

[Ministeren for offentlige arbejder]

Fjerntog. En del af de nye togsæt til Intercitytrafikken, som påregnes indsat fra 1987, vil blive udstyret med handicapflifte og handicaptolet samt med plads til 2 kørestole. Pladserne til kørestole indrettes i den ene ende af en storrumsvogn, hvorved de handicappedes ønsker om integration med øvrige passager imødekommes fuldt ud.

Det vil da efterhånden være muligt på alle Intercitystrækninger at udbyde et antal daglige rejsemuligheder for handicappede i kørestole.

Regionaltog. For at få et erfaringsgrundlag vil der i første række på en enkelt strækning i området vest for Store Bælt blive indledt forsøg med handicapflifte i motorregionaltogene. På baggrund af disse forsøg overvejes en samlet handicaptilpasning af regionaltogetsstrækningerne vest for Store Bælt.

I regionaltogene øst for Store Bælt vil handicapflifte kunne indrettes i de såkaldte styrevogne i disse tog, hvor der allerede findes døre med en tilstrækkelig bredde. Forinden sådanne lifte evt. etableres, ønskes der dog klarhed over, hvornår reinvestering i materiel til denne trafik skal finde sted, og først derefter vil det kunne klarlægges, hvorledes man mest hensigtsmæssigt kan skaffe kørestolsbrugere adgang til regionaltog øst for Store Bælt.

S-tog. Som led i den igangsatte renovering af de eksisterende S-tog vil der blive anbragt indvendige håndtag ved dørene for at lette gangbesværedes ind- og udstigning.

Endvidere vil der blive etableret akustiske døralarmer for blinde og svagtseende, således at disse passagerer får bedre mulighed for at opfatte, til hvilken side der er udstigning. Renoveringsprogrammet er påbegyndt og vil være afsluttet i 1986.

For så vidt angår ind- og udkørsel af kørestole i S-togene kan oplyses, at det normalt ikke volder større problemer at få manuelt drevne kørestole ind i og ud af S-tog. Derimod er de relativt tunge elektriske kørestole et problem. DSB har undersøgt forskellige løsninger herpå, men de har alle måttet forkastes, fordi de vil medføre en forøgelse af opholdstiden på stationerne med deraf følgende uheldige virkninger for S-togenes regularitet.

Det er for nylig bestemt, at DSB skal søge at fremskaffe ideer til løsning af dette problem i udlandet.

Færger. På de tre Intercityfærger på overfarten Korsør-Nyborg findes allerede et system af håndlister, som tilgodeser gangbesværedes og svagtseendes ønsker. Tilsvarende system vil blive etableret på de under bygning værende 2 færger til Kalundborg-Århus overfarten.

På øvrige færger vil håndlister og andre handicapvenlige foranstaltninger blive søgt etableret i forbindelse med den almindelige vedligeholdelse af færgerne.

Busser. Bortset fra enkelte særlige ruter f.eks. til supplerende eller erstatning for togforbindelser indgår DSBs busruter landet over i amtslige og enkelte kommunale trafikordninger i h.t. særlige kontrakter.

Ifølge disse kontrakter er det amter, hhv. kommuner, der som kontraktgivere fastsætter, hvorledes busserne skal være indrettet. Der er ikke af disse fremsat krav om særlig handicapindretning af busserne.

Det kan oplyses, at DSB selv har et forsøg i gang med såkaldt knælende busser, dvs. busser, der under standsning kan sænke forenden 10 cm og derved lette adgangsforholdene for bevægelseshæmmede.

Spm. nr. S 330

Til boligministeren (23/11 84) af:

Inger Harms (SF):

»Hvilke forskningsresultater foreligger der omkring stoffet polyurethan og polyurethanskum, samt hvilke bestemmelser gælder der med hensyn til stoffets brug som isoleringsmateriale?«

Begrundelse

Spørgeren er især interesseret i at vide, hvilken indvirkning stoffet kan have på personer, der bor i huse, hvor stoffet er brugt som isoleringsmateriale.

Forløbigt svar (4/12 84):

Boligministeren (Bollmann):

Til brug for besvarelsen af spørgsmålet har boligministeriet bedt statens byggeforskningsinstitut om en udtalelse.

Når instituttets svar foreligger, vil jeg vende tilbage til sagen og tilstille spørgeren og folketingets boligudvalg et svar.