

## TILGÆNGLIGHED



“Det vil blive uforholdsmæssigt dyrt at skulle have et beredskab på alle stationer til alle tider  
Lars Barfoed (K), transportminister



“Det handler mest om hvilket samfund ministeren ønsker  
Claus Bjarne Christensen, arkitekt.  
Formand i BTPU



“Med ramper når vi et godt stykke hen ad vejen mod bedre tilgængelighed  
Søren Ginnerup, civilingeniør ved SBI

# Det kører ikke på skinner for kørestole

Når en kørestolsbruger vil med tog i Danmark, skal der ekstra personale til. Den service skal bestilles to døgn i forvejen, men kan ikke lade sig gøre til alle afgange. Transportminister Lars Barfoed vil ikke ændre på forholdene

AF KASPER RANDER

Prøv at forestille dig, at du bor i Jylland og vil tage toget til København for at se en fodboldkamp. Du vil selvfølgelig også gerne hjem igen, men så bliver du altså nødt til at undvære anden halvleg,” siger Claus Bjarne Christensen.

Eksemplet er ikke kun et tankeeksperiment. Claus Bjarne Christensen sidder i kørestol, og når han skal med toget, er han afhængig af DSB's handicapservice, der tilbydes i tidsrummet 6:00-24:00.

Når han vil fra København til Århus, skal han derfor tage toget senest kl. 20:00. Ellers kan han ikke få hjælp til at komme af toget i Århus. Desuden skal han huske at bestille turen mindst 48 timer i forvejen.

Claus Bjarne Christensen er arkitekt med speciale i tilgængelighed, og han sidder som formand for Bygge- og Trafikpolitisk Udvalg i Dansk Handicap Forbund. Han er meget utilfreds med DSB's ordning, som han mener er i strid med FN's handicapkonvention, der grundlæggende går ud på at give mennesker med handicap de samme rettigheder som alle andre.

“Det er forskelsbehandling og diskrimination, at jeg ikke kan bruge toget i det samme tidsrum, som andre,” siger Claus Bjarne Christensen.

## Ministeren vil ikke betale

Danmark ratificerede handicapkonventionen for nylig, men den øverst ansvarlige på trafikområdet, transportminister Lars Barfoed, mener, at DSB's handicapservice er god nok.

“Der er ikke lagt op til ændringer i politikken som følge af FN-konventionen, da det vurderes, at indsatsen fuldt ud lever op til konventionen,” udtaler Lars Barfoed.

Transportministeren har altså ikke tænkt sig at ændre på tiderne for DSB's handicapservice og henviser til økonomien:

“Jeg har udmærket forståelse for, at der kan være ønsker om at kunne foretage spontane rejser uden at skulle bestille i forvejen, men det er desværre min vurdering, at det vil blive uforholdsmæssigt dyrt at skulle have et beredskab på alle stationer til alle tider,” svarer transportministeren.

Claus Bjarne Christensen mener, at transportministeren ignorerer, at ordningen er udtryk for diskrimination.

“Det handler ikke om særligt mange penge. Det handler mest om hvilket samfund transportministeren ønsker,” siger han.

Claus Bjarne Christensen understreger, at det ikke bør være økonomien, der er afgørende, når noget er sikret som en ret til FN-konventionen.

“Jeg er ikke i tvivl om, hvor det her skal ende. Jeg citerer bare fra konventionen: universelt design. Det er det eneste rigtige. Man skal kunne anvende toget uden at have brug for, at DSB møder op med en lift,” siger han.

## De danske togperroner

Universelt design omtales i handicapkonventionens Artikel 4 om landenes generelle forpligtelser. Universelt design betyder, at man sørger for, at alle skal kunne bruge det man designer, uden at det kræver ekstra hjælpemidler eller tilpasning. Det kan både være fysiske ting som tog eller elevatorknapper, men også ordninger som for eksempel en togservice.

Dansk togdrift har i den sammenhæng et alvorligt problem: perronerne på landets togstationer har vidt forskellige højder. Det gør det meget besværligt at sikre fysisk universelt design, når adgangsforholdene til toget er forskellige fra station til station. Det påpeger Søren Ginnerup, der er civilingeniør ved Statens Byggeforskningsinstitut.

Søren Ginnerup har regnet på, hvor meget det vil koste at ombygge de danske togstationer:

“Omkostningerne ved mere fuldstændig tilgængelighed til stationer, inklusiv hævnning af perroner, vil ligge i størrelsesordenen 3-4 milliarder kr.,” skønner han.

Med hensyn til ombygning af stationerne udtaler transportminister Lars Barfoed:

“Det ville være dejligt, hvis man med et hug kunne gøre transportsystemet til-

gængeligt for alle. Det er desværre ikke muligt, og da man ikke til alle tider har tænkt mennesker med et handicap ind i udbygningen af transportsystemet, så er der tale om et langt sejt træk.”

Det er Claus Bjarne Christensen fra Dansk Handicap Forbund sådan set også indstillet på, men:

“Jeg gider bare ikke, at der så går 25 år, og så er der ikke sket noget,” understreger han.

## Mulige løsninger

Claus Bjarne Christensen synes, at det går den rigtige vej på nogle punkter, men indtil perronforholdene er i orden, mener han, at vi skal lave nogle bedre løsninger, end der er nu.

“S-toget er et godt eksempel. Der er ikke niveaufri adgang, men der sidder en rampe på toget, som lokoføreren altid kan slå ud,” fortæller han.

Søren Ginnerup fra Statens Byggeforskningsinstitut mener, at DSB bør satse på løsninger med ramper i alle tog.

“Når vi ikke får alle perronerne lavet om nu og her, så er ramper som i S-togene en simpel løsning, der giver nogle forbedrede muligheder, fordi de ikke kræver personale på perronen. Det vil gøre mange ting meget nemmere, og med ramper når vi et godt stykke hen ad vejen mod bedre tilgængelighed,” mener han.

Søren Ginnerup er heller ikke sikker på, at ens perronhøjde på alle stationer vil løse problemet helt.

“Der vil ofte være et lille gab mellem tog og perron, som nogle kørestole ikke kan køre over. Og så skal man alligevel have fat i en rampe,” forklarer han.

Samtidig minder han om, at ramper ikke gør det alene.

“Ifølge den europæiske standard skal højden på perronen være 55 cm. Den højde passer med lavgulvssektionen i de nye IC4-tog, så der er let adgang for kørestolsbrugere. Men der er mange tog, der ikke passer,” siger Søren Ginnerup.

Claus Bjarne Christensen opsummerer: “Der, hvor man skal sætte ind, det er perronhøjden. Det store problem med tog i dag er, at man skal bestille en ekstra service.”

Med nye IC4-tog på vej har Claus Bjarne Christensen og andre jyske kørestolsbrugere et håb om, at de snart får mulighed for at få begge halvlege med, når de skal til landskamp i Parken.

“Jeg ser virkelig frem til, at IC4-togene kommer til at køre,” siger han.

## ANNONCE

egmont  
højskolen



Danmarks mest rummelige højskole








Solidaritet · Myndighed · Værdighed

## FN's handicapkonvention

Danmarks ratifikation af FN's "Konvention om rettigheder for personer med handicap" trådte i kraft d. 24. august 2009.

Dermed har Danmark blandt andet forpligtet sig til at "træffe passende foranstaltninger til at sikre, at personer med handicap på lige fod med andre har adgang til de fysiske omgivelser og transportmuligheder," (fra konventionens Artikel 9)

Konventionen fås ved henvendelse til *Det Centrale Handicapråd*.

Telefon: 33 11 10 44

Teksten kan også hentes elektronisk på adressen:

<http://www.clh.dk/?id=1417>

TILGÆNGELIGHED

# Ud og se - på DSB

Som kørestolsbruger skal David Tue Jensen planlægge sine rejser i god tid

AF KASPER RANDER

Skanderborg Station. David Tue Jensen kører så langt frem til disken, som hans elektriske kørestol tillader det.

"Jeg vil gerne høre, om jeg kan komme med toget til Horsens her kl. 10:13," siger han.

"Har du bestilt rejsen?" spørger DSB-ekspedienten, mens hun tjekker skærmen for at se, om der skulle ligge en reservation.

"Nej, det har jeg ikke. Jeg vil bare høre, om det er muligt at komme med alligevel," siger David.

Men det er det ikke. Ikke når han sidder i kørestol.

De mange varestativer i stationens kiosk levner ikke meget plads til en kørestol, men med lidt slalomkørsel er det lykkedes David at komme frem til billet-salget.

Mens David får betjening, vokser køen bag ham.

"Hør - vi har altså ikke tid til det her," vrisser en af de ventende.

Ekspedienten lader sig ikke distrahere men forklarer roligt og venligt David, at han skulle have bestilt turen to døgn i forvejen. Det er nemlig den tid, DSB skal bruge for at kunne tilbyde assistance til at komme ind i toget.

## Tre trin i IC3

David Tue Jensen er 21 år gammel. Han er spastiker, og udover behovet for en kørestol har han nedsat funktion i arme og hænder.



David Tue Jensens møde med IC3-togets tre trappetrin. Foto: Kasper Rander

David går på højskole, og ligesom sine højskolekammerater rejser han af og til rundt i landet for at besøge familie og venner. Men modsat de fleste andre mennesker er han altså tvunget til at planlægge sine rejser i god tid.

David har før rejst med DSB, og derfor vidste han godt, at han ville blive afvist på Skanderborg Station. I dag har han inviteret Avisen med på tur, så vi kan se, hvordan den offentlige trafik fungerer set fra en kørestolsbrugers perspektiv. Senere på dagen skal David med toget den modsatte vej: Fra Horsens til Skanderborg. Og den tur har han bestilt 48 timer i forvejen. Helt i overensstemmelse med DSB's regler for handicapservice.

Men lige nu begiver David sig mod Skanderborg Stations Perron 2 for at se, om det er muligt at komme ind i toget

uden bestilling.

Da IC3-toget ankommer, kører David frem til de åbne døre, der afslører tre høje trappetrin.

"Nej, det er i hvert fald helt umuligt det her," siger han, mens han langsomt bager væk fra toget, der lukker dørene og fortsætter sydpå.

Kort efter er David på vej til Horsens. Vel at mærke i en privat lejet handicap-bus.

## DSB bruger Taxa

Et kvarter før den bestilte togafgang kører David sin kørestol ind på Horsens Station.

En taxachauffør kommer ham i møde. "Nå, er det dig, der skal med toget?" spørger chaufføren.

"Øh - ja, det er det. Jeg troede ikke, at det var en taxachauffør, der skulle hjælpe

mig," siger David.

"Jo, det er mig - Allan Eriksen," siger taxachaufføren og giver hånd.

På perronen har Allan Eriksen sat kørestolsliften klar. Den fungerer fint, men da David er kommet op på liften, fryser han lidt i den regnvåde blæst og beder om at få sin hætte trukket op om ørerne.

"Det er lidt som om, at alle kigger på en. Man er lidt udstillet," siger han.

Mens David venter på toget, fortæller Allan Eriksen, at taxa-selskabet ofte står for handicapassistenten på Horsens Station.

"Der er ikke personale på stationen til den slags opgaver, så chaufførerne har en nøgle til liften," forklarer han.

## Togturen

Det tager lidt ekstra tid at få David på toget, og han er noget beklemmt ved situationen.

"Jeg føler lidt, at det bare er mig de venter på, før de kan starte toget. Man føler sig til besvær," siger han.

På togturen fortæller David, at han ikke rejser med tog særlig tit. Når han skal hjem fra højskolen, foregår det med en dør-til-dør taxa-ordning for personer med handicap.

"Sådan en tur skal jeg bestille 6 dage i forvejen. Men det mest trælse er, at vi tit kører lange omveje og holder og venter på andre, der skal med. En gang ventede vi i næsten en time. Så sidder man bare dér," fortæller David.

Toget nærmer sig Skanderborg Station. På perronen står endnu en taxachauffør klar med DSB's lift, og i handicap-bussen på vej hjem undrer David sig over DSB's handicapservice:

"To døgn før. Det er lang tid, når det alligevel er en taxa-mand, der kommer og hjælper," siger han.

# Her er du velkommen i kørestol

I USA og England har kørestolsbrugere bedre vilkår i tog og busser, end de har i Danmark. Her er et par rejseberetninger fra kørestolshøjde

AF KASPER RANDER

USA er simpelt hen landet over alle, når man snakker tilgængelighed," fortæller Birgitte Bjørkman begejstret.

Hun er kørestolsbruger og har rejst i USA flere gange. Når det gælder Danmark, er Birgitte Bjørkman knap så fornøjet:

"I Danmark oplever man, at man er til besvær. Vi er simpelthen håbløst bagud," siger hun og giver et eksempel fra rejseverdenen:

"Hvis du lander i Københavns Lufthavn, og du sidder i kørestol, så kan du ikke bare tage toget ind til byen. Så får du at vide, at du skulle have bestilt to dage før. Det er den velkomst vi giver udenlandske turister."

I USA oplevede Birgitte Bjørkman det ikke som noget problem at sidde i kørestol.

"Der er det en selvfølge, at man kan komme med, og der er en venlig imødekommethed overalt," fortæller hun.

## Dobbeltdækker med elektrisk rampe

Eva Christensen har samme positive rejseminder fra USA. Hun er også kørestolsbruger og har rejst i flere lande.

"I USA er det helt forrygende. Jeg oplevede aldrig at skulle bestille noget som helst. De tager dig med, når du kommer, og det var fuldt ud tilgængeligt alle steder," siger hun.

De gange Eva Christensen rejste med tog i USA, var der niveaufri adgang til toget, og når hun skulle med bus, oplevede hun heller ikke problemer:

"I busserne er der sådan en folde-udrampe, som chaufføren tager ud, når man skal med," fortæller hun.

Også Londons berømte dobbeltdækkerbusser er lette at benytte som kørestolsbrugere. Birgitte Bjørkman har besøgt London og fortæller, at busserne har en elektrisk rampe, som chaufføren kan be-



Niveaufri togetgang i Miami, USA. Foto: Birgitte Bjørkman



Londons dobbeltdækkerbusser. Foto: Birgitte Bjørkman

tjene ved hjælp af en knap fra sin plads.

"Når man er ved stoppestedet, så sikrer man sig selvfølgelig, at chaufføren lige har øje på, at der er én i kørestol," siger Birgitte Bjørkman.

"Det fungerer simpelt hen perfekt."

## Love med stor betydning

"Americans with Disabilities Act" blev vedtaget i USA i 1990. Den betyder bla., at alle nye tog og busser skal være fuldt tilgængelige.

Med virkning fra 1. januar 2009 blev loven justeret, så definitionen af "disability" (funktionsnedsættelse) blev udvidet.

I 1995 vedtog man i England en antidiskriminationslov, der har haft stor betydning for udviklingen. Allerede i år 2000 var toge, busser og langt de fleste taxier tilgængelige for kørestolsbrugere.