

Udskriftsdato: tirsdag den 9. juni 2026

FOU nr 2016.40 (Gældende)

2016-40. Handicaptilgængelighed til togstationer

Ministerium: Folketinget

2016-40. Handicaptilgængelighed til togstationer

Af nogle svar fra Transportministeriet (nu Transport- og Bygningsministeriet) til Folketinget fremgik det, at der var 13 fjern- og regionalstationer rundt om i landet, hvor der kun var adgang til perronen via en trappe fra tunnel eller bro. Folketingets Ombudsmand spurgte på den baggrund ministeriet, om, og i givet fald hvordan, mennesker med bevægelseshandicap kunne benytte disse stationer, om der var planlagt forbedringer af tilgængeligheden, og om, hvordan brugerne blev informeret om adgangsforholdene.

På baggrund af ministeriets svar konstaterede ombudsmanden bl.a., at der på 12 ud af de 13 fjern- og regionalstationer fortsat er væsentlige hindringer for tilgængeligheden for mennesker med bevægelseshandicap.

Efter lovgivningen, herunder den relevante EU-lovgivning, kan der ikke stilles krav om, at der bliver etableret elevatorer eller ramper på de 12 stationer. Men ombudsmanden anser det for meget væsentligt, at der i overensstemmelse med bl.a. FN's Handicapkonvention fortsat arbejdes på at forbedre tilgængeligheden til togstationer. Han anerkender dog også, at det kan være omkostningsfuldt.

Ombudsmanden anbefalede bl.a., at de ansvarlige myndigheder overvejede at etablere niveaufri adgang til perronerne på de stationer, hvor der ikke var aktuelle planer om at etablere elevatorer.

(Sag nr. 15/00628)

I det følgende gengives ombudsmandens udtalelse i sagen:

Ombudsmandens udtalelse

1. Undersøgelsens baggrund og afgrænsning

I et brev af 13. februar 2015 anmodede jeg med henvisning til § 17, stk. 1, i lov om Folketingets Ombudsmand (jf. lovbekendtgørelse nr. 349 af 22. marts 2013) det daværende Transportministerium om at oplyse, om og i givet fald hvordan mennesker med bevægelseshandicap kunne benytte ni nærmere angivne togstationer, om der var planlagt konkrete tiltag for at forbedre tilgængeligheden på stationerne, og hvordan brugerne blev informeret om adgangsforholdene på stationerne. I brevet henviste jeg til flere svar, som transportministeren havde afgivet til Folketinget.

I svar af 16. januar 2015 på spørgsmål nr. 135 fra Folketingets Transportudvalg (TRU, alm. del) oplyste ministeren, at Banedanmark i alt havde 12 fjern- og regionalstationer, hvor der kun var adgang til perronen via en trappe fra tunnel eller bro.

Det fremgik endvidere af besvarelsen, at der på tre af disse stationer (Nørre Alslev, Langå og Skørping) ville blive etableret elevatorer i forbindelse med igangværende projekter. Transportministeren oplyste

desuden i et svar af 16. januar 2015 på spørgsmål nr. 134 fra Transportudvalget (TRU, alm. del), at man også på Børkop Station forventede at etablere et elevatorsanlæg, hvis to nærmere beskrevne projekter ville medføre indgreb i gangbroen på stationen.

Derudover fremgik det af ministerens svar af 6. februar 2015 på spørgsmål nr. 669 (S 669), at der indtil videre ikke var prioriteret midler til forbedring af perronforholdene på stationerne Lunderskov, Rødekro, Tinglev og Padborg. Særligt om Tinglev Station oplyste ministeren i et svar af 6. februar 2015 på spørgsmål nr. 670 (S 670), at der skulle etableres en ny gangbro, og at der ikke ville blive etableret elevatorer i denne forbindelse, men at gangbroen ville blive konstrueret således, at det på et senere tidspunkt ville være muligt at etablere elevatorer.

Ved brev af 27. marts 2015 til mig oplyste Transportministeriet bl.a., at der var 13 stationer, hvor der kun var adgang til visse perroner via trappe fra tunnel eller gangbro, idet det blev bemærket, at Taulov Station ved en fejl ikke indgik i svaret på spørgsmål nr. 135 (TRU, alm. del). Transportministeriet bemærkede, at den ene af disse 13 stationer var en sjældent anvendt fjerntogsperron på Glostrup Station.

Transportministeriet oplyste endvidere, at der var ca. 40 stationer, der var kendetegnet ved at have en perronovergang i niveau, men hvor der var ét trin mellem overgang og perron. Transportministeriet bemærkede, at stationer med niveaufri adgang til perroner ikke er ensbetydende med niveaufri adgang til tog, heller ikke lavgulvstog.

Uanset at der kan være betydelige begrænsninger i tilgængeligheden på de 40 stationer, som ministeriet henviser til, har jeg besluttet at afgrænse denne undersøgelse til at angå tilgængeligheden for mennesker med bevægelseshandicap for så vidt angår de 13 fjern- og regionalstationer, hvor der kun var adgang til perronen via en trappe fra tunnel eller bro.

2. Oplysninger vedrørende tilgængelighed på 13 specifikke stationer

I mit brev af 13. februar 2015 anmodede jeg Transportministeriet om at oplyse, om og i givet fald hvordan mennesker med bevægelseshandicap kunne benytte de stationer, hvor der kun var adgang til perronen via trapper. Der var tale om følgende stationer: Børkop, Ejby, Glostrup, Hedehusene, Langå, Lunderskov, Nørre Alslev, Padborg, Rødekro, Skørping, Taulov, Tinglev og Viby Sjælland.

Jeg bad endvidere om at få oplyst, om der var planlagt konkrete tiltag for at forbedre tilgængeligheden på stationerne, og hvordan brugerne blev informeret om adgangsforholdene på stationerne. Endelig bad jeg om at blive orienteret om status på de tre igangværende projekter om etablering af elevatorsanlæg på stationerne Nørre Alslev, Langå og Skørping og om status på etableringen af elevatorsanlægget på Børkop Station.

Transportministeriet oplyste ved brev af 27. marts 2015 følgende:

”Status på igangværende elevatorprojekter

Skørping station

Etableringen af elevatoranlæggene er i gang. Der forventes ibrugtagning medio april i år.

Langå station

Projektet er stadig under projektering. Der er indledt et samarbejde med Randers Kommune omkring en samlet løsning, der involverer en fælles adgang for både perron 1 og 2, samt en forbindelse tværs over sporarealet, så der foruden den nuværende adgang fra vest også skabes adgang fra øst. Det er imidlertid endnu ikke helt klarlagt, hvorvidt det er muligt at etablere en sådan løsning inden for den tilgængelige bevillingsramme. Såfremt det viser sig, at dette ikke er tilfældet, vil det skulle overvejes, om projektet kan nedskaleres eller hvordan fordyrelsen skal håndteres i forhold til de udisponerede midler i handicappuljen.

Nørre Alslev station

I forbindelse med Femern-projektet er der projekteret ny fodgængerbro mellem perronerne samt elevatorer på begge perroner. Planlagt udførsel og ibrugtagning er pt. ikke fastlagt.

Status på øvrige elevatorprojekter

Børkop station

Der foreligger intet konkret projekt for etablering af elevatorer/gangbro på Børkop station. Det er dog muligt, at de to store kommende projekter på strækningen (Elektrificeringsprogrammet og Timemodellen) vil medføre omfattende indgreb i den eksisterende gangbro, og hvis det er tilfældet, har Banedanmark til hensigt at tilknytte elevatoranlæg i forbindelse med genetablering af gangbroen. Dette er dog endnu ikke afklaret, idet projektering af de to programmer endnu ikke er udarbejdet.

Øvrige stationer

Danske Handicaporganisationer, DSB og Banedanmark er i gang med at udarbejde et forslag til, hvad de udisponerede midler i handicappuljen kan bruges til, som forelægges ordførerne. Etablering af elevatorer på Tinglev, Ejby og Lunderskov stationer indgår i de igangværende overslagsberegninger.

Der foreligger ikke konkrete projekter for etablering af elevator på Rødekro, Glostrup, Taulov og Padborg stationer. ”

Ministeriets besvarelse indeholdt ikke oplysninger om, hvordan mennesker med bevægelseshandicap kunne benytte de stationer, hvor der kun var adgang til perronen via trapper. Ved brev af 1. juli 2015 bad jeg derfor Transport- og Bygningsministeriet om bl.a. at oplyse dette.

Ved brev af 19. august 2015 oplyste Transport- og Bygningsministeriet følgende:

”Banedanmark har angivet i alt 13 stationer, hvortil der kun er adgang til perronen via trapper. Som nævnt i svaret af 27. marts er den ene af disse stationer en sjældent anvendt fjerntogsperron på Glostrup station, og der er pt. konkrete planer for etablering af elevator på tre af stationerne (Langå, Nørre Alslev og Skørping).

Banedanmark har oplyst følgende om tilgængelighed på de pågældende stationer:

1. Langå station

Der er adgang til spor 1 og 2 med elevator fra stationsbygningen, hvorfra der afgår tog mod Struer og Århus og der ankommer tog fra Ålborg/Struer. Der er ikke elevator fra tunnel til spor 3/4 hvor toget fra Århus ankommer. Alternativt kan stationen i Randers eller Viborg benyttes. Der arbejdes pt. på et projekt med etablering af en ny gangbro med adgang til alle spor, med tilhørende elevatorer. Transport- og Bygningsministeriet er i foråret 2015 blevet bekendt med en fordyrelse af projektet. Fordyrelsen kan begrænses ved en tilpasning af projektet. Ministeriet har besluttet en finansieringsmodel, som betyder, at fordyrelsen fra Banedanmarks side finansieres af Banedanmarks ’egne midler’ i form af den såkaldte funktionalitetspulje. Parternes (Banedanmark, DSB og Randers Kommune) endelige tiltrædelse af det tilpassede projekt udestår på nuværende tidspunkt.

2. Nørre Alslev station

Der er niveaufri adgang til de to sideperroner, adgang fra den ene side af banen til den anden kan ske via offentlig vej, mindre end 400 m fra stationen. Alternativt kan stationen i Nykøbing Falster eller Lundby benyttes. Projekt med etablering af gangbro med tilhørende elevatorer planlægges gennemført ifm. Ringsted-Femern landanlæg.

3. Børkop Station

Der er niveaufri adgang til den ene sideperron i niveau, hvorfra der afgår tog til Fredericia og der ankommer tog fra Vejle. Alternativt kan stationen i Fredericia eller Vejle benyttes.

4. Tinglev station

Der pågår et perronprojekt pt. Der etableres niveaufri adgang til sideperron ved spor 1. Der etableres ikke elevatorer fra den nye gangbro til perron for spor 3 og 4. Det er endnu ikke afklaret om der etableres elevatorer på stationen. Alternativt kan stationen i Vojens benyttes.

5. Ejby station

Der er niveaufri adgang til spor 1, hvor der ankommer tog fra Fredericia og afgår tog mod Odense/København. Der er ikke elevator fra tunnel til perron for spor 2 og 3. Alternativt kan stationen i Middelfart, Tommerup eller Odense benyttes.

6. Lunderskov station

Der er niveaufri adgang til sideperronen, hvorfra der afgår tog til Vejen/Vamdrup og der ankommer tog fra Kolding. Der er ikke etableret elevatorer fra tunnel til perron for spor 2 og 3. Alternativt kan stationen i Vejen eller Kolding benyttes.

7. Rødekro station

Der er niveaufri adgang til spor 1, der er ikke adgang for personer med bevægelseshandicap til spor 2/3. Alternativt kan stationen i Vojens benyttes.

8. Glostrup station

Der er ikke niveaufri adgang til fjerntogsperronen (som ikke er i brug for øjeblikket).

9. Taulov station

Der er niveaufri adgang til sideperronen, hvorfra der afgår tog til Kolding og der ankommer tog fra Fredericia. Der er ikke etableret elevatorer fra gangbro til perron for spor 2 og 3. Alternativt kan stationen i Kolding, Fredericia eller Middelfart benyttes.

10. Padborg station

Der er ikke niveaufri adgang til perronerne. Alternativt kan stationen i Vojens benyttes.

11. Hedehusene station

Der er niveaufri adgang til 2 perroner og elevatoradgang til en perron. Der er én perron, hvor der kun er adgang via trappe. Alternativt kan stationen i Høje Tåstrup eller Roskilde benyttes.

12. Viby Sjælland station

Der er adgang til en sideperron i niveau, hvorfra der afgår tog til Roskilde og der ankommer tog fra Ringsted. Alternativt kan stationen i Roskilde eller Ringsted benyttes.

13. Skørping station

Gangbro med tilhørende elevatorer er etableret. ””

Transport- og Bygningsministeriet oplyste den 18. december 2015 telefonisk over for en af mine medarbejdere, at det var blevet besluttet at etablere en elevator på Tinglev station for udisponerede midler i handicappuljen.

Transport- og Bygningsministeriet har endvidere den 23. juni 2016 på forespørgsel fra en af mine medarbejdere telefonisk oplyst om status på elevatorprojekterne på Langå Station, Nørre Alslev Station, Børkop Station og Tinglev Station.

Transport- og Bygningsministeriet har i e-mail af 12. august 2016 kommenteret min gengivelse af de telefonisk oplysninger, som ministeriet den 18. december 2015 og den 5. februar og 23. juni 2016 havde givet til en af mine medarbejdere. Ministeriet har samtidig oplyst, at de afgivne oplysninger er opdateret pr. 10. august 2016.

Transport- og Bygningsministeriet har oplyst, at forberedelserne til etablering af en elevator på Langå Station er i gang, og at etableringen af elevatoren sammen med en ny gangbro kan stå færdig i august

2017. Ministeriet har endvidere oplyst, at elevatorer på perronerne på Nørre Alslev Station forventes etableret og klar til ibrugtagning i 2021. Derudover har ministeriet oplyst, at der for Tinglev Station er et elevatorprojekt under projektering. Det forventes, at elevatorerne kan stå færdige i sommeren 2017. Endelig har ministeriet oplyst, at de oplysninger vedrørende Børkop Station, der fremgik af ministeriets svar af 27. marts 2015, er uændrede.

3. Handicapassistance

På baggrund af mine spørgsmål vedrørende tilgængeligheden for mennesker med bevægelseshandicap på de 13 fjern- og regionalstationer, som denne undersøgelse vedrører, henviste Transport- og Bygningsministeriet i sit brev af 19. august 2015 til DSB, DSB Øresund og Arrivas tilbud om handicapservice til personer med bevægelseshandicap.

Det fremgår bl.a. af DSB's brochure vedrørende handicapservice, der er gyldig fra 13. december 2015, at der på alle DSB's fjern- og regionalstationer med niveaufri adgang til og fra perronerne samt aftalte Arriva-stationer vil være opstillet handicaplifte. Derudover tilbyder DSB en handicapservice på DSB-stationer uden niveaufri adgang til og fra perron, hvilket indebærer, at man som kunde bliver kørt fra mødestedet på stationen til nærmeste station med lifte og niveaufri adgang samt får assistance til at komme ind og ud af toget. Det følger af oplysninger på DSB's hjemmeside, at DSB har omkring 20.000 handicapassistancer om året.

Derudover kan jeg af bl.a. DSB's hjemmeside konstatere, at handicapservicen pr. 13. december 2015 blev udvidet, således at assistancen nu er landsdækkende, hvor den før var begrænset til landets 60 største stationer. Dette har medført, at det er blevet muligt at bestille assistance til de 12 stationer (bortset fra Glostrup Station), hvor der stadig kun er adgang til perronen via en trappe fra tunnel eller bro, mens der før den 13. december 2015 alene var mulighed for at bestille assistance på tre ud af de 13 stationer.

Videre har jeg konstateret, at varslingstiden ved bestilling af handicapservice fra den 1. september 2016 er sat ned til 12 timer. Før den 1. september 2016 var varslingstiden 24 timer.

4. Information om manglende tilgængelighed på stationer

Som svar på mit spørgsmål om, hvordan brugerne af de stationer, hvor der kun var adgang til perron via trapper fra tunnel eller bro, blev informeret om adgangsforholdene på stationerne, oplyste Transportministeriet ved brev af 27. marts 2015 følgende:

"Information om tilgængelighed på stationer

For at sikre at kunderne får information om tilgængeligheden på en given station – herunder om den har elevatorer – henviser DSB til stationsdatabasen, der er linket til rejseplanen via stationsnavnet. Stationsdatabasen gennemgår i øjeblikket et eftersyn og vil være i fuld funktion ultimo 2015.

DSB og Banedanmark henviser endvidere til, at der på EU niveau er sat fokus på at etablere en fælles database – Inventory of assets – for den infrastrukturelle tilgængelighed til/fra stationerne. ”

Ved brev af 1. juli 2015 bad jeg Transport- og Bygningsministeriet om at oplyse, om der på de stationer, hvor der kun var adgang til perron via trapper fra tunnel eller bro, var skiltning eller lignende med information om den manglende tilgængelighed og om eventuelle alternative stationer/rejseruter med bedre tilgængelighed.

Jeg bad endvidere ministeriet om at oplyse, hvad eftersynet af stationsdatabasen nærmere gik ud på, herunder om stationsdatabasen ultimo 2015 ville indeholde opdaterede forhold om tilgængelighed på alle stationer, herunder oplysning om enkelte utilgængelige spor/perroner på stationer, som det eksempelvis er tilfældet på Vordingborg Station (spor 1).

Ved brev af 19. august 2015 oplyste Transport- og Bygningsministeriet følgende:

”DSB ejer stationerne på alle statslige baner, herunder også de baner, som betjenes af Arriva. DSB oplyser, at information til rejsende med handicap er baseret på information inden rejsen i form af DSB’s database og brochure vedr. handicapservice. Det vil også sige, at personer med et bevægelseshandicap ikke behøver at møde op på en station, for at få information om tilgængeligheden. Der skiltes således ikke fysisk med manglende tilgængelighed på stationer, ligesom der ikke fysisk skiltes med alternative muligheder for transport.

Der pågår et arbejde med det formål, at give information om tilgængelighed og assistancesforhold på alle fjern- og regionalstationer, hvor DSB varetager operatørrollen. Denne proces knytter sig til serviceafsnittet i den nye TSI PRM. DSB påregner, at udsende en revideret udgave af brochuren vedr. handicapservice i efteråret 2015, hvor DSB vil beskrive servicetilbuddet på alle DSB’s fjern og regionalstationer enten i form af handicapassistance eller en kørselsordning, der bringer personer, der har behov for handicapassistance til nærmeste DSB station med niveaufri adgang, hvor assistancen kan eksekveres.

Kvalitetsniveauet i den nuværende stationsdatabase er pt. ufuldstændigt. Derfor har DSB iværksat en opgradering af stationsdatabasen, så den er funktionsduelig ultimo 2015. Databasen kan dermed give personer med bevægelseshandicap en mulighed for at vurdere, om de kan benytte toget fra en given station eller ej. ”

Transport- og Bygningsministeriet oplyste den 5. februar 2016 telefonisk over for en af mine medarbejdere, at DSB havde oplyst over for ministeriet, at stationsdatabasen var blevet opdateret.

Desuden kan jeg konstatere, at DSB med brochuren vedrørende handicapservice, der er gyldig fra 13. december 2015, har udsendt den reviderede brochure.

5. Antal påstigere

For så vidt angår antallet af påstigere på en gennemsnitlig hverdag på de specifikke stationer, fremgår følgende af transportministerens besvarelse af spørgsmål nr. 135 fra Folketingets Transportudvalg (TRU, alm. del):

Antal påstigere på en gennemsnitlig hverdag					
Stationer	2009	2010	2011	2012	2013
Børkop	219	221	117	348	276
Ejby	201	182	172	193	174
Nørre Aslev	146	184	135	201	219
Langå	309	305	444	346	317
Lunderskov	205	175	272	342	285
Skørping	363	430	338	387	405
Rødekro	170	205	225	188	274
Tinglev	134	131	152	126	156
Padborg	95	112	46	85	123

Besvarelsen indeholder ikke oplysninger om stationerne i Taulov, Hedehusene, Viby Sjælland og Glostrup.

6. Retsgrundlag

6.1. Det retlige grundlag for Folketingets Ombudsmand

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 blev gentaget i forbindelse med Folketingets gennemførelse i 2010 af FN's Handicapkonvention (jf. folketingsbeslutning B 15 af 17. december 2010).

Som led i sin virksomhed på handicapområdet behandler Folketingets Ombudsmand klager fra borgere eller handicaporganisationer. Derudover iværksætter Folketingets Ombudsmand af egen drift undersøgelser på området, og der er etableret et løbende samarbejde med myndigheder og institutioner på handicapområdet.

Ombudsmanden behandler sager på handicapområdet på grundlag af gældende ret og god forvaltnings-skik, jf. § 21 i ombudsmandsloven. Derudover påser ombudsmanden, at myndighederne overholder de forpligtelser, der bl.a. følger af FN's Handicapkonvention.

6.2. FN's Handicapkonvention og standardregler om lige muligheder for handicappede

FN's konvention om rettigheder for personer med handicap har ifølge konventionens artikel 1 til formål 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.

Konventionen indeholder i artikel 5 en bestemmelse om lighed og ikke-diskrimination og i artikel 9 en bestemmelse om tilgængelighed.

Artikel 5, stk. 3, og artikel 9, stk. 1, har følgende indhold:

"Artikel 5

...

3. Med henblik på at fremme lighed og afskaffe diskrimination skal deltagerstaterne tage alle passende skridt til at sikre, at der tilvejebringes rimelig tilpasning. "

"Artikel 9

1. Med henblik på at gøre det muligt for personer med handicap at få et selvstændigt liv og deltage fuldt ud i alle livets forhold skal deltagerstaterne træffe passende foranstaltninger til at sikre, at personer med handicap på lige fod med andre har adgang til de fysiske omgivelser og transportmuligheder, den information og kommunikation, herunder informations- og kommunikationsteknologi og -systemer, og de øvrige faciliteter og tilbud, der er åbne for eller gives offentligheden, både i byområder og i landområder. Disse foranstaltninger, som omfatter identifikation og afskaffelse af hindringer og barrierer for tilgængelighed, gælder bl.a. for:

- a) bygninger, veje, transportmuligheder og andre indendørs og udendørs faciliteter, herunder skoler, boliger, sygehuse og andre sundhedsfaciliteter og arbejdspladser,
- b) informations- og kommunikationstjenester samt andre tjenester, herunder elektroniske tjenester og nødberedskab. "

FN's Handicapkomité, som overvåger deltagerstaternes overholdelse af Handicapkonventionen, har udarbejdet generelle bemærkninger ("General Comments") til konventionens bestemmelser. De generelle bemærkninger indeholder vejledning om anvendelsen af konventionen, og de er udtryk for FN's Handicapkomité's fortolkning af konventionens bestemmelser og komitéens opfattelse af retstilstanden på området.

I 2014 offentliggjorde FN's Handicapkomité generelle bemærkninger til Handicapkonventionens artikel 9 (General Comment No. 2 (2014) Accessibility). I de generelle bemærkninger anføres der bl.a. følgende (afsnit 14, 33 og 34):

”14. Article 9 of the Convention clearly enshrines accessibility as the precondition for persons with disabilities to live independently, participate fully and equally in society, and have unrestricted enjoyment of all their human rights and fundamental freedoms on an equal basis with others. (...) States' obligation to provide accessibility is an essential part of the new duty to respect, protect and fulfil equality rights. Accessibility should therefore be considered in the context of the right to access from the specific perspective of disability. The right to access for persons with disabilities is ensured through strict implementation of accessibility standards. Barriers to access to existing objects, facilities, goods and services aimed at or open to the public shall be removed gradually in a systematic and, more importantly, continuously monitored manner, with the aim of achieving full accessibility. ”

”33. States parties should adopt action plans and strategies to identify existing barriers to accessibility, set time frames with specific deadlines and provide both the human and material resources necessary to remove the barriers. Once adopted, such action plans and strategies should be strictly implemented. States parties should also strengthen their monitoring mechanisms in order to ensure accessibility and they should continue providing sufficient funds to remove barriers to accessibility and train monitoring staff. As accessibility standards are often implemented locally, continuous capacity-building of the local authorities responsible for monitoring implementation of the standards is of paramount importance. States parties are under an obligation to develop an effective monitoring framework and set up efficient monitoring bodies with adequate capacity and appropriate mandates to make sure that plans, strategies and standardization are implemented and enforced.

34. (...). Denial of access to the physical environment, transportation, information and communication, and services open to the public constitutes an act of disability-based discrimination that is prohibited by article 5 of the Convention. ”

Danmark har ratificeret Handicapkonventionen i henhold til kgl. resolution af 13. juli 2009.

Danmark har endvidere tiltrådt FN's standardregler om lige muligheder for handicappede personer, der blev vedtaget på De Forenede Nationers Generalforsamling på den 48. samling den 20. december 1993 (resolution 48/96). I regel nr. 5 vedrørende tilgængelighed anføres bl.a. følgende:

”Regel nr. 5 Tilgængelighed

De enkelte lande bør anerkende, at tilgængelighed er altafgørende for opnåelse af lige muligheder i alle områder af samfundet. De enkelte lande bør for mennesker med handicap af enhver art (a) indføre handlingsprogrammer med henblik på at gøre de fysiske omgivelser tilgængelige og (b) træffe foranstaltninger til at sørge for adgang til oplysning og kommunikation.

(a) Adgang til de fysiske omgivelser

1. De enkelte lande bør iværksætte foranstaltninger til at fjerne barrierer i de fysiske omgivelser. Disse foranstaltninger bør bestå i at udarbejde standarder og retningslinier samt at overveje at indføre lovgiv-

ning til sikring af tilgængelighed til forskellige områder i samfundet, for eksempel boliger, bygninger, såvel offentlige som andre transportmidler, gader og andre udendørs omgivelser. ”

6.3. Forordning nr. 1300/2014

Kommissionen vedtog i 2014 forordning nr. 1300/2014 af 18. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem (TSI PRM-forordningen), der har til formål at gøre jernbanetransport lettere tilgængelig for handicappede og bevægelseshæmmede personer.

Det følger af forordningens artikel 2, stk. 4, at TSI'en ikke finder anvendelse på eksisterende infrastruktur eller rullende materiel i EU's jernbanesystem, som allerede er i brug i banenettet i en medlemsstat på tidspunktet for forordningens ikrafttræden. Dog finder TSI'en anvendelse på eksisterende infrastruktur eller rullende materiel i EU's jernbanesystem, når det skal fornyes eller opgraderes i overensstemmelse med artikel 20 i direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet, under hensyntagen til forordningens artikel 8 og til punkt 7.2 i bilaget til forordningen.

Det følger af artikel 7, stk. 1, at hver medlemsstat skal sørge for, at der udarbejdes og implementeres en statusoversigt for at: a) identificere hindringer for tilgængelighed, b) informere brugerne og c) overvåge og evaluere fremskridt med hensyn til tilgængelighed. I henhold til artikel 7, stk. 4, skal statusoversigterne mindst omfatte følgende: a) offentligt tilgængelige områder på personbanegårde og b) rullende materiel.

Det følger af artikel 8, stk. 1, at medlemsstaterne skal vedtage nationale gennemførelsesplaner, der mindst omfatter de oplysninger, der er anført i tillæg C til forordningen, med henblik på gradvist at fjerne alle identificerede hindringer for tilgængeligheden. Efter artikel 8, stk. 2, skal de nationale gennemførelsesplaner bygge på eksisterende nationale planer og på statusoversigten, jf. artikel 7, hvis denne foreligger, eller på andre relevante og pålidelige informationskilder. Det fremgår endvidere, at medlemsstaterne afgør de nationale planers anvendelsesområde og gennemførelsestempo. I artikel 8, stk. 3, er det fastsat, at de nationale gennemførelsesplaner løber over en periode på mindst 10 år og ajourføres regelmæssigt, mindst hvert femte år. Ifølge artikel 8, stk. 6, skal medlemslandene fremsende deres nationale gennemførelsesplaner til Kommissionen senest den 1. januar 2017.

Det følger af tillæg B til forordningen, at der ved fornyelse eller opgradering af eksisterende stationer, der i gennemsnit over en 12-måneders periode har et passagertal på 1.000 daglige passagerer eller derunder, af- og påstigning sammenlagt, ikke kræves elevatorer eller ramper, hvor disse ellers ville være nødvendige for at etablere en trinfri rute, hvis en anden station, der ligger højst 50 km væk på samme strækning, har en fuldt overensstemmende hindringsfri rute. Under disse forhold skal der ved projekteringen af stationen tages højde for fremtidig installation af elevator og/eller ramper for at gøre stationen tilgængelig for handicappede og bevægelseshæmmede personer. Der skal anvendes nationale regler om tilrettelæggelse af tilgængelig transport af handicappede og bevægelseshæmmede personer mellem den ikke-tilgængelige station og den nærmeste tilgængelige station på samme strækning.

Det følger af punkt 4.2.1.2.3. i bilaget til TSI-forordningen, at hindringsfrie ruter skal være tydeligt afmærket med visuel information som nærmere beskrevet i punkt 4.2.1.10. Det følger heraf bl.a., at der skal være skiltning alle de steder, hvor passagererne skal vælge, hvilken vej de skal gå, og med mellemrum undervejs på ruten. Skiltning, symboler og piktogrammer skal anvendes konsekvent på hele ruten. Det

følger endvidere af bilaget, at bl.a. retningsoplysning om kørestolsegnede ruter og indstigningssted for kørestolsbrugere, hvis der er oplysninger om togsammensætning på perronen, skal være udstyret med kørestolssymbol som anvist i forordningens tillæg N.

6.4. Implementering af forordningen

Det fremgik af Transportministeriets svar til mig af 27. marts 2015, at der ville blive nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter for bl.a. Banedanmark og Transportministeriets departement, der skulle kortlægge udfordringerne med tilgængelighed på de danske stationer, og hvad det ville koste at løse dem. Det fremgik, at arbejdsgruppen skulle se på adgangsforholdene både til og fra perronerne og ind og ud af togene.

Ved brev af 1. juli 2015 bad jeg om at modtage uddybende oplysninger om, hvornår arbejdsgruppen ville blive nedsat, samt om der var fastsat en tidsramme for arbejdsgruppens arbejde.

Ved brev af 19. august 2015 oplyste Transport- og Bygningsministeriet følgende:

”Som det fremgår af Transportministeriets svar af 27. marts 2015 nedsættes en arbejdsgruppe, der skal kortlægge udfordringerne med tilgængelighed på de danske stationer.

Danmark er samtidig forpligtet til at udarbejde en national implementeringsplan for den gradvise fjernelse af alle identificerede hindringer for tilgængelighed for personer med handicap. I den nationale implementeringsplan skal der indgå en statusoversigt (’Inventory of Assets’) over tilgængeligheden på samtlige aktive danske stationer (undtaget er dog stationer på metro, letbaner, S-bane samt veteranbaner og privatejede spor).

Det er forudsat at de to opgaver sammentænkes. Der er således udarbejdet et kommissorium for arbejdet med den nationale implementeringsplan, hvoraf det fremgår, at den omtalte kortlægning vil blive gennemført som et første led i arbejdet med den samlede nationale implementeringsplan. Kommissoriet er vedlagt til orientering.

Som det fremgår skal arbejdet med den indledende kortlægning foreligge inden årsskiftet 2015.

Den endelige statusoversigt skal basere sig på fælleseuropæiske standarder, men kan først udfyldes, når man på EU plan er blevet enige om indholdet af statusoversigten. Implementeringsplanen skal fremsendes til Kommissionen senest d. 1. januar 2017. ”

Det fremgår af det fremsendte kommissorium for en national implementeringsplan for tilgængelighed på jernbanen (TSI PRM), at der skulle nedsættes en særskilt arbejdsgruppe til udarbejdelse af den indledende kortlægning og den endelige statusoversigt samt en arbejdsgruppe til udarbejdelse af den samlede nationale implementeringsplan.

Det fremgår endvidere, at arbejdet med den samlede nationale implementeringsplan skal være gennemført i anden halvdel af 2016 med henblik på fremsendelse til Kommissionen senest den 1. januar 2017, og at tidsplanen for den endelige statusoversigt vil blive fastlagt, når arbejdet med udformningen af statusoversigterne er afsluttet i EU-regi.

Transport- og Bygningsministeriet har den 8. juni 2016 telefonisk oplyst over for en af mine medarbejdere, at den samlede nationale implementeringsplan fortsat forventedes at foreligge inden udgangen af 2016, og at tidsplanen for den endelige statusoversigt endnu ikke var fastlagt i EU-regi.

7. Transport- og Bygningsministeriets tilgængelighedspolitik

På Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside fremgår det bl.a., at tilgængelighed for mennesker med et handicap skal tænkes ind helt naturligt fra start til slut på rejsen – i såvel detalje som helhed.

Det anføres, at målet er, at eksisterende barrierer i højere og højere grad fjernes, og at der skabes lige muligheder for alle. Det fremgår i den forbindelse, at god adgang til station og perron fordrer etablering af nye adgangsmuligheder uden trapper, som er en barriere for mange bevægelseshæmmede. Der henvises til Transportministeriets tilgængelighedspolitik fra juli 2010.

Der henvises endvidere til den tidligere regerings handicappolitiske handlingsplan fra 2013, hvoraf det bl.a. fremgår, at transport er en afgørende forudsætning for den enkelte borgers mulighed for at deltage i og bidrage til hverdagslivets mange fællesskaber og for et mangfoldigt og ligeværdigt samfund.

8. Konklusion

Jeg anser det for meget væsentligt, at der i overensstemmelse med FN's Handicapkonvention og TSI-forordningen fortsat arbejdes på at forbedre tilgængeligheden til togstationer for mennesker med bevægelseshandicap, men jeg anerkender samtidig, at det kan være omkostningsfuldt at gennemføre forbedringer af tilgængeligheden.

Jeg kan konstatere, at der på nuværende tidspunkt fortsat er væsentlige hindringer for tilgængeligheden for mennesker med bevægelseshandicap på 12 af de 13 stationer, som denne undersøgelse vedrører. Men det må anses for en vigtig forbedring, at der efter det oplyste – ud over det elevatoranlæg, der er oplyst etableret på Skørping Station – vil blive etableret elevatoranlæg på yderligere tre stationer.

Jeg er opmærksom på, at der ikke efter TSI-forordningen kan stilles krav om, at der på de 12 stationer etableres elevatorer eller ramper, hvor disse ellers ville være nødvendige for at etablere en trinfri rute, da der efter de foreliggende oplysninger på ingen af stationerne i gennemsnit over en 12-måneders periode er et passagertal på over 1.000 daglige passagerer og over 50 km på samme strækning til en anden station, der har en fuldt overensstemmende hindringsfri rute.

Under henvisning til Handicapkonventionens artikel 5 og 9 anbefaler jeg, at det ved en fremtidig renovering af de stationer, hvor der ikke på nuværende tidspunkt er aktuelle planer om etablering af elevatorer,

overvejes at etablere niveaufri adgang til perronerne. I den forbindelse skal jeg med henvisning til TSI-forordningens tillæg B bemærke, at der som minimum i forbindelse med projektering vedrørende opgradering/fornyelse af disse stationer skal tages højde for fremtidig installation af elevator og/eller ramper for at gøre stationen tilgængelig for mennesker med bevægelseshandicap.

Jeg har noteret mig, at DSB's handicapservice er blevet udvidet til at omfatte alle stationer, og at varslingstiden for bestilling af assistancen er blevet reduceret til 12 timer.

Jeg har endvidere noteret mig, at der er iværksat og gennemført en opdatering af DSB's database, der skal gøre det lettere forud for rejsens påbegyndelse at skabe overblik over tilgængeligheden på de enkelte togstationer.

Endelig har jeg noteret mig, at information om tilgængelighed til mennesker med bevægelseshandicap alene er baseret på information, som skal indhentes via digitale medier, inden rejsen påbegyndes. Der kan imidlertid være behov for at tage hensyn til borgere, der af forskellige grunde ikke kan benytte digitale medier, da det ikke kan udelukkes, at nogle personer med bevægelseshandicap f.eks. ikke har en computer i eget hjem eller har vanskeligt ved at finde den relevante information på DSB's hjemmeside.

Som led i det offentliges overgang til digitaliseret kommunikation med borgere er der f.eks. taget et sådant hensyn ved at give mulighed for at fritage personer fra tilslutningen til Digital Post på grund af f.eks. kognitiv og/eller fysisk funktionsnedsættelse, der hindrer personen i at anvende Digital Post-løsningen, eller manglende adgang til computer i eget hjem eller opholdssted, jf. § 3 i bekendtgørelse nr. 1553 af 18. december 2013 om fritagelse af fysiske personer fra tilslutning til Offentlig Digital Post m.v. Det kan derfor overvejes at skilte fysisk med manglende tilgængelighed på stationer samt skilte med alternative muligheder for transport. Jeg henviser i den forbindelse til TSI-forordningen samt SBI's tjekliste om orientering.

Jeg vil holde mig orienteret om udviklingen på området, og jeg vil i den forbindelse bede Transport- og Bygningsministeriet om at sende den statusoversigt og implementeringsplan, der skal udarbejdes som led i implementeringen af TSI-forordningen, når disse foreligger.