

Udskriftsdato: torsdag den 18. juni 2026

ISP nr 2011.0517 (Gældende)

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

Ministerium: Folketinget

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

Indholdsfortegnelse

- 1 Indledning
 - 2 Det retlige grundlag for Folketingets Ombudsmands vurderinger
 - 3 Generelle forhold vedrørende de tre stationer mv.
 - 3.1. DSB Tilgængelighedsstandard
 - 4 Forberedelse af rejsen mv.
 - 4.1. DSB's og Banedanmarks hjemmesider mv.
 - 4.2. Billetbestilling
 - 4.3. Handicapservice (overordnet)
 - 5 Vordingborg Station
 - 5.1. Ydre adgangsforhold
 - 5.2. Selve stationsbygningen
 - 5.3. Elevator til perron
 - 5.4. Perron
 - 6 Dobbeltdekkertog ("schweizertog") – transporten Vordingborg-Roskilde
 - 6.1. Ombordstigning
 - 6.2. Handicaptoliet
 - 7 Roskilde Station
 - 7.1. Perroner og elevatorer
 - 7.2. De ydre adgangsforhold
 - 7.2.1. Rampen fra gadeplan til perron 1/stationsbygningen
 - 7.2.2. Stationens hovedindgang
 - 7.3. Billetkontor
 - 8 Kalundborg Station
- Opfølgning
Underretning
- Bilag 1
Bilag 2

1. Indledning

Efter § 7, stk. 1, i ombudsmandsloven (lov nr. 473 af 12. juni 1996 om Folketingets Ombudsmand) omfatter ombudsmandens kompetence alle dele af den offentlige forvaltning. Efter lovens § 18 kan ombudsmanden undersøge enhver institution eller virksomhed samt ethvert tjenestested der hører under

ombudsmandens virksomhed. Folketingets Ombudsmand foretager løbende inspektioner af offentlige institutioner, f.eks. fængsler, arresthuse, psykiatriske afdelinger og sociale bosteder.

Folketinget vedtog den 2. april 1993 beslutningsforslag B 43 om ligestilling og ligebehandling af mennesker med handicap med andre borgere. Folketinget bad ved beslutningen Folketingets Ombudsmand om at ”følge udviklingen i ligebehandlingen og eventuelt meddele påtale, hvor dette er muligt inden for ombudsmandens kompetence”. Beslutningsforslaget er gentaget i forbindelse med Folketingets gennemførelse i 2010 af FN’s handicapkonvention (jf. folketingsbeslutning B 15 af 17. december 2010).

Folketingets Ombudsmands håndtering af spørgsmålet om ligebehandling af mennesker med handicap består i behandling af klager fra borgere eller handicaporganisationer. Derudover iværksætter Folketingets Ombudsmand af egen drift undersøgelser på området. Generelle initiativer er taget i forhold til en række ministerier og styrelser samt nogle kommuner. Herudover er der etableret et løbende samarbejde med myndighederne på handicapområdet og med Danske Handicaporganisationer.

Folketingets Ombudsmand foretager som en del af den virksomhed der primært vedrører mere generelle forhold, inspektioner af nogle offentlige bygninger særligt med handicaptilgængelighed for øje. Inspektionerne skal omfatte bygningernes tilgængelighed for alle brugere af bygningerne. Formålet med inspektionerne er dels generelt at følge udviklingen på området for tilgængelighed for mennesker med handicap og derved indvinde erfaringer vedrørende det mere generelle arbejde på området, dels i konkrete tilfælde at påpege fejl og mangler hvor det er nødvendigt. I dette formål ligger tillige et ønske om – i overensstemmelse med den nævnte folketingsbeslutning – at skabe opmærksomhed om området.

Folketingets Ombudsmand udsender hvert år en redegørelse om arbejdet på området i det seneste år. Redegørelsen er for en stor dels vedkommende bygget op på grundlag af de enkelte artikler i FN’s konvention om rettigheder for personer med handicap.

Som et led i Folketingets Ombudsmands virksomhed på dette område foretog jeg og to af embedets øvrige medarbejdere den 17. maj 2011 inspektion af DSB/Banedanmark i form af en togrejse fra Vordingborg til Kalundborg over Roskilde. I inspektionen indgik også i et vist omfang stationsbygninger mv. Til stede under den første del af inspektionen (indtil afgang fra Roskilde mod Kalundborg) var DSB’s ansvarlige medarbejder for strækningen mellem Ringsted og Rødby.

Til at bistå mig under inspektionen havde jeg en kørestolsbruger. Den pågældende, der er jurist, blev i øvrigt fra den 1. juli 2011 ansat som handicapkonsulent hos Folketingets Ombudsmand.

Togturen fra Vordingborg til Kalundborg blev – sammen med Skadeklinikken i Kalundborg som jeg inspicerede senere den samme dag – bl.a. udvalgt som genstand for inspektion ud fra kriterier vedrørende betydningen af tilgængelighed for borgere med handicap og repræsentativitet for tilsvarende offentlige bygninger og faciliteter.

Denne rapport har i en foreløbig udgave været sendt til DSB og Banedanmark til eventuelle bemærkninger om faktiske forhold som den foreløbige rapport måtte give anledning til. DSB og Banedanmark er i e-mails af 8. og 9. november 2011 fremkommet med sådanne bemærkninger som er indarbejdet i rapporten.

2. Det retlige grundlag for Folketingets Ombudsmands vurderinger

Siden den 1. februar 1978 har der i byggelovgivningen (herunder i bygningsreglementet fra 1977) været fastsat handicapkrav med det formål at sikre at bebyggelserne kan benyttes af alle, også af personer der – midlertidigt eller permanent – har gangbesvær eller må benytte kørestol, eller hvis orienteringsevne på anden måde er nedsat. I de senere bygningsreglementer er der kommet yderligere krav der generelt tilgodeser bygningers tilgængelighed.

De nugældende regler for handicaptilgængelighed følger af byggeloven (lovbekendtgørelse nr. 1185 af 14. oktober 2010) med tilhørende bygningsreglement. På tidspunktet for inspektionen gjaldt Bygningsreglement 2010 (BR10). Ændringerne i BR10 i forhold til det tidligere gældende bygningsreglement (BR08) angår navnlig krav til energiforbrug/-forbedringer. Der er endvidere regler for handicaptilgængelighed i bekendtgørelse nr. 1250 af 13. december 2004 om tilgængelighedsforanstaltninger i forbindelse med ombygninger i eksisterende byggeri (med senere ændringer som følge af udstedelse af BR08).

BR08 og BR10 indeholder ligesom (og i videre omfang end) Bygningsreglement 1995 specifikke bestemmelser som skal sikre at bygninger er tilgængelige for mennesker med handicap. Kravene i bygningsreglementet gælder:

- ved opførelse af ny- eller tilbygninger (byggelovens § 2, stk. 1, litra a)
- ved ombygninger eller anvendelsesændringer som er væsentlige i forhold til bestemmelser i loven eller de i medfør af loven udfærdigede bestemmelser (byggelovens § 2, stk. 1, litra b og c).

Hertil kommer at bestemmelserne i den ovenfor nævnte bekendtgørelse (nr. 1250/2004) gælder ved ombygninger af offentligt tilgængelige bygninger og erhvervsbyggeri til service og administration i de tilfælde hvor ombygningen ikke er væsentlig i henhold til byggelovens § 2, litra b. Bekendtgørelsen indeholder krav om

- etablering af handicapparkeringspladser
- niveaufri adgang til bebyggelsen
- indretning af handicaptøilet og
- installation af elevator

(bekendtgørelse nr. 1250/2004 er udstedt i medfør af byggelovens § 4 B der blev indsat i loven i medfør af lov nr. 484 af 9. juni 2004 om ændring af byggeloven. Bekendtgørelsen trådte i kraft den 1. januar 2005).

Kravene i bekendtgørelsen, der som nævnt gælder for mindre (ikke væsentlige) ombygninger, gælder dog ikke uanset hvilke omkostninger der er forbundet med de nævnte tilgængelighedsforanstaltninger. I bekendtgørelsens § 4, stk. 1, og § 5 er der fastsat en maksimumsgrænse for de økonomiske omkostninger til de tre førstnævnte tilgængelighedsforanstaltninger. Overstiger omkostningerne maksimumsgrænsen (udgifterne til de nævnte tilgængelighedsforanstaltninger målt i forhold til de øvrige ombygningsomkostninger), bortfalder kravene. Der er i § 4, stk. 2, en særlig maksimumsgrænse for udgifterne til installation af elevator.

Da alle de tre stationer som inspektionen omfattede, er opført før 1977, er stationerne ikke (direkte) omfattet af bestemmelserne i bygningsreglementet (medmindre reoveringen af Roskilde Station i 1998-2002 er omfattet af byggelovens § 2, stk. 1, b).

Ved ombudsmandens undersøgelse af om der i offentlige bygninger og lignende er handicaptilgængelighed, kan ombudsmanden undersøge om de omtalte handicapkrav i byggelovgivningen er iagttaget.

Ombudsmandens grundlag for at bedømme et forhold er imidlertid i et vist omfang mere vidtgående end hvad der i almindelig forvaltningsretlig terminologi betegnes som "gældende ret"; i dette tilfælde byggelovgivningens tilgængelighedskrav. Ombudsmanden har således også mulighed for at anlægge mere overordnede humanitære eller medmenneskelige betragtninger i sin bedømmelse af et forhold. Ombudsmandens vurdering er i den forbindelse præget af krav om hensynsfuld og menneskeværddig behandling af borgerne. Den nævnte vurdering ligger på linje med 1) folketingsbeslutningerne af 1993 og 2010, 2) FN's standardregler om lige muligheder for handicappede mv. og FN's handicapkonvention, 3) Statens Byggeforskningsinstituts anbefalinger (SBI-anvisning 230 om BR10), 4) Dansk Standard 105 – Udearealer for alle – og 5) Dansk Standard DS 3028:2001 – Tilgængelighed for alle – (som er udarbejdet af Dansk Standard i samarbejde med bl.a. det tidligere By- og Boligministerium og forskellige handicaporganisationer).

Byggelovgivningens tilgængelighedskrav er som udgangspunkt ikke tillagt tilbagevirkende kraft. Som led i det udvidede bedømmelsesgrundlag som jeg har nævnt ovenfor, har ombudsmanden imidlertid i et vist omfang også mulighed for at tage stilling til spørgsmålet om tilgængelighed i bygninger der var opført på det tidspunkt da byggelovgivningens tilgængelighedskrav trådte i kraft.

Generelt er det således på dette område min opfattelse at det så vidt muligt må tilstræbes at det i offentlige bygninger med almindelig publikumssøgning er muligt for mennesker med handicap (og personer med midlertidig nedsat bevægelses- eller orienteringsevne) at komme ind og blive betjent på linje med andre borgere.

3. Generelle forhold vedrørende de tre stationer mv.

Inspektionen var planlagt og blev gennemført som en rejse fra Vordingborg til Kalundborg med togskifte i Roskilde. Udgangspunktet for inspektionen var at medtage de elementer i inspektionen som naturligt knytter sig til netop denne strækning og til netop denne rejse den 17. maj 2011. Det betyder f.eks. at alene det rullende materiel som blev benyttet af DSB den pågældende dag, indgår i inspektionen.

Dette har dog kun været et udgangspunkt og blev ikke gennemført konsekvent. Som det vil fremgå af denne rapport, kom inspektionen f.eks. også til at omfatte billetkontoret på Roskilde Station – uanset at billetterne til rejsen var bestilt via hjemmesiden og modtaget forud for rejsen. Også den perronbaserede lift, som jeg forstår navnlig bruges i forbindelse med IC3-tog, blev inspiceret uanset at inspektionsholdet udelukkende kom til at køre med lejede dobbeltdækkertog ("schweizertog").

Af den ovenfor nævnte grund blev heller ikke handicaptoiletet på Vordingborg Station inddraget i inspektionen. Jeg har imidlertid den 10. oktober 2011 – i tilslutning til inspektionen – rejst en særskilt sag over for DSB om anvendelse af handicaptoiletet til andet formål. Jeg har desuden rejst en særskilt sag over for DSB om afspærring af rampen på Roskilde Station i forbindelse med ombygning af stationens cykelskur (jeg henviser til den rampe som er omtalt under pkt. 7.2.1 nedenfor).

Jeg havde forud for inspektionen en brevveksling med DSB. Jeg henviser endvidere til min medarbejders telefonsamtale den 12. maj 2011 med en arealinspektør i DSB.

Ifølge de oplysninger som jeg modtog fra DSB forud for inspektionen, er den fysiske skillelinje mellem DSB's og Banedanmarks ansvarsområde som udgangspunkt stationsbygningens facade (perron-del/stationsdel). Det betyder f.eks. for elevatorernes vedkommende at elevatoren på Vordingborg Station tilhører DSB, mens perronelevatorene på Roskilde Station tilhører Banedanmark. For fuldstændighedens skyld bemærker jeg at det samtidig blev oplyst at forpladserne i Vordingborg og Kalundborg ejes af de respektive kommuner.

Det ville normalt have været naturligt at lade forpladsen til stationsbygningen i Vordingborg indgå i inspektionen da togturen startede her, og idet kørestolsbrugeren parkerede sin bil ved netop denne station. Forpladsen var imidlertid på inspektionstidspunktet under ombygning (og gravet op), og pladsen kom derfor ikke til at indgå i inspektionen. Alene DSB og Banedanmark blev således adviseret om den forestående inspektion.

3.1. DSB Tilgængelighedsstandard

DSB har i samarbejde med Statens Byggeforskningsinstitut (SBI) udarbejdet sin "egen" tilgængelighedsstandard for at tilvejebringe et overskueligt og anvendeligt værktøj for tilgængelighed i forbindelse med nyt stationsbyggeri og ombygning/modernisering af bestående stationer. Standarden består af en lang række tjeklister.

Standarden er udarbejdet med udgangspunkt dels i nationale regler (BR 2008), dels i EU-regler (TSI-PRM). TSI-PRM er EU-kommissionens beslutning af 21. december 2007 vedrørende den tekniske specifikation for interoperabilitet for bevægelseshæmmede i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og højhastighedstog. Beslutningen er truffet med grundlag i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 og i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996.

DSB har i forordet til tilgængelighedsstandarden fremhævet to overordnede forhold i tilknytning til TSI-PRM: At beslutningens minimumskrav retter sig mod alle stationer på strækninger der betjenes med passagertog, og at nye, mindre stationer efter omstændighederne (hvis en anden station på samme strækning der ligger inden for en afstand af max. 30 km, er fuldt tilgængelig) kan indrettes uden elevatorer/ramper.

DSB har i forordet endvidere fremhævet at de EU-retlige minimumskrav som knytter sig til den del af infrastrukturen som Banedanmark er ansvarlig for, ikke er medtaget i standarden (indretning af perroner, sporskrydsninger og minimumskrav til det rullende materiel).

4. Forberedelse af rejsen mv.

4.1. DSB's og Banedanmarks hjemmesider mv.

På DSB's hjemmeside er der under hovedoverskriften "Handicapservice" seks underpunkter med oplysning om bl.a. bestilling af handicapservice på stationerne, om tilgængelighed i togene generelt, om ledsageordningen og et punkt med titlen "Lige til for handicappede".

Under "Bestil Handicapservice" bliver man præsenteret for to måder at bestille handicapservice på – enten telefonisk (senest 2 dage før afgang) eller online (senest 3 dage før afgang). Der er på hjemmesiden en meget detaljeret formular hvor man ved online bestilling bl.a. bedes oplyse hvilken form for handicap man har (udviklingshæmmet, kørestolsbruger, gangbesværet, blind eller andet), hvilke hjælpemidler man har med på rejsen, om man som kørestolsbruger ønsker et sæde i toget, hvilken type billet man ønsker, hvilken type plads mv. Der er også rubrikker til afkrydsning af hvilken type hjælp man har behov for, f.eks. ledsagelse fra mødestedet til toget, behov for lån af kørestol på stationen eller behov for lift til af- eller påstigning.

Under "Tilgængelighed" gør DSB opmærksom på at der er kørestolspladser i alle DSB-tog, men at alle desværre ikke er lige egnede. Herefter redegør DSB for handicapfaciliteterne i de forskellige togtyper:

"I nogle Regionaltog er der kørestolspladser på DSB 1', men du betaler kun for Standard. I IR4 og IC3 er kørestolspladserne placeret i passagerafdeligen nærmest handicaptoiletterne.

Øresundstog, Desiro og Dobbeltdekker

Her er en afdeling med indgangsparti i niveau med perron (lavgulvsafdeling). I tog med lavgulvsafdelinger, er kørestolspladserne placeret her.

IC3, IR4, Røde/blå vogne og MR

Her findes ikke lavgulvsafdeling. I togtyper hvor der ikke er en lavgulvsafdeling er det muligt at bestille hjælp til ind og udstigning. Hjælpen skal bestilles mindst 48 timer før afgang på 70 13 14 15 (tryk 6).

InterCity og InterCityLyn

I InterCity og InterCityLyn er det muligt at bestille plads til kørestol.

Blå vogne og MR

Der er ikke kørestolsegne toiletter i disse tog.

S-tog

Der er en højdeforskel mellem perron og tog på ca. 20 cm. Lokoføreren har en rampe, som du kan bruge. For at kunne bruge rampen skal du placere dig på perronen ud for det sted hvor forenden af toget standser.”

Under ”Ledsageordning” gives der oplysning om hvordan denne ordning – hvorefter 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.

Under punktet ”Lige til for handicappede” kan man bl.a. se fire små videoer der viser hvordan man skal forholde sig hvis man er kørestolsbruger, f.eks. hvordan bestillingen af handicapservice foregår, eller hvordan man som kørestolsbruger rent praktisk kommer ind i et IC3-tog med lift. Der er også fire små videoer med information til synshandicappede, hvor eksemplet er en rejse med S-tog.

Endelig er der for yderligere information et link til DSB’s brochure om de generelle – tekniske – løsninger for handicappede i tog og på stationer.

Det fremgår af en artikel i Banedanmarks interne ”Baneavis” fra den 27. januar 2011 at Banedanmark har oprettet en telefontjeneste hvor blinde og svagsynede kan ringe ind og få oplysninger om hvornår togene afgår og ankommer. Dette sker ved et enkelt opkald til en særlig mobiltjeneste som Banedanmark har udviklet i samarbejde med Dansk Blindesamfund.

Af artiklen fremgår bl.a. følgende:

”Nu giver et opkald til et bestemt nummer, som er reserveret for blinde og svagtseende, mulighed for enten via tastning eller stemmestyring at få at vide, hvornår de næste tog kommer eller kører og fra hvilket spor. Førstegangsbriegeren får tilbudt en introduktion til tjenesten, som man kan vælge til eller fra.”

Det fremgår også af artiklen at den nye telefontjeneste – der er uafhængig af tid og sted – afløser den trafikinfo som blinde og svagsynede tidligere fik fra 9 ”talende” standere på de større stationer.

Jeg beder Banedanmark om at oplyse hvordan den nye telefontjeneste er blevet modtaget af brugerne, og i hvilken udstrækning tjenesten faktisk bruges.

4.2. Billetbestilling

Den kørestolsbruger som bistod mig under inspektionen, bestilte den 10. maj 2011 billetter og handicapservice direkte via DSB’s hjemmeside til den forestående inspektionsrejse. Billetterne blev sendt til ham med posten og kom dagen efter. Han oplyste i øvrigt at han havde fået kredit med betalingen indtil den 20. maj 2011.

Sammen med billetterne var der vedlagt en rejseplan for henholdsvis udrejsen og hjemrejsen. På hver rejseplan står der anført det nøjagtige mødested på stationen (Forhal ved Kort og Godt) og mødetidspunktet, ligesom det for hvert tog er angivet om der vil være indstigning i den forreste eller bagerste vogn. Der er også en oversigt – ved afkrydsning – over hvilke hjælpemidler kunden har angivet at ville medbringe, samt hvilken assistance kunden har bestilt.

4.3. Handicapservice (overordnet)

Det personale som ydede handicapservice under togturen, var for Roskilde Stations vedkommende stationens eget personale ("Ground Service Sjælland"). Den handicapservice der blev ydet på de to andre stationer (Vordingborg og Kalundborg), blev tilvejebragt af Falck.

Den servicemedarbejder som jeg talte med i Roskilde, oplyste at servicemedarbejderne i Roskilde ikke alene betjener stationen i Roskilde, men har en bil som gør det muligt for dem at yde handicapservice også på mindre stationer i nærområdet.

Jeg forstod på de to falckreddere som min medarbejder talte med i Vordingborg, at der ikke var tale om en akut/ekstraordinær assistance, men at det er almindeligt forekommende at Falck yder handicapservice på de mindre stationer, og at denne service sker i henhold til en generel aftale herom mellem Falck og DSB. De to falckreddere oplyste endvidere at de allerede på vej til stationen har mulighed for at hente et kort ned fra internettet over den station som de er på vej til. Det er på kortet tydeligt markeret hvor på stationen den transportable perronlift (fortrinsvis til IC3-tog) er anbragt. Tilsvarende gælder de nødvendige batterier til liften.

Den handicapservice som Falck leverede, fungerede upåklageligt og giver mig derfor ikke anledning til noget. Jeg henviser dog til det som jeg har anført nedenfor under pkt. 8.

Også hjælpen fra DSB's eget personale på Roskilde Station fungerede upåklageligt.

Der var tale om en varslet inspektion, og DSB (og Banedanmark) var således gjort bekendt med hvilke(t) tog inspektionen ville komme til at omfatte. At oplysningen om den forestående inspektion var givet videre til DSB's servicepersonale på Roskilde Station, erfarede jeg undervejs sådan som illustrationen nedenfor også viser.

Jeg har intet grundlag for at tro at den kørestolsbruger som medvirkede ved inspektionen, ville have oplevet en mindre imødekommethed hvis inspektionen havde fundet sted uden varsel.

5. Vordingborg Station

5.1. Ydre adgangsforhold

Fra parkeringspladsen – der som anført pga. ombygning ikke er omfattet af inspektionen – kan man som kørestolsbruger via en rampe få adgang til Vordingborg Station.

Rampen er ca. 10 m lang og ca. 1,5 m bred og er forsynet med håndlister i to højder og (et støbt) hjulværn, jf. BR10, pkt. 3.2.3, stk. 1 og DS – Udearealer for alle, pkt. 1.2.7. Rampen er af letmetal.

Hældningen er mindre end den hældning – 1:20 – som er foreskrevet i bygningsreglementet, men fordi rampen er meget slidt og to steder decideret bulet, udgør den en større udfordring for kørestolsbrugere end nødvendigt.

Der var de to steder hvor der var buler, også revner i metallet.

Jeg gik på tidspunktet for inspektionen – og på baggrund af de ovenfor beskrevne forhold – umiddelbart ud fra at rampen var tænkt at skulle indgå i det igangværende arbejde med at renovere forpladsen.

Folketingets Ombudsmands handicapkonsulent har den 5. oktober 2011 foretaget en besigtigelse af rampen, der nu fremtræder som det fremgår af illustrationen nedenfor.

Dette har jeg noteret mig.

For at markere overgangen fra fortov til rampe var der på inspektionstidspunktet et belægningsskift godt 1 m før rampen i form af 12 rækker chaussésten.

Overgangen fra fortovsfliser til chausséstenene var ikke helt jævn. Heraf fulgte det at en kørestolsbruger der kom i god fart ned ad rampen, risikerede at vælte ved mødet med denne noget ujævne overgang.

Det synes at fremgå af fig. 2 at såvel fliser som chaussésten er fjernet i forbindelse med den nye rampe og renoveringen af pladsen foran stationen og erstattet af asfalt.

Jeg foretager mig derfor ikke mere i henseende til rampen/overgangen mellem rampen og fortovet på det foreliggende grundlag.

5.2. Selve stationsbygningen

Indenfor i stationsbygningen er det autoriserede mødepunkt hvor handicapservice møder den rejsende, markeret med et tydeligt skilt.

Der er i gulvet ledelinjer for blinde og stærkt svagsynede. Disse linjer er imidlertid ikke udført konsekvent og er således f.eks. ikke afsluttet med et opmærksomhedsfelt før trappen.

Der er også andre eksempler på at ledelinjerne ikke er udført konsekvent, eller at man i forbindelse med en senere reparation/udskiftning af gulvbelægning ikke har været opmærksom på ledelinjerne.

Jeg henstiller til DSB at gennemgå stationen for sådanne tilfælde af ikke konsekvent gennemførte ledelinjer. Jeg beder DSB om at oplyse mig om hvad henstillingen fører til.

Hvad den manglende markering foran trappen angår, henviser jeg til DS 3028/2001, pkt. 5.2.2:

”retningsændringer, niveauspring, overgange og forhindringer eller lignende varsles ved farvemarkeringer og materialeforskelle”.

På trapperne ned til perronerne synes markeringen på trinenes forkant mere eller mindre at være forsvundet ved slid.

I fortsættelse af det som jeg har anført ovenfor, henstiller jeg til DSB at gennemgangen af stationen også kommer til at omfatte markeringen af trappetrinene af hensyn til svagsynede rejsende.

5.3. Elevator til perron

Elevatoren giver mig ikke anledning til (kritiske) bemærkninger (bortset fra lugten af urin; et problem som jeg forstår at mange DSB-stationer døjer med):

Elevatoren er rimelig stor og har et betjeningspanel i god højde med tydeligt markede, hævede knapper og dertilhørende taktilt fremhævede figurer.

Hvad angår kørestolsbrugernes adgang til elevatoren fra perronen, henviser jeg til pkt. 5.4 lige nedenfor.

5.4. Perron

Ifølge DS 3028:2001, pkt. 4.4.12, (og BR10, pkt. 3.2.1, stk. 4), må dørtrin maksimalt være 25 mm høje.

Ifølge SBI-anvisning nr. 216 bør man generelt undgå dørtrin i fælles adgangsveje, alternativt anvende forsænkede bundstykker.

Indgangen til elevatoren fra perronen – eller rettere til det rum som elevatoren er ført ned i – opnås over en ca. 4 cm høj kant.

Det er min opfattelse at den begrænsede tilgængelighed som følger heraf, bør løses.

Jeg har for fuldstændighedens skyld – og til inspiration – medtaget et billede der viser hvordan det tilsvarende problem i rummet ved siden af elevatorkammeret er løst; et rum der, som jeg forstod det, bliver anvendt som lagerrum.

Jeg beder Banedanmark om at oplyse hvorledes problemet med den begrænsede tilgængelighed til elevatoren bliver løst.

Der er kun én elevator på stationen. Adgangen for kørestolsbrugere til perron 2 opnås således via en overgang over sporene.

6. Dobbeltdekkertog ("schweizertog") – transporten Vordingborg-Roskilde

DSB bruger efter det oplyste under inspektionen i stigende omfang lejede dobbeltdekkertog, også kaldet schweizertog, som erstatning for de forsinkede IC 4-tog.

6.1. Ombordstigning

De lejede schweizertog – der er såkaldte lavtgulvstog – er til stor fordel for kørestolsbrugere og gangbesværede.

Enkelte kørestolsbrugere vil på grund af det sænkede gulv ved indgangen til toget selv kunne køre ombord med kørestolens forhjul løftet. Langt de fleste vil dog nødvendigvis skulle bruge togets indbyggede rampe.

Brug af togets indbyggede rampe, der betjenes ved hjælp af trykluft, forudsætter dog bistand fra togføreren der som det eneste personalemedlem i toget er bemyndiget til at betjene rampen.

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.

Også turen videre fra Roskilde mod Kalundborg og retur foregik med et schweizertog, og inspektionsholdet fik således ikke mulighed for at se hvorledes den transportable perronbaserede lift, der fortrinsvis bruges til IC3-togene, fungerer i virkeligheden. Inden afrejsen fra Roskilde tilbød servicepersonalet på Roskilde Station dog at forevise liften og dennes funktion. Personalet forklarede på forespørgsel at liften er stor nok til at kunne tage større elkørestole.

Heller ikke denne lift, der fungerer trinløst og ved hjælp af strøm fra de medfølgende (løse) batterier, giver mig grundlag for bemærkninger.

Efter at inspektionen havde fundet sted, spurgte jeg skriftligt DSB om baggrunden for at inspektionsholdet ikke – som DSB tilsyneladende havde planlagt – blev transporteret med et IC3-tog fra Vordingborg til Roskilde (tog nr. 2226).

DSB har i sit svar herpå i brev af 6. juni 2011 henvist til materielproblemer.

Mit brev af 25. maj 2011 og DSB's svar i brevet af 6. juni 2011 er medtaget som bilag 1 og 2 til denne rapport.

6.2. Handicaptoiletet

Med det tidligere bygningsreglement fra 1995 kom der – i modsætning til det afløste bygningsreglement fra 1982 (pkt. 4.3.4) – detaljerede regler om indretning af handicaptoiletter. I bygningsreglementet fra 2008 (og i det nugældende fra 2010) er detaljeringsgraden tiltaget yderligere.

I DS 3028:2001, pkt. 4.5, er anbefalingerne for handicaptoiletter i bygninger der er åbne for offentligheden, bl.a.:

- at der skal være et frit manøvreareal på mindst 1,5 m i diameter,
- at wc'et skal have en højde på 0,48-0,50 m til overkant af toiletskålen (inklusive sæde),
- at wc'ets forkant skal placeres 0,8 m fra bagvæg,
- at håndvaskens overkant placeres 0,78-0,80 m over gulvet,
- at håndklæder, servietautomat eller anden tørremulighed anbringes inden for rækkevidde af såvel stående som siddende der befinder sig foran håndvasken eller sidder på wc'et,
- at spejl skal kunne benyttes af såvel stående som siddende, det vil sige række fra 0,9 til 1,9 m over gulv og
- at knage placeres på dørens inderside 1,2 m over gulv.

Uanset at der ikke er tale om en bygning men et tog, opfylder schweizertogenes handicaptoiletter langt de fleste af disse krav.

Jeg noterede mig især den meget gode plads – også ved siden af toilettet – og de kraftige armstøtter.

Jeg noterede mig endvidere håndlisterne på væggen til glæde og sikkerhed for gangbesværede, og at håndvasken (og afløbet) er placeret så håndvasken er relativt nem for de fleste kørestolsbrugere at komme ind under.

Vandet kommer automatisk (styret af en fotocelle), og sæbehøvlen er forsynet med gode store ”vinger”.

Jeg noterede mig dog at sæbehøvlen – i hvert fald i dette tog – trods de store ”vinger” kræver nogen fingerkræfter, og at den derfor kan være lidt vanskelig at betjene for gigtramte.

Jeg foretager mig ikke noget på dette punkt ud over at gøre opmærksom på forholdet.

Der var på handicaptoiletet fine knapper, også for svagsynede, til aktivering af dørene. Den eneste ulempe er at knapperne – i modsætning til nødkald/alarm knapperne – ikke kan nås fra toilettet.

Hvis en kørestolsbruger har en hjælper med inde på toilettet, og hjælperen forlader toilettet for en stund, betyder afstanden til dørknapperne kombineret med toilettets automatiske dør – og det forhold at døren ikke kan lukkes af hjælperen udefra – at kørestolsbrugeren i en vis periode sidder udstillet på toilettet (med ryggen til døren).

Også dette forhold gør jeg alene opmærksom på.

Spejlet sidder en anelse for højt (101 cm over gulvet), men der er – som det også fremgår af illustrationen nedenfor – et lavere spejl til højre for vasken.

Der er også ved håndvasken et sæt nødkald/alarmknapper.

7. Roskilde Station

Roskilde Station er den ældste eksisterende stationsbygning i Danmark. Stationen blev opført i 1847, fredet i 1964 og gennemgik en større renovering i 1998-2002.

7.1. Perroner og elevatorer

Der er ingen former for ledelinjer på perronerne på Roskilde Station – tilsvarende gælder Vordingborg og Kalundborg.

Jeg går ud fra at stationerne indgår i en generel prioriteret plan, og at etablering af ledelinjer på perronerne indgår i denne plan.

Jeg beder Banedanmark om nærmere oplysninger herom.

Der er niveaufri adgang til elevatoren på perronen. Elevatoren bærer præg af et vist dagligt slid – ikke alene på kanterne, men også på asfalten foran døren.

Elevatorene giver mig ikke grundlag for yderligere bemærkninger bortset fra den dårlige luft (den tilsyneladende uundgåelige lugt af urin).

Der var på inspektionstidspunktet en cykel parkeret foran udgangen til elevatoren – på gadeplan.

Der er, som det fremgår, ingen afmærkning på asfalten foran elevatoren eller skilte som forbyder cykelparkering mv. foran denne.

Elevatoren ender som nævnt på gadeplan, og jeg går derfor ud fra at Roskilde Kommune er ansvarlig for en eventuel afmærkning.

Jeg anbefalede under inspektionen at DSB anmoder kommunen om at markere det område på asfalten som kørestolsbrugere nødvendigvis må have holdt fri for cykler mv. – eksempelvis med gule striber.

Jeg beder DSB om at oplyse hvad der måtte være sket på dette punkt siden inspektionen.

7.2. De ydre adgangsforhold

7.2.1. Rampen fra gadeplan til perron 1/stationsbygningen

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).

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

”Rampen må ikke udføres med større hældning end 1:20 (50 mm niveauforskul 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 renoveringen af stationen i 1998-2002.

Uanset om rampen er ældre end bygningsreglementets krav eller ej – og uanset om renoveringen 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.

7.2.2. Stationens hovedindgang

Inspektionen blev som allerede nævnt gennemført som en rejse fra Vordingborg til Kalundborg. En besigtigelse af Roskilde Stations hovedindgang var ikke naturligt knytter til denne strækning/denne rejse den 17. maj 2011. Det forholdt sig imidlertid sådan at der var et ophold på knap 1 time i Roskilde, og derfor besøgte jeg også stationens indgangsparti og billetkontor.

Det er på grund af de fire trappetrin foran stationens hovedindgang (og fraværet af en rampe) ikke muligt for kørestolsbrugere at komme ind på stationen ad denne vej.

Fra hovedindgangen er der langt til begge ender af banegården (illustrationen nedenfor viser vejen rundt om stationens/tilbygningens østlige ende).

Der er ingen skilte som viser eventuelle kørestolsbrugere der ankommer til stationens hovedindgang med henblik på at stige på toget, hvilken vej de skal tage for at komme til stationens perroner.

Jeg henstiller til DSB at foranledige at også disse rejsende får den nødvendige information – og herunder ved hovedindgangen – og jeg beder DSB om at oplyse hvad min henstilling fører til.

Den ovenfor nævnte rejsende kørestolsbruger kunne med fordel – hvis han/hun kom med bil/taxa – blive sat af ved elevatoren (med adgang til perron 2) eller ved stationens østlige gavl (med en direkte og mindre stejl adgang til perron 1 end rampen ved den vestlige gavl) – i stedet for ved hovedindgangen.

Jeg går i fortsættelse af min henstilling ovenfor ud fra at DSB vil overveje om sådanne oplysninger ikke med fordel kunne gives allerede på DSB's hjemmeside. Jeg beder DSB om underretning om resultatet af disse overvejelser.

7.3. Billetkontor

Også stationens billetkontor (rejsesalg) – der var nyindrettet og indviet den 13. december 2010 – blev inspiceret.

Billetkontoret er efter det oplyste et af de første kontorer efter DSB's nye koncept.

Der er en pc i en lavere højde til kørestolsbrugere.

Også dankortautomaten ved skranken sidder i en god højde.

En af salgsskrankerne er indrettet specielt for hørehæmmede hvilket, forstod jeg, dog er videreført fra det gamle billetkontor. Der var dog på inspektionstidspunktet ikke noget skilt der viste dette – dette har der, forstod jeg, været tidligere.

Jeg henstillede allerede under inspektionen til lederen af billetkontoret at dette skilt igen bliver fundet frem, eller at der bliver lavet et nyt skilt.

Jeg går ud fra at der nu igen er et skilt sat op, men beder for en ordens skyld DSB om oplysning herom.

Der var til højre for pc'erne sat en polstret bæk op på væggen. Bænken havde en sådan højde (43 cm) og var udformet på en sådan måde at den også kan benyttes af kørestolsbrugere.

En ledelinje der fører gennem forhallen og hen til billetkontoret, ender pludseligt lige uden for den automatiske dør ind til billetkontoret.

Det må efter min umiddelbare opfattelse få blinde der følger ledelinjen, til at føle sig ladt i stikken.

Jeg drøftede problemet med lederen af billetkontoret, der henviste til at det er meningen at en enlig skranke lige inden for døren skal være bemandet med en "vært".

Denne skranke var dog på tidspunktet for inspektionen ubemandet.

Inden jeg eventuelt foretager mig videre, beder jeg DSB om en udtalelse om dette/disse forhold.

8. Kalundborg Station

Efter udstigning i Kalundborg tog inspektionsholdet videre med en taxa til Skadeklinikken på Kalundborg Sygehus (i inspektionsøjemed). Jeg foretog forinden en kort besigtigelse af adgangsforholdene til stationen i Kalundborg.

Der er niveaufri adgang fra perronen til taxaholdepladsen mellem stationen og havnen. Tilsvarende gælder adgangen til stationspladsen vest for stationsbygningen (rundt om bygningen).

Der er på stationens forside et skilt med et kørestolspiktogram med en pil der viser vej til handicaptollettet (via perron), og dermed også til perronen.

Mine medarbejdere og jeg så derimod ikke et tilsvarende skilt på stationens bagside der kan vise en kørestolsbruger der lige er ankommet med toget, vej til stationspladsen rundt om gavlen af stationsbygningen. Denne rejsende vil derfor være tilbøjelig til at følge efter de øvrige passagerer ind i stationsbygningen (hvor der er en trappe ud mod stationspladsen).

Jeg henstiller til DSB at overveje på hvilken måde denne information bedst kan gives. Jeg beder om underretning om hvad min henstilling fører til.

Hvis man i stedet for ønsker at komme ind i stationsbygningen, er der et opmærksomhedsfelt foran de automatiske glasdøre af hensyn til blinde og stærkt svagsynede. Feltet er lavet af grove chaussésten.

Jeg går ud fra at blinde og stærkt svagsynede opfatter det ønskede signal.

Glasdørene var ikke markeret af hensyn til svagsynede, men alene forsynet med to små pile.

Jeg henstiller til DSB at gennemgå glasdørene på stationen med henblik på at de bliver tydeligt markeret af hensyn til svagsynede.

Den falckredder (ambulancefører) som ydede handicapservice på Kalundborg Station, havde medbragt den perronbaserede lift; en lift som det på grund af schweizertogene ikke blev nødvendigt at bruge. Liften var meget støjende hvilket – sammenholdt med falckredderens farvestrålende uniform – tiltrak de øvrige passagerers opmærksomhed.

Jeg går umiddelbart ud fra at dette først og fremmest kan tilskrives liftens små metalhjul.

Jeg beder DSB om en udtalelse om hvorvidt dette er et gennemgående problem, eller om det alene gælder liften i Kalundborg.

Opfølgning

Jeg beder DSB og Banedanmark om at sende sine oplysninger mv. til mig direkte.

Underretning

Denne rapport sendes til DSB, Banedanmark, Statens Byggeforskningsinstitut, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Det Centrale Handicapråd, Institut for Menneskerettigheder og Folketingets Retsudvalg.

Lennart Frandsen

Inspektionschef

Bilag 1

Folketingets Ombudsmands brev af 25. maj 2011 til DSB

Handicaptilgængelighed – Inspektion af rejser med regionaltoget fra Vordingborg til Kalundborg via Roskilde

Som det er DSB bekendt, foretog to af mine medarbejdere og jeg den 17. maj 2011 ovenstående inspektionsrejse sammen med Anders J. Andersen der er kørestolsbruger.

I handicaptilgængelighedsinspektionen indgik også DSB's Handicapservice.

Både i Vordingborg om formiddagen og i Kalundborg om eftermiddagen mødte det tilkaldte Falck-personale op til tiden, og kommunikationen og selve hjælpen forløb fuldstændigt som det var planlagt. Tilsvarende gælder i Roskilde midt på dagen hvor inspektionsholdet skiftede tog, og hvor DSB's eget personale ydede den fornødne handicapservice.

Den del af den samlede rejse som jeg som leder af inspektionsholdet deltog i, forløb med andre ord fuldstændigt som planlagt. (Jeg bemærker dog samtidig at den strækningsansvarlige medarbejder fra DSB, Peter W. Rasmussen – som fulgte med under den første del af turen – umiddelbart havde forventet at tog nr. 2226 fra Vordingborg kl. 11.15 havde været af mærket IC3 og ikke et schweizisk lavtgulvstog).

Anders J. Andersen har imidlertid oplyst mig om at hans hjemtransport fra Roskilde til Vordingborg kom til at forløbe på en anden måde end planlagt: tog nr. 4253 med afgang fra Roskilde kl. 18.12 og ankomst til Vordingborg Station kl. 19.04. Anders J. Andersen har således oplyst at han straks efter at han kl. ca. 17.30 var steget af toget på Roskilde Station, fik besked om at han var "nødt til" at køre i taxa til Vordingborg fordi der var for mange kørestolsbrugere med toget kl. 18.12. Jeg har endvidere forstået på Anders J. Andersen at han fik oplyst at transporten med taxa var blevet bestilt kl. ca. 14 samme eftermiddag.

Jeg beder om at DSB i et brev til mig uddyber baggrunden for at Anders J. Andersen ikke kom til Vordingborg med tog således som det ellers var planlagt. Jeg kommer med denne anmodning nu – og ikke i den rapport om inspektionen som vil blive udarbejdet i løbet af et par måneder – for at sikre mig at der bliver klarhed også på dette punkt på et tidspunkt i inspektionssagens forløb hvor også detaljerne stadig er i frisk erindring.

Jeg beder endvidere om DSB's bemærkninger til det som jeg har anført om toget kl. 11.15 fra Vordingborg i parenteser på s. 1.

Bilag 2

DSB's svar i brev af 6. juni 2011

Handicaptilgængelighed – Inspektion af rejser med regionaltoget fra Vordingborg til Kalundborg via Roskilde

Til brug for den endelige rapport om togrejsen fra Vordingborg til Kalundborg for Anders J. Andersen den 17. maj 2011, er DSB i brev af 25. maj 2011 blevet anmodet om at uddybe to forhold i forbindelse med togrejsen.

Angående det første spørgsmål vedrørende tog nr. 2226 og materielanvendelse, kan DSB supplerende oplyse: At tog nr. 2226 var planlagt gennemført med IC3 materiel, men på grund af materielproblemer valgte DSB at gennemføre tog nr. 2226 med dobbeltdækkermateriel, hvilket indebærer at assistancen i forbindelse med indstigning kan udføres med togets indbyggede rampe modsat IC3, hvor assistance til indstigning sker ved hjælp af de perronbaserede handicaplifte.

Vedrørende spørgsmål 2 om Anders J. Andersens kan DSB oplyse: At baggrunden for at vi valgte at tilbyde Anders J. Andersen en taxa tur fra Roskilde til Vordingborg i stedet for den planlagte togrejse, var

begrundet i, at DSB på samme tid havde modtaget en bestilling om handicapassistance på Vordingborg station kl. 18.03 til en kørestolskunde, der ankom med toget fra Hamborg.

For at undgå forsinkelser på Vordingborg station ved 2 assistancer på samme tid med hjælp fra Falck og med en handicaplift, valgte vores medarbejdere derfor at disponere således, at de ville møde Anders J. Andersen i Roskilde og tilbyde ham en taxa fra Roskilde. At det blev Anders J. Andersen DSB valgte at kontakte, beror alene på, at DSB kendte denne kunde og hans rejseplan, modsat kunden for Hamborg som DSB ikke have de samme oplysninger om. Tidspunktet for denne omdisponering blev besluttet af DSB kl. 13 samme dag, hvorefter Anders J. Andersen blev kontaktet af DSB ved ankomsten til Roskilde kl. 17.30.

På vegne af DSB er jeg glad for at kunne notere, at den bestilte rejse gik som planlagt.

Med venlig hilsen