgår, er blinde og svagtseende ikke omfattet af den individuelle kørselsordning, selv om de i enkelte kommuner tilbydes at benytte ordningen.

Mange blinde, især senblinde, har problemer med at benytte det gængse transportsystem, hvilket bl.a. viste sig i forbindelse med en interviewanalyse med blinde og svagtseende, foranstaltet af Transportministeriet i 2007. Hver tredje blind eller svagsynet føler sig desuden utryk ved at færdes på egen hånd i trafikken uden for nærmiljøet.

For at afdække blinde og svagtseendes behov for en eventuel optagelse i den individuelle kørselsordning igangsatte Transportministeriet 1. januar 2009 et pilotforsøg med en kørselsordning for denne gruppe. Projektet var forankret i Mo-via, og Dansk Blindesamfund stod for rekrutteringen af forsøgsdeltagere. Evalueringen af projektet viser stor tilfredshed blandt deltagerne. Evalueringen opgør omkostningerne ved en landsdækkende, permanent ordning til mellem 14 og 20 mio. kr. Lovgivningen på området stiller alene minimumskrav, så kommunerne har allerede i dag mulighed for at inddrage blinde og svagtseende i ordningen.

3. Jernbane

Hver dag kører et bredt udsnit af befolkningen med tog. Målsætningen er, at det skal være nemt at benytte dette transportmiddel. Tilgængeligheden til stationen og adgangen til toget er central i denne sammenhæng. Dette er også et vigtigt mål i transportaftalen fra januar 2009, hvor der bl.a. afsættes betydelige midler til at forbedre netop tilgængeligheden i bred forstand til stationer.

Da de første jernbaner blev anlagt i Danmark i 1800-tallet, var gode forhold for kunder med nedsat mobilitet ikke det centrale. Det forventedes, at den rejsende kunne klare sig selv. Indstillingen til mennesker med et handicap har ændret sig betydeligt siden da.

Stationer, tog og perroner er tilbage i tiden udformet, så de i en række tilfælde ikke lever op til nuværende tilgængelighedskrav. Det langsigtede mål er at leve op til FN's *Standardregler om lige muligheder for mennesker med et handicap* og FN's *konvention om rettigheder for personer med handicap*, men det er en omfattende opgave at skabe god tilgængelighed. Det må derfor ske i takt med, at der kan tilvejebringes midler til forbedringer.

Tilgængelighedsforbedringer kan være dyre. Ved renoveringsarbejder må der tit rådes bod på tidligere tiders planlægning, der ikke altid lige systematisk har inddraget tilgængelighedshensynet. Når tilgængelighed omvendt indarbejdes fra projektstart, kan der skabes meget mere tilgængelighed for pengene. Det er derfor et vigtigt princip i tilgængelighedspolitikken, at tilgængeligheden tænkes ind fra starten i nye anlægsprojekter.

3.1. Systematisk tænkning i tilgængelighed

Transportministeriet tilskynder, at der ved nye tiltag på transportområdet helt systematisk tænkes i tilgængelighed, så eksisterende barrierer i højere og højere grad fjernes, og der skabes lige muligheder for alle. Det er således en fortløbende proces. På eksisterende faciliteter bliver der ligeledes løbende iværksat og gennemført tiltag, der skal fremme tilgængeligheden til station og tog. Der trækkes her på centrale principper i tilgængelighedspolitikken, hvor tilgængelighed indtænkes i forbindelse med såvel planlægning, anlæg og drift af nye investeringer

som i større renoveringsarbejder. Dertil kommer, at dialogen med handicaporganisationerne er et afgørende element i at sikre gode og varige løsninger.

Boks 3.1 | Tog og stationer – fokus på tilgængelighed

Et overordnet mål er at tilvejebringe god tilgængelighed og sikre bevægelsesfrihed for alle kundegrupper, herunder for mennesker med et handicap.

Indsatsen for at skabe god tilgængelighed for alle på materiel siden er udtrykt gennem de krav, DSB og øvrige aktører, i dialog med handicaporganisationerne, har stillet til producenterne ved udvikling og indkøb af nyt togmateriel med høj tilgængelighed. Desuden er DSB på baggrund af interoperabilitetsdirektiver forpligtet til at sikre adgangsforhold for bevægelsehæmmede rejsende, som matcher de minimumskrav, der er besluttet for højhastighedstog og konventionelle tog på det europæiske jernbanenet.

DSB og Banedanmark indgik i juni 2008 en hensigtserklæring på trafikinformationsområdet, som betyder et tættere og mere formaliseret samarbejde mellem parterne i fremtiden – til glæde for kunderne. De vil få bedre og mere brugbar information på rejsen.

Aftalen om *En grøn transportpolitik* fra januar 2009 sætter yderligere fokus på tilgængelighed i forhold til stationer.

Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre indgik 26. oktober 2006 en aftale om trafik for 2007 gældende for perioden 2007-14. Som led i aftalen blev der bl.a. afsat en handicappulje på 27 mio. kr. til forbedring af Banedanmarks infrastruktur i form af tiltag på stationerne samt 57 mio. kr. til en række forbedringer af trafikinformationen i de kommende år.

Midlerne i handicappuljen er konkret udmøntet i forbindelse med Aftale om trafik for 2008, jf. boks 3.2. Tilgængeligheden får et kvalitetsløft, hvilket harmonerer med Transportministeriets mål om at skabe et brugbart trafikalt system for flest muligt.

Boks 3.2 | Trafikaftaler

Aftale om trafik for 2007

I Aftale om trafik for 2007 er der for perioden 2008-2014 afsat i alt 57 mio. kr. til den samlede indsats for bedre trafikinformation samt 27 mio. kr. til handicapformål.

Parterne er enige om en forbedring af trafikinformationen, der vil betyde, at efterslæbet i trafikinformationsanlæggene på strækningen Helsingør-Århus bliver afviklet. Det betyder, at Banedanmark på denne strækning udskifter højttalere, skærme og ure. Udskiftningen gavner naturligvis alle rejsende, men giver også mulighed for at lave forbedringer, der især kommer både syns- og hørehæmmede til gavn, idet lyd- og billedkvaliteten vil blive forbedret i forhold til i dag.

Samtidig er parterne enige om at indføre tilpassede perronafsnit på 9 IC-stationer. Ved indsættelsen af IC4-tog, der er længere end IC3, giver det påstigende passagerer bedre information om den rigtige placering på perronerne.

Aftale om trafik for 2008 – inkl. udmøntning af pulje til handicapformål
Med Aftale om trafik for 2008 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det radikale Venstre udmøntes de 27 mio. kr. til handicapformål i 2009-2011.

Parterne er desuden enige om, at der er behov for at øge investeringerne i trafikinformation ud over de 57 mio. kr., der blev afsat ved Aftale om trafik for 2007. Midlerne skal anvendes til at afvikle efterslæbet og løbende forny trafikinformationsudstyret på regional- og lokalbaner samt til bedre trafikinformation til blinde og svagtseende. Der afsættes således yderligere 92 mio. kr. til trafikinformation på Banedanmarks område.

Midlerne til initiativer for handicappede personer udmøntes som følger:

1. Der afsættes 3 mio. kr. til trafikinformationsservice, hvor brugeren via stationær- eller mobiltelefon kan få oplæst informationer. Denne løsning er landsdækkende for alle fjern- og regionaltogetsstationer, og kan benyttes af alle med en (mobil-)telefon. Ordningen skal erstatte de eksisterende EMPS skærme.

Der afsættes 17 mio. kr. til at hæve perron 2 på Vejle Station til standardhøjde. Arbejdes planlægges udført i 2011

3. Der afsættes 7 mio. kr. til etablering af to elevatorer på Sorø Station. Arbejdet planlægges udført primo 2010

I trafikaftalen *En grøn transportpolitik* fra januar 2009 er også forudsat en række forbedringer med relation til jernbanen. Der afsættes bl.a. 1 mia. kr. til bedre adgang til den kollektive trafik. Dette indebærer Parkér og Rejs-anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne. Midlerne er ikke primært afsat til forbedringer for mennesker med funktionsnedsættelse, men ved planlægning af disse faciliteter indgår hensyn til god tilgængelighed i bred forstand, herunder for bevæ-

gelseshæmmede og mennesker med handicap. Der er endvidere afsat 200 mio. kr. frem mod 2014 til stationsmoderniseringer.

3.2. Samarbejde om handicapløsninger

Forbedringer af tilgængeligheden foregår i et tæt samarbejde mellem togoperatører – herunder DSB og Arriva – Banedanmark, Trafikstyrelsen, Danske Regioner og Kommunernes Landsforening.

Desuden foregår der en dialog med handicaporganisationerne, rådgivere, designere samt producenter for at sikre de bedst mulige løsninger i tog og på stationer inden for de givne økonomiske og fysiske rammer. Hensigten er at tænke tilgængelighed ind helt naturligt fra start til slut på rejsen – i såvel detalje som helhed.

I dialogforummet DSB Handicappanel mødes repræsentanter for DSB, DSBFirst, Bus & Tog-sekretariatet, Arriva, Banedanmark, Trafikstyrelsen og Transportministeriets departement med handicaporganisationerne fire gange om året. Her drøftes kort- og langsigtede handicapløsninger i tog og på stationer. I dialogen indgår nye ønsker fra handicaporganisationerne om forbedret tilgængelighed og service, ligesom DSB, øvrige operatører samt Banedanmark præsenterer fremtidige løsninger og projekter, der kan medvirke til at forbedre tilgængeligheden.

Ledelinjer

Der anlægges som udgangspunkt ledelinjer for blinde og svagtseende i forbindelse med renoveringsarbejder, hvor Banedanmark af andre årsager f.eks. skal ændre perronhøjder eller i øvrigt gennemføre andre større anlægsarbejder, hvor belægningen skal fornyes. Det er eksempelvis sket på to perroner på København H.

Dette skyldes bl.a., at det koster flere gange mere pr. meter at lægge de nyudviklede ledelinjer, Intactila, i eksisterende belægning frem for at nedlægge dem i forbindelse med fornyelse.

Lettere adgang til stationen

Trods det løbende arbejde med løsninger baseret på filosofien ”design for alle” er der fortsat et stykke vej, før målsætningen om et barrierefrit rejseforløb for alle kan opfyldes. Der ligger f.eks. en stor udfordring i at skabe fri adgang mellem perron og tog, som især for kørestolsbrugere og gangbesværede er væsentligt, men også betyder noget for rejsende med eksempelvis barnevogn eller bagage.

Den udfordring påhviler Banedanmark, som har ansvar for adgangsveje og perroner på stationerne, mens DSB har ansvaret for stationsindretningen.

Fra 2001 til 2007 blev en række små og mellemstore stationer moderniseret. De berørte stationer har fået bedre tilgængelighed, ensartet service og er blevet overskuelige, lyse og trygge standsningssteder. Moderniseringen har også givet mere overskuelige adgangsveje uden hindringer og dermed lettere adgang for kunder med nedsat mobilitet.

I den løbende ombygning og nyindretning af stationerne er indsatsen med etablering af døre med åbningsautomatik, ledelinjer, handicaptoiletter samt indretning af salgspladser med teleslynger for kunder med hørehandicap blevet videreført. Dertil kommer informationsmonitører suppleret med auditiv information.

God adgang til station og perron fordrer etablering af nye adgangsmuligheder uden trapper og andre bratte niveauovergange, som er en barriere for mange bevægelseshæmmede. I arbejdet med at optimere adgangsforholdene indgår en tydelig markering af trappeforkanter og god belysning på gangarealerne.

På S-togs-nettet er etableret niveaufri adgang til 84 ud af i alt 87 stationer og perroner. De fleste af S-togs-stationerne har elevatorer. Resten har enten ramper eller uproblematisk adgang. Det er på S-togs-nettet, at langt den største koncentration af brugere findes.

Uden for S-togs-nettet er der fortsat et større antal stationer uden niveaufri adgang. Her ligger en opgave, der kræver en langsigtet indsats. Det skal understreges, at der efter gældende regler på nyanlagte stationer samt ved ombygninger sikres adgangsveje til samtlige perroner for personer med et handicap. Ringbanen i Storkøbenhavn er det seneste eksempel på dette, idet der på alle linjens nyanlagte stationer er blevet etableret elevatorer, til glæde for bevægelseshæmmede, samt profileret belægning, til glæde for blinde/svagtseende.

På landsplan er der 296 togstationer. Personer med et handicap kan rejse til og fra 66 af disse stationer med bestilt assistance i henholdsvis tidsrummet kl. 6.00-24.00 (gælder 47 større stationer) og kl. 8.00-15.00 (gælder 19 mindre stationer) samt spontant benytte 84 ud af i alt 87 S-togs-stationer, hvor man kan få hjælp af lokoføreren ved ind- og udstigning.

Banedanmark vurderer, at der på 239 ud af de 296 stationer er adgang til samtlige perroner for eksempelvis kørestolsbrugere, og at der på 280 stationer er god adgang for gangbesværede. Der er således niveaufri adgang til forplads og perroner.

Ét er adgangen til perronerne, et andet er den ligeså vigtige overgang fra perron til tog. Som beskrevet, ser det fornuftigt ud på S-nettet, hvor tilgængeligheden generelt er sikret lige fra stationsforplads til indstigning i tog.

Hvad angår fjern- og regionaltrafikken anslår DSB, at tilgængeligheden mellem perron og tog i dag er tilvejebragt af operatørerne ved fuldkommen eller delvis indsættelse af lavgulvsbetjente tog på 50 ud af i alt 221 stationer.

Tallene indikerer, at der er tale om det lange seje træk i mange år frem, for at mennesker med et handicap kan opnå tilgængelighed på lige fod med andre til alle stationer. I prioriteringen af forbedringer fokuseres der dog på de store stationer med de største passagemængder. I brochuren *DSB Handicapservice* fra januar 2010 kan man orientere sig om DSB's, DSBFirsts, Arrivas samt de regionale trafikselskabers tilbud til kunder med reduceret mobilitet i forbindelse med togrejser.

Boks 3.3 | Tilgængelighed til perron og tog

Den samlede opgørelse fra DSB og Banedanmark over *fjern- og regionaltrafikken, som tæller 221 stationer*, viser i store tal, at:

- antallet af stationer, hvor operatørernes handicapassistance i tidsrummet kl. 6.00-24.00 sikrer tilgængeligheden mellem perron og tog, er: 47
- antallet af stationer, hvor operatørernes handicapassistance i tidsrummet kl. 8.00-15.00 sikrer tilgængeligheden mellem perron og tog, er: 19
- antallet af stationer, hvor tilgængeligheden mellem perron og tog er tilvejebragt af operatørerne ved fuldkommen eller delvis indsættelse af lavgulvsbetjente tog, er: 50

Den samlede opgørelse for *S-togs-nettet* viser, at:

- tilgængeligheden er sikret fra stationsforplads til indstigning i tog på: *84 af i alt 87 stationer (Emdrup, Grøndal og Hareskov undtaget)*

I forlængelse af denne rapport vil Transportministeriet udarbejde en oversigt over stationernes tilgængelighed med konkrete oplysninger om hver enkelt station, passagertal og tilgængelighedsforhold. Oversigten vil kunne danne grundlag for fremtidige drøftelser og konkrete prioriteringer for at forbedre tilgængeligheden på stationerne. Det kan være en fordel, at man i det fremadrettede arbejde med tilgængelighed foretager en opdeling i fokusområder som "lokalbaner", "S-tog" og "Kystbanen".

3.3. Tilgængelighed og tryghed på perronen

Banedanmark og togoperatørerne samarbejder om at skabe bedre tilgængelighed og tryghed på perronerne. Målet er, at alle kunder oplever stationen som sammenhængende fra forplads til tog.

Bedre tilgængelighed og tryghed opnås, når perronens udstyr placeres, så det ikke hindrer adgang for kørestolsbrugere og synshandicappede. Ligeledes er ledelinjer en væsentlig hjælp og sikkerhed for synshandicappede, når de ikke må benytte perronforkanten som støtte for deres orientering. Opmærksomhedsfelter angiver retningskift og niveauspring i forløb, f.eks. overgang til trappe eller elevator. God belysning og information, gerne auditiv, er vigtige elementer på perronen. Der indrettes løbende særlige områder med servicezoner med billetaumater og visuel information, som kan omsættes til auditiv information.

En barriere for fuld tilgængelighed er, at perronerne er bygget med varierende højde og ikke alle lever op til standarden på 55 cm. Et andet problem er, at mange perroner krummer, hvilket skaber yderligere vanskeligheder, hvad angår overgangen mellem perron og tog. Realisering af ens perronhøjder og lige perroner på stationerne kræver imidlertid store anlægsinvesteringer.

Historisk er perronerne blevet udført med mange forskellige højder. Specielt på mindre stationer er der fortsat en del perroner, som er lavere end den gældende standard. Ved nyanlæg af perroner på fjernbaner skal der, ifølge Banedanmarks normer, anvendes en højde på 55 cm. På S-baner skal anvendes en perronhøjde på 92 cm, hvilket er i overensstemmelse med gulvhøjden i de eksisterende S-tog. Ved større renoveringsprojekter skal der anvendes samme højdemål. Dog kan der afviges herfra, hvis det ikke er teknisk eller økonomisk forsvarligt under hensyntagen til lokale forhold.

TSI-PRM (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet for Personer med Reduceret Mobilitet, jf. 3.5), der fastsættes i EU-regi, opstiller ligeledes et krav til perronhøjden på 55 cm.

Tekniske tilpasninger

Der bliver arbejdet med at løse problemer vedrørende adgangsforholdene mellem perron og tog gennem tekniske tilpasninger af toget i form af ramper eller lifte. Også tog med lave gulve i ind- og udstigningspartierne kan medvirke til at forbedre tilgængeligheden, som det er tilfældet i Øresunds- og IC4-tog.

Det vil fortsat være nødvendigt at indarbejde rampeløsninger i fremtidens tog for at udligne forskellen mellem perron og tog. Indbyggede ramper i S-tog var en del af det politiske beslutningsgrundlag om god tilgængelighed i forbindelse med indkøbet af de nye S-tog. Kravet til den indbyggede rampe er, at den skal være brugervenlig i forhold til kunder, der benytter kørestol; være let at betjene for lokoføreren, samt være driftssikker og kunne håndteres manuelt. Den valgte rampeløsning er tilvejebragt i dialog med Dansk Handicap Forbund og er nu indbygget i alle S-tog i forbindelse med dørene ved flexarealet. En håndbetjent rampeløsning findes ligeledes i Øresundstog og IC4-tog. Begge togtyper har sektioner med lave gulve, og det er togpersonalet, der betjener ramperne.

De stadig flere tiltag øger kørestolsbrugernes muligheder for at foretage spontane togrejser uden forudbestilling af hjælp. Adgangen til f.eks. IC3- og IR4-tog forudsætter dog fortsat brug af perronlifte.

3.4. Vekslende behov i toget

Hver kundegruppe har særlige behov. Kørestolsbrugere har behov for områder i toget, hvor de kan opholde sig i kørestolen. De har også behov for et handicap toilet. Synshandicappede har behov for håndlister, kontraster og auditiv information. Hørehandicappede har behov for visuel information. Og allergikere har behov for dyrefri områder i toget.

Alle nyere tog er indrettet med flexrum for kørestolsbrugere, rejsende med bagage og passagerer med barnevogne og cykler. Øresundstog og IC4-tog har lavgulvssektioner og udskydelige trin, som letter ind- og udstigningen. Også IR4-togene har flexrumslignende arealer.

Tilgængeligheden i IC4-togene er udviklet i tæt samarbejde med handicaporganisationerne og Dansk Center for Tilgængelighed. Der er indrettet områder, hvor kørestolsbrugere kan sidde under rejsen. Handicaptolletternes vendediameter øges til 150 cm, så de også kan bruges af rejsende i elkørestole. Drikkeautomaterne er hensigtsmæssigt udformet, og der er lydindikatorer i dørene.

Også det lejede materiel – Desiro-togene på Svendborgbanen, dobbeltdækkertogene og de tyske ICE-tog – er designet med modificerede handicapløsninger, idet DSB her har valgt at køre med serieproducerede tog. De tre togtyper har handicaptolletter. Desiro-tog og dobbeltdækkertog har endvidere sektioner med lave gulve, der letter ind- og udstigningen.

3.5. EU-bestemmelser for togrejsende med reduceret mobilitet

1. juli 2008 trådte TSI-PRM i kraft. TSI-PRM står for Teknisk Specifikation for Interoperabilitet for Personer med Reduceret Mobilitet og er bindende for EU's medlemsstater. Den fastsætter de krav, som EU-landene ifølge de såkaldte interoperabilitetsdirektiver for henholdsvis højhastighedstog og konventionelle tog på det transeuropæiske jernbanenet skal leve op til. TSI'en revideres løbende.

Formålet med dette sæt tekniske bestemmelser er at harmonisere de løsninger, som tilbydes bevægelseshæmmede, der rejser som passagerer på jernbanen – også på tværs af landegrænser. Bestemmelserne omfatter i denne sammenhæng forhold, der vedrører bl.a. personer med handicap, herunder også ældre, gravide, børn samt rejsende med omfangsrig bagage.

De opstillede minimumskrav til rullende materiel, stationer og jernbaneinfrastruktur sigter mod at opnå en ensartet tilgængelighed for personer med reduceret mobilitet på tværs af det transeuropæiske jernbanesystem. Kravene vedrører bl.a. adgangsforhold i og omkring stationer/perroner (elevatorer, ramper og ledelinjer for blinde), overgang mellem perron og tog (f.eks. perronhøjde i forhold til trindhøjde på rullende materiel) samt indretningen af det rullende materiel.

Kravene gælder ikke for eksisterende jernbaneinfrastruktur, stationer eller rullende materiel, men skal opfyldes, når der konstrueres ny infrastruktur eller indkøbes rullende materiel, eller når eksisterende infrastruktur eller rullende materiel fornyes eller opgraderes.

Bestemmelserne indeholder desuden krav om, at jernbaneoperatøren eller infrastrukturforvalteren skal stille assistance til rådighed på stationer, hvis den fysiske indretning af tilgængelige stationer ikke er gennemført. Der fastsættes også en række minimumskrav til assistancen i bestemmelserne.

De fleste af TSI'ens krav opfyldes allerede i Danmark i dag, når jernbaneinfrastruktur, stationer og rullende materiel anlægges eller ombygges.

TSI'en vurderes at få størst betydning i forbindelse med ombygning af perroner og stationer. Her vil navnlig kravene til perronhøjde (55 cm) og kravene til elevatorer på stationerne (stationer med mere end 1.000 daglige passagerer skal have elevator) sikre en bedre tilgængelighed for mennesker med handicap og andre med begrænset bevægelighed.

4. Bus og taxi

4.1. Nye busser – øget tilgængelighed

Arbejdet med at forbedre tilgængeligheden til den kollektive trafik afspejles bl.a. i *Bekendtgørelse om særlige krav til busser* af 12. december 2007. I den står, at nye bybusser skal være indrettet med fokus på kørestolsbrugere og andre bevægelseshæmmede. Hermed sikres en løbende indsats for en bedre tilgængelighed til den kollektive trafik, i takt med at bybusser udskiftes med nye busser. Ved bybus forstås en bus, der har ståpladser og er indrettet til hyppig af- og påstigning, og som kan transportere minimum 23 passagerer.

Boks 4.1 | Bustransport – også for bevægelseshæmmede

Regler om handicapvenlige busser findes i:

- Europaparlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 om særlige bestemmelser for busser.
- Færdselsstyrelsens bekendtgørelse nr. 1487 af 12. december 2007 om særlige krav til busser.
- Bekendtgørelse nr. 1487 om særlige krav til busser fastsætter regler for nye busser fra februar 2004 med hensyn til tilgængelighed for kørestolsbrugere og andre bevægelseshæmmede, herunder gravide, passagerer med tung bagage eller rejsende med barne- eller klapvogne.

Efterhånden som busserne udskiftes med nye, der opfylder gældende regler, vil bevægelseshæmmede passagerer i stigende grad blive tilgodeset.

De omhandlede bybusser skal være forsynet med plads til mindst én kørestol og mindst fire pladser, som er forbeholdt andre bevægelseshæmmede passagerer end kørestolsbrugere (forbeholdte siddepladser). Dette gælder dog ikke busser, der er registreret første gang før 13. februar 2004.

I busser med plads til kørestol skal det med kørestol være muligt at komme gennem mindst én dør og derfra til den plads, som er afsat til kørestole. I bybusser skal mindst én af dørene til kørestole være en almindelig dør til ind- og udstigning.

Ved adgangsdør for kørestol skal der være knælesystem og enten lift eller rampe til kørestolsbrugere. I nærheden af døråbning forsynet med lift eller rampe, skal der være en udvendig knap til kommunikation med chaufføren.

Forbeholdte siddepladser i bybussen skal være placeret nær en dør, hvortil adgangsforholdene overholder særlige bestemmelser om lav trindhøjde. Ved mindst én forbeholdt siddeplads skal der være plads til en førerhund. Der skal i nærheden af sædet være anbragt et gelænder eller et håndtag, som passageren kan gribe fat i, ligesom der nær kørestolspladser og forbeholdte siddepladser skal være anbragt en stop-knap. Den skal kunne aktiveres med håndfladen og have kontrastfarver eller kontrasterende farvetoner.

I bybussen skal gulvet på adgangsvejen mellem en forbeholdt siddeplads eller et kørestolsområde overholde særlige bestemmelser om lille hældning. Områder, hvor gulvet hælder, skal være forsynet med en skridsikker overflade.

Bekendtgørelse om særlige krav til busser fastsætter derudover følgende bestemmelser, der er gældende uanset bussens alder:

I bus, der benyttes til rutekørsel inden for landets grænser, og hvor ruten er mindst 100 km, inkl. færgeoverfart, skal der være afsat plads til mindst to kørestole. Er der flere afgang pr. dag, anses kravet for opfyldt, såfremt mindst én bus dagligt i hver retning er forsynet med to kørestolspladser.

Bus til rutekørsel, som er forsynet med plads til kørestol og/eller forbeholdte siddepladser, skal udvendigt være forsynet med særlige piktogrammer (for plads til kørestol henholdsvis forbeholdt siddeplads) i nærheden af den relevante dør. Der skal også anbringes relevante piktogrammer inde i bussen i nærheden af kørestolsområdet og/eller de forbeholdte pladser.

4.2. Taxien som transportform

Tilgængelighedspolitikken fastlægger som nævnt, at det centrale mål er at give flest muligt adgang til at benytte de gængse transporttilbud, forudsat at der er ræson i dette. Alternativt skal supplerende befordringsløsninger stilles til rådighed, jf. individuel handicapørsel (boks 2.2), når den kollektive trafik ikke kan benyttes ordentligt af funktionshæmmede, eller kompensation giver mere me-

ning objektivt set. Det såkaldte kompensationsprincip træder i kraft, når transportsystemets indretning ikke i tilstrækkelig grad kan imødekomme alles behov.

Taxi er for mange handicappede mennesker et velegnet alternativ samt supplement til tog og bus, idet den kan bestilles med kort varsel døgnet rundt og henter og bringer passageren tæt på bestemmelsesstedet. Som hyppigt brugt transportmiddel er taxikørsel imidlertid omkostningstungt i forhold til andre transportformer. Derudover er ikke alle køretøjer indrettet på en måde, så de er tilgængelige for bevægelsehandicappede. Fuld tilgængelighed for bevægelsehandicappede kørestolsbrugere til taxier vil fordre store vogne over hele linjen, hvilket sjældent giver mening, behovet taget i betragtning, eller er attraktivt for vognmanden, der typisk skal videresælge bilen på et senere tidspunkt.

Taxikørsel er generelt en udmærket transportform for især blinde og svagtseende, der som oftest ikke har behov for handicapvenlige køretøjer. Set fra dette perspektiv er problemet derfor overvejende, at selv om der findes en velegnet transportform, så er det dyrt at bruge taxi. Det er et vilkår, der sætter en naturlig begrænsning for, hvor meget blinde kan benytte denne transportform.

Ved udstedelse af taxibevillinger til vognmændene kan kommunerne kræve, at disse – for at opnå bevillingen – stiller med et antal handicapvenlige vogne. Disse vogne er, hvis der er plads til en kørestol, helt fritaget for registreringsafgift. Der findes ikke en samlet opgørelse over antallet af taxibevillinger med betingelser om benyttelse af handicapindrettede vogne. Storkøbenhavns Taxinævn har dog oplyst, at Storkøbenhavn og 17 kommuner med tilsammen ca. 2,4 mio. indbyggere betjenes af i hvert fald 109 taxier, der kan transportere passagerer i kørestol.

Boks 4.2 | Taxibestemmelser

Ifølge taxilovgivningen kan kommunalbestyrelsen i en taxibevilling fastsætte betingelser om motorkøretøjer med særlig indretning (handicapindrettede vogne). Denne beføjelse, der er tillagt kommunalbestyrelsen, udøves i Region Hovedstaden med undtagelse af Bornholms Regionskommune og Helsingør kommune af Taxinævnet i Region Hovedstaden.

En vogn med tilladelse til sygetransport må også benyttes til befordring af personer, der pga. handicap er helt eller delvist afskåret fra at benytte almindelige befordringsmidler, herunder taxi.

5. Metro

5.1. Tilgængelighedstænkning fra bunden

I Metroen er tilgængelighed og dialog tænkt ind fra starten. Det er i overensstemmelse med Transportministeriets princip om at fokusere på tilgængeligheden fra første færd og inddrage handicaporganisationerne tidligt i forløbet. Dermed sikres holdbare løsninger, der inkluderer både mennesker med et handicap og brugerne i øvrigt. Metroen har været og er et eksempel på en unik mulighed for at gennemføre princippet i sit fulde omfang. Det er et helt nyt transportsystem, der ikke er afhængigt af tidligere besluttede standarder i hverken infrastrukturen og stationerne eller i selve metrotogene.

Metrosystemet er designet, så det kan benyttes af alle mennesker med et handicap, der er selvhjulpne. Der er elevatorer fra gadeplan, hvor betjeningspanelerne er hensigtsmæssigt placeret, trinløs indstigning i toget, så bevægelseshæmmede kan klare sig på egen hånd, og udmærkede orienteringsforhold og ledelinjer for synshandicappede. Ved opkaldstederne er der installeret teleslynge, så hørehæmmede kan anvende denne service. Et tydeligt og stigende lydssignal ved dørlukning samt visuel lysindikering er ligeledes en god hjælp for mange. Det samme er store informationsdisplays samt stationsannoncering over højttalerne. Der er også tænkt på allergikere, idet metrostationerne er både rengøringsvenligt indrettet og røgfri.

Ørestadsselskabet (nu Metroselskabet) har ved anlæggelsen af Metroen i videst muligt omfang imødekommet handicaporganisationernes ønsker, hvilket har været muligt gennem en løbende og systematisk inddragelse af organisationerne i planlægningsprocessen.

5.2. Metrocityringen

Der er i Metrocityringens projekteringsfase forudsat en fortsættelse af denne tilgang, ligesom der vil ske yderligere forbedringer af tilgængeligheden som følge af de erfaringer, man har draget fra driften af den nuværende Metro. Eksempelvis vil samtlige stationer på Metrocityringen være forsynet med to elevatorer, hvilket

også forbedrer tilgængeligheden for andre brugergrupper som passagerer med tung bagage, cykler og barnevogne, samt ældre passagerer og børn.

Metroselskabet I/S vil ved anlæg af Metrocityringen inddrage handicaporganisationerne – i lighed med hvad der tidligere har været praksis, hvor bl.a. Danske Handicaporganisationer og Dansk Blindesamfund har været involveret. I forbindelse med den nuværende Metros 3. etape udarbejdede Dansk Center for Tilgængelighed en tilgængelighedsrapport, hvorefter en overvejende del af anbefalingerne heri blev indarbejdet i projektet.

Anlægget af Metrocityringen forventes påbegyndt i 2010, og de 17 stationer og banenettet vil stå klar til brug i 2018.

5.3. Tryghed

Metroen er udformet, så den kan bruges af alle og er bygget op om en overordnet vision om at skabe det bedst mulige kollektive transportsystem for passagererne. Det vil sige, at man skal kunne føle sig tryk, når man rejser med metroen.

Lys og design

For at passagererne skal føle sig trykke i metroen, er der valgt et design, der gør stationerne lyse og lette at overskue. Stationerne er så vidt muligt udført efter samme grundprincip og i samme design, hvilket sikrer, at brugerne straks genkender indretningen og nemt orienterer sig i stationens hovedfunktioner. Undergrundsstationerne er forsynet med ovenlys, der fører dagslys helt ned på perronen, og i tunnelerne er der konstant tændt lys. Dermed kan passagererne også her bevare orienteringen og have føling med, hvor de befinder sig.

Information

På stationer og i tog er der altid aktuel information om metrotrafikken. Her vil tydelige elektroniske displays sørge for aktuel driftsinformation. Denne omfatter også information om uregelmæssigheder i de øvrige kollektive trafiksystemer i hovedstadsområdet. På perronens elektroniske display, samt på fronten af toget, kan man altid se, hvor toget kører hen.

I toget viser elektroniske displays hele tiden den næste station. Dette suppleres af højttalerinformation. Ved driftsuregelmæssigheder i metroen vil der løbende være højttalerudkald, der orienterer om situationen.

Opkaldssteder

Der er opkaldssteder på alle stationer og i alle tog. Via opkaldsstederne kan man komme i direkte kontakt med kontrolrummet. Opkaldsstederne er forsynet med en grøn info-knap og en rød alarmknap. Man kan kalde kontrolrummet, hvis man har behov for ekstra tid til påstigning, eller hvis man oplever problemer i metroen i øvrigt. Er man f.eks. svagtseende eller blind, kan man gennem opkaldsstedet få kontrolrummet til at udsende trafikinformationer via højttalerne.

6. Vej

Hvad angår infrastrukturen på vej, arbejdes der generelt med et sæt af regler, som sikrer, at der i videst muligt omfang tages hensyn til alle brugere, når der træffes beslutninger om projekter i vejsektoren. Det være sig både ved anlæg af nye veje og renovering af det eksisterende vejnet. Det betyder, at der også her skal være opmærksomhed på tilgængeligheden i såvel planlægnings-, projekterings- som anlægs- og driftsfasen, jf. de overordnede principper i tilgængelighedspolitikken, boks 1.1.

Tilgængelighedsrevision er et forholdsvis nyt værktøj, der er taget i brug med henblik på at sikre, at tilgængelighed tænkes ind fra start i vejrelaterede projekter. For blinde, kørestolsbrugere, gangbesværede og andre med funktionsnedsættelser kan det være et forhindringsløb at bevæge sig rundt på veje, pladser, busterminaler, rastepladser og offentlige færdselsarealer. Hvis vejbestyrelserne og deres rådgivere arbejder integreret med tilgængelighed lige fra projekternes indledende fase bliver det ydre miljø stadig mere tilgængeligt for alle.

Boks 6.1 | Vejsektoren – udbredelse af kendskabet til tilgængelighed

Opfordret af Transportministeriet nedsatte Vejreglerrådet under Vejdirektoratet i 2001 Vejregelarbejdsgruppe 10.0 – Tilgængelighed for alle. Gruppen har deltagere fra statslige og kommunale vejbestyrelser samt fra handicaporganisationerne og Ældre Sagen.

Vejregelarbejdsgruppe 10.0 arbejder med at udbrede kendskabet til tilgængelighed og gøre tilgangen operativ.

I vejreglerne under færdselsreguleringen tages gennemgående hensyn til mennesker med handicap, f.eks. i vejreglerne om oplysningstavler, afmærkning af vejarbejder og lydsignaler for blinde og svagtseende.

Tilgængelighedsrevision er en metode til systematisk at gå vejprojekter efter i sømmene og kontrollere, om tilgængeligheden tilgodeses. Revisoren, der udfører inspektionen, skal have gennemført uddannelsen som tilgængelighedsrevisor hos Vejsektorens Efteruddannelse. Revisoren skal samtidig være uafhængig. Denne

må derfor ikke indgå i projektorganisationen eller som repræsentant for nogen virksomhed, myndighed eller vejbestyrelse, der er involveret i det konkrete projekt. Revisorerne rekrutteres blandt teknikere fra stat, kommuner samt private rådgivere.

Revisionen gennemføres på et eller flere trin af et vejprojekts tilblivelse, udførelse, ibrugtagning og drift efter samme fremgangsmåde som en trafikikkerhedsrevision. Revisoren får udleveret tegninger, planer og anden dokumentation og undersøger herudfra, om tilgængeligheden er tilgodeset. Opgaven for revisoren er at pointere forhold, der kan give anledning til forringet tilgængelighed samt at komme med forslag til afhjælpning/forbedringer – ikke at godkende projektet eller at sørge for at anbefalingerne bliver gennemført. En tilgængelighedsrevision kan fange fejl og forglemmelser i projektfasen – forhold, der normalt er dyre at rette op på, når projektet er afsluttet. Der er således mange penge at spare ved professionel omtanke.

Foruden at fokusere på, hvorvidt tilgængelighedsstandarder og -normer bliver overholdt, undersøger revisoren, om der er sammenhæng mellem de respektive løsninger, så alle brugere sikres en ubrudt rejse mellem aktiviteter. Sidst skal revisoren med udgangspunkt i en brugerbehovsanalyse, der baserer sig på identifikation af problemstillinger relateret til færdselshandicappede i nærmiljøet, se på, om lokale brugerbehov bliver tilgodeset. Det er bygherren, der i projektfasens indledning har ansvaret for, at der gennemføres en brugerbehovsanalyse, hvor lokale brugerorganisationer samt ældre- og handicapråd kan medvirke til afdække problemstillinger i forhold til færdselshandicappede – som en del af grundlaget for revisionen og projekteringen.

Det er ikke obligatorisk at gennemføre tilgængelighedsrevisioner i kommuner og stat, men efterspørgslen på dem er stigende. Det skal muligvis ses i lyset af de fra 2006 lovpligtige kommunale handicapråd og dermed øget fokus på tilgængelighed i kommunerne. For at sikre faglig opdatering af tilgængelighedsrevisorerne afholder Vejdirektoratet et årligt netværksmøde for disse.

6.1. Håndbog i tilgængelighed

Vejreglarbejdsgruppe 10.0 – Tilgængelighed for alle har arbejdet med udvikling af vejregler og håndbog, opbygning og etablering af den omtalte uddannelse af tilgængelighedsrevisorer samt formidling gennem foldere, artikler i fagpressen,

foredragsvirksomhed o.a. Derudover er arbejdsgruppen med til at vurdere de tilgængelighedsmæssige konsekvenser af nye eller ændrede regler.

Det overordnede sigte med vejreglen oven for er at hindre, at der skabes unødvendige barrierer for færdselshandicappede. Håndbogen har til formål at udbrede kendskabet til tilgængelighedsrevision samt formidle viden om tilgængelighed. Den kan benyttes som værktøj for de teknikere, der arbejder med vejprojekter og tilgængelighed. Herudover kan den anvendes i undervisningsøjemed. Håndbogen henvender sig til bygherrer, teknikere og arkitekter inden for vejsektoren, dvs. i stat, kommuner og rådgivende firmaer. Disse personer fastlægger udformningen af offentlige færdselsarealer gennem beslutninger og valg i planlægnings- og projekteringsprocessen.

I forbindelse med det europæiske handicapår i 2003 offentliggjorde Vejregelrådet vejreglen *Færdselsarealer for Alle – Håndbog i tilgængelighed*. Den samler og supplerer *Projekteringsvejreglerne for veje og stier i åbent land* samt *Byernes Trafikarealer*. Håndbogen indeholder anvisninger for udformning af veje og stier i byområder og åbent land samt giver konkrete anvisninger på, hvordan vejprojekter kan projekteres og kvalitetssikres med henblik på at skabe tilgængelighed for alle. Det var i forlængelse af udgivelsen af *Færdselsarealer for alle*, at Vejdirektoratet etablerede uddannelsen til tilgængelighedsrevisor.

Pilotprojekter – tilgængelighed er billigt at integrere

I 2005 udførte Vejdirektoratet i samarbejde med Vejregelarbejdsgruppe 10.0 – Tilgængelighed for alle en evaluering af tre pilotprojekter, der alle havde været udsat for tilgængelighedsrevision.

Med hensyn til finansiering konkluderes bl.a., at omkostningerne til en revision af projekter ligger i størrelsesordenen 0,5–2,0 pct. af projektomkostningerne, afhængigt af projektets størrelse og kompleksitet. Revisionens anbefalinger kan ofte gennemføres uden større omkostninger – eller med begrænsede midler – i forbindelse med udførelse af andre ”nødvendige” arbejder. Såfremt tilgængelighedsrevision anvendes på eksisterende anlæg, hvor der ikke skal udføres andre arbejder, kan der isoleret set være tale om langt større udgifter.

Udgivelse af håndbogen, uddannelsen og formidlingsindsatsen har ført til øget interesse for tilgængelighed hos vejsektorens parter, og det frivillige system til projektgranskning har nu vundet mere alment indpas i vejsektoren. Det har bl.a.

ført til, at en række kommuner, herunder København, Aalborg, Århus og Frederiksberg, har etableret tilgængelighedsplaner for byområder, og flere vejmyndigheder indarbejder tilgængelighedsrevision i projekter med nye vejanlæg og ombygningsprojekter.

Vejdirektoratet udgav i februar 2007 folderen *Skab gode vilkår for handicappede og ældre i trafikken*. Folderen er udarbejdet på basis af 2003-håndbogen i tilgængelighed og er udgivet i samarbejde med Kommunernes Landsforening (KL), Danske Handicaporganisationer (DH) og Ældre Sagen. Den er udsendt til alle landets kommuner og andre relevante organisationer.

Folderen indeholder gode råd om, hvordan man med enkle midler kan gøre færdselsarealer mere farbare for mennesker med handicap og ældre – herunder fem forslag til indsatsområder, der handler om fortogets bredde, jævne fortove og belægninger, knopfliser, krydsninger af veje og hvilepladser.

6.2. Vejregler for byernes trafikarealer

I forbindelse med planlægningen af byens vej-, sti- og bussystem skal det tilstræbes, at der skabes et sammenhængende trafiksystem, som også er velfungerende for mennesker med et handicap.

For at sikre tilfredsstillende sikkerhed, fremkommelighed og tilgængelighed, skal det i hvert enkelt tilfælde vurderes, om de anlæg eller ændringer, som overvejes, vil bidrage til at gavne brugere, der har forskellige former for handicap. Det gælder bl.a. ved udformningen af kurver, stigningsforhold, signalregulerede kryds, fodgængerområder og anlæg for parkering og standsning samt hvilemuligheder. Nedenfor er nævnt et par eksempler inden for *Vejreglerne for byernes trafikarealer*.

Fodgængerområder

Cirka en fjerdedel af alle fodgængere er mennesker med et fysisk handicap, enten midlertidigt eller livsvarigt. Det drejer sig om gangbesværede, kørestolsbrugere og synshandicappede.

Vejreglerne giver f.eks. mål for stigninger i gangretningen, bredder og stigning for ramper og trapper mv. Desuden anbefales det at bruge ledelinjer. Ledelinjer er følbare linjer, der kan bestå af en fliserække med taktil overflade eller lignen-

de, som kan føles med en stok og gennem skosålerne. Ledelinjer kan bruges til at lede synshandicappede gennem en gade, til sidegaderne eller til butiksgange. Der må ikke placeres forhindringer (skilte etc.) inden for én meter omkring ledelinjen.

Invalidebilpladser

På parkeringspladser anbefales det, at der nærmest de primære trafikmål etableres båse beregnet til invalidebiler. Båsene skal være afmærkede og må kun benyttes til parkering af biler med invalidebilskilt eller tilsvarende parkeringskort. Vejreglerne giver vejledning for udformningen af båsene og parkeringspladsens indretning. F.eks. skal båsene etableres med en bredde på mindst 3,50 meter. Desuden skal kørestolsbrugeren have let adgang til fortovet, hvilket betyder, at der skal være sænket kantsten eller lignende ved parkeringspladsen.

Trafikterminaler

På trafikterminaler, hvor den rejsende skifter fra eksempelvis egen bil til kollektiv trafik, er det vigtigt, at terminalerne er udformet, så det er let at få overblik over terminalen og nemt at komme rundt. Det er vigtigt for alle rejsende, men har særlig betydning for mennesker med et handicap.

6.3. Færdselsregulering

I vejreglerne under færdselsreguleringen er der gennemgående taget hensyn til mennesker med handicap f.eks. i vejreglerne vedrørende *Oplysningstavler, Afmærkning af vejarbejder, Lydsignaler for blinde og handicappede og endelig Vejvisning for handicappede*. Sidstnævnte behandler udformning og anvendelse af vejvisning for mennesker med handicap. Der er indeholdt visse bindende bestemmelser om udformning m.v. Målet med vejreglen er at binde vejvisning og vejudformning sammen frem for at se på disse faktorer enkeltvis.

Ca. 30 pct. af befolkningen har problemer med at læse tekst på skilte – under alle vejr og lysforhold. Det betyder, at skiltningen bør være så enkel og overskuelig som muligt. Det kan bl.a. gøres ved at begrænse de skriftlige informationer og i stedet benytte piktogrammer. Hvis der et sted er behov for at give mere end ét budskab, bør der være en klar adskillelse mellem budskaberne.

Afmærkning af vejarbejder

Vejreglen finder anvendelse i alle situationer, som falder ind under kategorien vejarbejde, uanset om det er en vejbestyrelse, ledningsejer eller andre, der skal have arbejde udført, og hvad enten det udføres i eget regi eller af en entreprenør. Ved udgravning skal der f.eks. afmærkes med stopliste og håndliste, så bl.a. blinde eller svagtseende kan orientere sig i forhold til forhindringen.

Lydsignaler for blinde og svagtseende

I vejreglen *Lydsignaler for blinde og svagtseende* gives der særlige retningslinjer for udformning og anvendelse af lydsignaler. Anvendes der lydsignaler, er der bindende bestemmelser om udformning m.v.

6.4. Indsatsen på statsvejene

De barrierer, der findes for bevægelseshæmmede, opstår oftest, når trafikanterne forlader deres køretøj – herunder ved nødtelefoner samt ved besøg på rastepladser og -anlæg. Derfor har Vejdirektoratet igennem en årrække samarbejdet med Dansk Handicap Forbund med henblik på at sikre, at anlægsprojekter også i den sammenhæng udføres med god tilgængelighed.

Rastepladser

Rastepladser indrettes således, at de offentligt tilgængelige servicefaciliteter udføres med hensyn til tilgængelighed for færdselshandicappede. Indsatsen har særlig prioritet ved nyanlæg og ved større ombygninger. Vejdirektoratet har handicapegnede toiletter på alle bemandede rastepladser og på stort set alle ubemandede rastepladser.

Ved udbud og etablering af drift af nye tankanlæg på nye motorvejsstrækninger har Vejdirektoratet i flere år opereret med handicapegnethed som et konkurrencekriterium for valg af det mest attraktive tilbud.

Ved udskiftning af toiletbygninger på de ubemandede rastepladser opsættes udelukkende nye bygninger med handicaptoiletter, ligesom der etableres handicap-parkering nær service- og toiletfaciliteter.

Med udgangspunkt i vejreglerne har Vejdirektoratet en manual for indretning af rastepladser langs motorveje. Når Vejdirektoratet opfører nye bygninger sker det i dag efter vejreglernes anvisninger. Handicapforhold og tilgængelighed har et

specifikt kapitel, der omhandler disse. Formålet er, at bevægelseshæmmede ved egen hjælp kan have fuld adgang til rastepladsernes faciliteter.

Der defineres i den sammenhæng en række funktionskrav, herunder plads til invalidebiler, adgangsveje fra bus-, personbils- og campingparkeringspladser til anlæggets øvrige områder og udformning af bygninger. Målet er, at kørestolsbrugere kan færdes på egen hånd i samme færdselsmønster som øvrige brugere, udligning af niveauforskelle i terræn eller etablering af ramper samt etablering af handicaptoilet og evt. telefonbokse med særlige funktionskrav.

Vejsektoren.dk er en portal for fagfolk og teknikere i vejsektoren, typisk ansatte i kommuners tekniske forvaltninger samt rådgivere. På portalen findes en oversigt over værktøjer til at skabe tilgængelighed, herunder:

- Oplysninger om Håndbog i tilgængelighed
- Tilgængelighedsrevisoruddannelsen
- Liste over eksaminerede tilgængelighedsrevisorer
- Gode og dårlige eksempler på tilgængelighed i vejsektoren
- Vejreglerne
- Relevant litteratur og links

www.trafikken.dk

På trafikken.dk under ”vejene” og ”rastepladser” findes oversigter over anlæggene, hvor der ved brug af piktogrammer gives serviceinformationer om bemandede rastepladser med handicaptoiletter.

I motorvejsguiden, der udgives årligt i et oplag på 500.000 eksemplarer, kan læseren se, hvor der findes handicapfaciliteter på rastepladserne langs motorvejene. Ligeledes har annoncørerne mulighed for at markere, om deres hotel, kro eller museum er tilgængelig for mennesker med handicap.

7. Fly

7.1. Luftfartens Handicapråd

Mange lufthavne og flyselskaber bestræber sig på at øge tilgængeligheden for personer med nedsat mobilitet. SLV nedsatte i 2002 Luftfartens Handicapråd, der to gange årligt afholder møder med deltagelse af repræsentanter for myndigheder, handicaporganisationer, lufthavne, fly- og handlingselskaber.

Rådets arbejde har hidtil baseret sig på de standarder og anbefalinger, som er udarbejdet af de internationale luftfartsorganisationer International Civil Aviation Organization (ICAO), Annex 9 og European Civil Aviation Conference (ECAC), Doc 30. På baggrund af idéudveksling mellem rådets medlemmer, nås der frem til fælles anbefalinger. Disse indarbejdes i en handlingsplan, som gives videre til de involverede aktører inden for luftfartsbranchen. Rådet har ligeledes til opgave at informere de respektive aktører om muligheder og begrænsninger for flypassagerer med reduceret mobilitet – f.eks. om nye EU-initiativer og deres implementering i Danmark.

Boks 7.1 | Flyrejser

På luftfartsområdet er der taget et væsentligt initiativ med etableringen af Luftfartens Handicapråd. Rådet har ikke nogen egentlig besluttende kompetence, men er etableret ud fra et ønske hos parterne om en tættere og mere systematisk dialog om handicappedes vilkår og behov i relation til f.eks. tilgængelighed, assistance og service før, under og efter en flyrejse.

Statens Luftfartsvæsen (SLV) blev i 2007 udpeget af Transportministeriet som håndhævelsesorgan i relation til den såkaldte handicapforordning (jf. afsnit 7.2.) på luftfartsområdet. Dette indebærer, at SLV skal behandle klager over manglende overholdelse af EU-regler.

7.2. EU-rettigheder på luftfartsområdet

I EU er der vedtaget en forordning, nr. 1107/2006 af 5. juli 2006, om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly.

I den sammenhæng slås det fast, at et luftfartsselskab, dets agent eller en rejsearrangør ikke med henvisning til en persons handicap eller bevægelseshæmning må nægte adgang til en flyvning – undtagen af hensyn til gældende regler om flysikkerhed.

Derudover har mennesker med et handicap og bevægelseshæmmede personer ret til særlig og omkostningsfri bistand i lufthavne samt om bord i fly – i overensstemmelse med forordningens bilag I og II. De pågældende bestemmelser pålægger lufthavnene at udpege ankomst- og udgangsmødesteder inden for lufthavnsområdet, hvor mennesker med et handicap eller bevægelseshæmmede personer let kan give meddelelse om deres ankomst og anmode om bistand. Luftfartsselskaber og lufthavne skal sørge for, at det personale, som yder direkte bistand til mennesker med et handicap eller bevægelseshæmmede personer, er uddannet hertil.

Hvis en person med et handicap har behov for særlig assistance i lufthavnen eller om bord, skal den pågældende gøre opmærksom på dette allerede ved bestilling af rejsen.

Finder den enkelte, at forordningen er blevet overtrådt, kan personen indbringe sagen for lufthavnen eller det pågældende luftfartsselskab. Hvis der ikke her kan opnås en tilfredsstillende behandling, kan vedkommende klage til den myndighed, der er udpeget som håndhævelsesorgan – dvs. i Danmark SLV.

7.3. I lufthavnen

Hvis en person har bestilt assistance i lufthavnen, eller bruger kørestol eller lignende, bør den pågældende møde op i god tid ved check-in. Er der bestilt assistance ved booking af rejsen, hjælper flyselskabets eller lufthavnens personale med check-in og bagageekspedition. Personalet kan også være behjælpeligt med assistance gennem sikkerhedskontrollen og ud til flyet – enten i kørestol eller i el-bil. Elektriske kørestole må ikke medbringes i flyets kabine og skal derfor checkes ind som bagage eller fragt. Er kørestolen sammenklappelig, må den normalt benyttes helt ud til flyets afgangsgate og kan medtages i flyets kabine.

I lufthavnen gives der information om ankomst- og afgangstider på informationstavler og monitorer. Desuden vil der være en informationsdisk, hvor persona-

let kan hjælpe den rejsende med et handicap. Derudover kommer der informationer fra højtalerne.

7.4. Om bord på flyet

Passagerer med handicap får som regel lov til at stige om bord på flyet før de øvrige passagerer. Personalet vil hjælpe den rejsende helt op i flyet, hvis man har bestilt assistance. Er der alene en trappe op til flyet, og ingen bro, kan passagerer i nogle tilfælde komme om bord ved hjælp af en lift. I andre tilfælde bruges små elevatorer til at transportere personer med nedsat bevægelighed om bord i flyet.

Af hensyn til sikkerheden om bord kan der kun medtages et vist antal passagerer med et handicap. Der er desuden regler for, hvor i flyet mennesker med handicap må være placeret. Eksempelvis må der hverken sidde børn eller mindre mobile passagerer på sædet tættest ved nødudgangene. Dette skyldes, at der her skal sidde en person, som i tilfælde af en nødsituation kan være kabinebesætningen behjælpelig med en eventuel evakuering af flyet. Ved syns- eller høreproblemer skal kabinepersonalet hjælpe passageren med at få den information, som han/hun har brug for. Det er vigtigt, at sikkerhedsinformationen opfattes af alle passagerer.

7.5. Ankomst

Som regel skal passagerer med reduceret mobilitet ud af flyet sidst. Har man på forhånd lavet en aftale om assistance ved ankomsten, vil hjælperne kunne hente den rejsende med et handicap i flyet, når de øvrige passagerer er gået ud, ledsage fra flyet til bagagebåndet, samle bagage op fra bagagebåndet og endelig ledsage videre gennem en eventuel pas- og toldkontrol.

8. Kilder

Aftale om trafik 2006, 2007, 2008 & 2009. Hentes på ministeriets hjemmeside.

Bæredygtig transport – bedre infrastruktur. December 2008.

Det Centrale Handicapråd: *Dansk handicappolitiks grundprincipper.* September 2005.

DSB Handicapservice. Januar 2009.

En grøn transportpolitik. Januar 2009.

Europaparlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF om særlige bestemmelser for busser. November 2001.

FN's konvention om rettigheder for personer med handicap. December 2006.

FN's Standardregler om lige muligheder for handicappede. December 1993.

Folketingsbeslutning B 137 om forbedring af trafik- og adgangsforhold for handicappede. Maj 1987.

Færdselsstyrelsens bekendtgørelse nr. 1487 om særlige krav til busser. December 2007.

Lov om en Cityring (nr. 552). Juni 2006.

Lov om trafikselskaber (nr. 582). Juni 2005.

Tetraplan for Transport & Energiministeriet: *Kortlægning af kørselsordninger for mennesker med handicap.* April 2007. Hentes på ministeriets hjemmeside.

Tetraplan for Transport og Energiministeriet: *Blinde og svagtseendes transport.* Maj 2007. Kan hentes på ministeriets hjemmeside.

TSI-PRM (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet for Personer med Reduceret Mobilitet). Juli 2008.

Vejreglarbejdsgruppe 10.0, Tilgængelighed for alle: *Evaluering af pilotprojekter for tilgængelighedsrevision*. September 2005.

Vejreglerne.dk., herunder især:

Vejdirektoratet, Vejreglerrådet: *Færdselsarealer for alle – Håndbog i tilgængelighed*. December 2003. Kan hentes på www.vejsektoren.dk samt www.vejregler.dk

Vejdirektoratet, Vejreglerrådet: Hæfterne vedr. *Byernes trafikarealer* opdateres løbende. Kan hentes på www.vejregler.dk

Vejdirektoratet, Vejreglerrådet: *Vejvisning – Vejvisning for handicappede*. November 2005. Kan hentes på www.vejregler.dk

Vejdirektoratet, Vejreglerrådet: *Signaler – Lydsignaler for blinde og svagtseende*. Juli 2006. Kan hentes på www.vejregler.dk

Vejdirektoratet i samarbejde med Kommunernes Landforening, Danske Handicaporganisationer og Ældre Sagen: *Skab gode vilkår for handicappede og ældre i trafikken – 5 bud på hvad kommunerne kan gøre*. Februar 2007. Kan fås ved henvendelse til Vejdirektoratet.

www.vejsektoren.dk

www.trafikken.dk

ISBN 978-87-91013-49-2

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Telefon 33 92 33 55
Telefax 33 12 38 93
trm@trm.dk
www.trm.dk