



Inspektion af handicaptilgængeligheden
i forbindelse med en togrejse fra
Vordingborg til Kalundborg via Roskilde
den 17. maj 2011

OPFØLGNING

Dok.nr. 12/00237-7/LF

Den 1. december 2011 afgav Folketingets Ombudsmand endelig rapport om inspektion den 17. maj 2011 af handicaptilgængeligheden i forbindelse med en togrejse fra Vordingborg til Kalundborg via Roskilde. I rapporten bad ombudsmanden om oplysninger mv. om nærmere angivne forhold.

Jeg har i den anledning modtaget et brev af 2. februar 2012 fra Banedanmark og en udtalelse i e-mail af 21. november 2012 fra DSB.

Jeg skal herefter meddele følgende:

Ad 4.1. DSB's og Banedanmarks hjemmesider mv.

I den endelige rapport anførte ombudsmanden følgende:

"Under 'Ledsageordning' gives der oplysning om hvordan denne ordning – hvor efter der bl.a. kan medtages en ledsager til halv pris – fungerer.

DSB giver her også yderligere oplysninger om assistance, f.eks. i hvilket tidsrum på døgnet det er muligt at få assistance (fra kl. 6.00 til kl. 24.00), og der redegøres samtidig for hvad assistancen ikke omfatter, f.eks. bagagehjælp (som selvstændig ydelse) og ekstraordinær personlig assistance under rejsen.

Disse yderligere oplysninger om assistance som fremgår under punktet 'Ledsageordning', kunne efter min opfattelse med fordel også medtages under punktet 'Bestil handicapservice', således at en person med handicap der rejser uden ledsager (og som derfor ikke umiddelbart ville klikke ind på 'Ledsageordning') også ville få disse yderligere informationer. Jeg går ud fra at DSB vil overveje dette forslag, og jeg beder DSB underrette mig om hvad overvejelserne fører til."

DSB har i e-mailen af 21. november 2012 oplyst, at DSB vil indarbejde tidsrummet for assistance fra kl. 6.00 til kl. 24.00 i afsnittet "Bestil handicapservice" på DSB's hjemmeside.

Jeg har noteret mig det oplyste.

Ombudsmanden bad Banedanmark om at oplyse, hvordan en ny telefontjeneste, som afløser den trafikinfo, som blinde og svagsynede tidligere fik fra "talende" standere på større stationer, var blevet modtaget af brugerne, og i hvilken udstrækning tjenesten faktisk bruges.

Banedanmark har i brevet af 2. februar 2012 oplyst følgende:

"Dansk Blindesamfund er meget begejstret for løsningens tilgængelighed og brugervenlighed. I tilgængeligheden ligger, at brugeren kan tilgå tjenesten når som helst og hvor som helst og ikke som før kun på udvalgte stationer. Løsningen dækker alle fjern- og regionaltoget stationer i Danmark, hvilket i sig selv betragtes som en væsentlig forbedring. Med brugervenlighed menes, at det opfattes som nemt og intuitivt at bruge løsningen via talegenkendelse og dermed finde sin afgangs- eller ankomstinformation.

Der er i gennemsnit ca. 100 ugentlige brugere af tjenesten."

Jeg har noteret mig det oplyste.

Ad 5.2. Selve stationsbygningen (Vordingborg)

Ombudsmanden konstaterede, at ledelinjer i stationsbygningen ikke var gennemført konsekvent og henstillede til DSB at gennemgå stationen for sådanne tilfælde af ikke konsekvent gennemførte ledelinjer.

DSB har i e-mailen af 21. november 2012 erklæret sig enig i, at ledelinjer ikke er blevet gennemført konsekvent, og DSB's stationsvedligeholdelse er blevet anmodet om at bringe forholdene i orden.

Jeg tager det oplyste til efterretning.

Ad 5.4. Perron (Vordingborg)

Indgangen til elevatoren fra perronen opnås over en ca. 4 cm høj kant. Ombudsmanden udtalte, at den begrænsede tilgængelighed, som følger heraf, burde løses.

Banedanmark har oplyst, at niveauforskydningen på ca. 4 cm løses ved, at der udføres en rampe i asfalt.

Jeg har noteret mig det oplyste.

Ad 6.1. Ombordstigning

Ombudsmanden anførte følgende:

”Jeg går umiddelbart ud fra at transporten af en kørestolsbruger i et schweizertog – som normalt forudsætter brug af togets indbyggede rampe – ikke kræver forudbestilling af handicapservice, jf. pkt. 4.2 ovenfor, men at en sådan rejse kan foretages spontant blot ved henvendelse til togføreren på det pågældende tog fra perronen. (Jeg henviser i denne forbindelse også til pkt. 4.1 ovenfor om DSB’s oplysninger på hjemmesiden under ’Tilgængelighed’).

Jeg beder dog for en ordens skyld DSB om at oplyse om dette er rigtig forstået.”

DSB har oplyst, at det ved brug af den indbyggede rampe i DSB’s dobbeltdækkertog er muligt at rejse spontant for kørestolsbrugere fra stationer med en perronhøjde på 35 cm eller derover. DSB anbefaler denne kundegruppe at kontakte DSB Handicapservice, hvis der er usikkerhed om perronhøjden. Dette er anført i DSB’s handicappjecce.

Jeg har noteret mig det anførte.

Ad 7.1. Perroner og elevatorer (Roskilde)

Ombudsmanden henviste til, at der på Roskilde Station ikke var nogen former for ledelinjer på perronerne. Ombudsmanden udtalte, at han gik ud fra, at stationen indgår i en generel prioriteret plan, og at etablering af ledelinjer på perronen indgår i denne plan. Ombudsmanden anmodede Banedanmark om nærmere oplysninger herom.

Banedanmark har i udtalelsen af 2. februar 2012 anført følgende:

”Når Banedanmark fornyer og nyanlægger perroner, bliver der iht. aftalen i ’Vejledning for projekterende. Udvendige ledelinie og opmærksomhedsfliser på perroner’ etableret ledelinier på disse perroner. Imidlertid er der ikke i den nuværende trafikaftale, som løber frem til 2014, tildelt midler til fornyelse og nyanlæg af perroner, herunder etablering af ledelinier.

Enkelte perroner er dog fornyet i forbindelse med sporfornyelsesprojekter som følge af, at de har været i enten meget dårlig stand eller har hindret et optimalt sportrace.

Det er en politisk prioritering, om der i fremtiden skal sættes midler af til at etablere ledelinier på de stationer, hvor de endnu ikke findes.”

Jeg har noteret mig det oplyste.

Ombudsmanden anbefalede under inspektionen, at DSB anmodede Roskilde Kommune om at markere det område på asfalten, som kørestolsbrugere nødvendigvis må have holdt fri for cykler mv. – f.eks. med gule striber.

DSB har oplyst, at DSB har valgt at opsætte et skilt og ved markering på asfalten at signalere parkering forbudt.

Jeg har noteret mig det oplyste.

Ad 7.2.1. Rampen fra gadeplan til perron 1/stationsbygningen

I den endelige rapport anførte ombudsmanden følgende:

”Den korteste vej fra elevatoren på gadeplan (stationspladsen) og til stationsbygningen og/eller perron 1 bag stationen går via en fast rampe ved stationens vestlige gavl. For kørestolsbrugere der kommer hertil via elevatoren, er dette den eneste vej til perron 1/stationen (medmindre man tager den lange tur forbi stationsbygningen og rundt om tilbygningens østlige gavl).



Fig. 22 – Rampe ved stationens vestlige gavl

Bygningsreglement 1995 indeholdt bl.a. følgende bestemmelse (nu BR 2010, pkt. 3.2.2, stk. 2):

'Ramper må ikke udføres med større hældning end 1:20 (50 mm niveauforskel pr. meter) [svarende til 5 pct., min tilføjelse].'

Rampens hældning har jeg målt til at være 7,7 – 8,3 pct. (rampen er mest stejl midt på).

Jeg har ikke kendskab til hvornår rampen er lavet, og herunder om det eventuelt er sket i forbindelse med reoveringen af stationen i 1998-2002.

Uanset om rampen er ældre end bygningsreglementets krav eller ej – og uanset om reoveringen af stationen måtte være omfattet af byggelovens bestemmelse om væsentlige ombygninger, jf. lovens § 2, stk. 1 b eller ej – er det min opfattelse at den begrænsede tilgængelighed som følger af den stejle rampe, sammenholdt med den manglende mulighed for at komme ind ad stationens hovedindgang, jf. pkt. 7.2.2 nedenfor, bør løses.

Jeg henviser ikke kun til at det kan være vanskeligt for visse kørestolsbrugere at forcere den stejle rampe, men også til den risiko som er forbundet med den stejle rampe hvis kræfterne hos kørestolsbrugeren svigter midtvejs. Jeg sigter til at den pågældende – medmindre vedkommende har en ledsager – i givet fald umiddelbart må antages at ville trille baglæns og enten vælte eller risikere at fortsætte ud på den trafikerede stationsplads.

Jeg henstiller til DSB at finde en løsning på problemet, og jeg beder DSB om at oplyse hvad min henstilling fører til."

DSB har i e-mailen af 21. november 2012 anført følgende:

"DSB kan oplyse, at den korteste og mest naturlige niveaufri adgangsvej for kørestolskunder er rampen vest for stationsbygningen i Roskilde. Indtil maj 2012 har rampen været lukket på grund af etablering af parkeringskælder. I forbindelse med dette projekt er der sket en etablering af en repos med henblik på en forbedret tilgængelighed til perronen. Men afstanden fra fortov til perron er fortsat for kort, så rampestigningen kan ikke opfylde hældningskravene på 1:20".

Ved eftersyn den 30. november 2012 af Roskilde Station kunne en af mine medarbejdere konstatere, at der ikke er etableret en repos.

DSB har telefonisk den 5. december 2012 oplyst, at der alligevel ikke er etableret en repos. På grund af den korte afstand, som rampen udgør, har det ikke vist sig muligt at etablere en repos.

DSB har også oplyst, at den midlertidige rampe, der er etableret ved elevatoren, muligvis bliver bibeholdt.

Det er naturligvis uheldigt, at der ikke umiddelbart kan findes en løsning, der tager højde for de vanskeligheder, som en kørestolsbruger har ved at anvende rampen vest for stationsbygningen.

Jeg foretager imidlertid ikke mere vedrørende dette spørgsmål, idet jeg går ud fra, at myndighederne ved en eventuel ændring af adgangsforholdene er opmærksomme på problemstillingen.

Jeg har noteret mig, at den midlertidige rampe muligvis bliver gjort permanent. Denne rampe har en hældningsgrad, der vel ikke lever op til kravet på 1:20, men har en ikke helt så kraftig hældning som den faste rampe.

Ad 7.2.2. Stationens hovedindgang

Ombudsmanden skrev i sin rapport, at der ved hovedindgangen ikke var opsat nogen skilte med orientering til eventuelle kørestolsbrugere om, hvilken vej de skal tage for at komme til stationens perroner. Ombudsmanden henstillede til DSB at foranledige, at

også disse rejsende får den nødvendige information – og herunder ved hovedindgangen – og han bad DSB om at oplyse, hvad henstillingen fører til. Ombudsmanden gik endvidere ud fra, at DSB ville overveje allerede på DSB's hjemmeside at give oplysning om, at kørestolsbrugere med fordel kunne blive sat af ved elevatoren (med adgang til perron 2) eller ved stationens østlige gavl i stedet for ved hovedindgangen.

DSB har oplyst, at DSB har opsat henvisningsskilte til rampen øst for stationen.

Jeg har noteret mig det oplyste, idet jeg går ud fra, at der også ved elevatoren er opsat et henvisningsskilt, der kan give vejledning for kørestolsbrugere, der kommer ud her for at skifte perron.

Jeg kan ved opslag på DSB's hjemmeside ikke se, at der er tilføjet en orientering om, hvor kørestolsbrugeren med fordel kan blive sat af. Jeg går ud fra, at en sådan tilføjeelse vil ske.

Ad 7.3. Billetkontor (Roskilde)

Under inspektionen henstillede ombudsmanden til lederen af billetkontoret, at et skilt, der viste, at en af salgsskrankerne er specielt indrettet til hørehæmmede, blev sat op igen.

Jeg går ud fra, at det nu er sket.

Ombudsmanden konstaterede, at en ledelinje, der fører gennem forhallen og hen til billetkontoret, pludseligt endte lige uden for den automatiske dør ind til billetkontoret. Ombudsmanden udtalte, at det umiddelbart var hans opfattelse, at dette kunne få blinde, som følger ledelinjen, til at føle sig ladt i stikken. Ombudsmanden anmodede DSB om en udtalelse om dette forhold.

DSB har oplyst, at det er et bevidst valg fra DSB's side ikke at føre ledelinjen ind i billetbutikken. Det er "værten", der tager imod kunder og giver kunden hjælp og vejledning til at få den rette betjening.

Jeg foretager ikke videre vedrørende dette spørgsmål.

Ad 8. Kalundborg Station

Ombudsmanden rejste spørgsmål om skiltningen for kørestolsbrugere, der ankommer med tog. Ombudsmanden henstillede til DSB at overveje, på hvilken måde en sådan information bedst kan gives.

DSB har oplyst, at det er aftalt, at der vil blive opsat henvisningsskilte på forpladsen og på perronen på stationen.

Jeg har taget det oplyste til efterretning.

Ombudsmanden henstillede til DSB at gennemgå glasdørene på stationen med henblik på, at de bliver tydeligt markeret af hensyn til svagsynede.

DSB har oplyst, at der vil blive opsat kontrastmarkering på glasdørene til stationsbygningen.

Jeg har taget det oplyste til efterretning.

Opfølgning

Jeg anser herefter inspektionssagen som afsluttet.

Underretning

Denne rapport sendes til DSB, Banedanmark, Statens Byggeforskningsinstitut, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Det Centrale Handicapråd samt Institut for Menneskeretigheder.

København, den 21-02-2013



Jørgen Steen Sørensen