

linger, som kan modtage de pågældende danske epilepsikirurgiske patienter.

Sundhedsstyrelsens konklusion er derfor, at epilepsikirurgiske indgreb uden for temporalappen fortsat er en højst specialiseret behandling, som det ikke i alle tilfælde vil være forsvarligt ud fra en faglig vurdering at hjemtage til behandling på europæiske, endsige danske afdelinger, selv efter en ændring af de danske retningslinier for epilepsikirurgiske indgreb.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at jeg som det også fremgår af besvarelsen af spørgsmål nr. 46 og spørgsmål nr. 49 (alm.del – bilag 153), har bedt Sundhedsstyrelsen vurdere, om der er behov for at styrke epilepsibehandlingen i Danmark, herunder hvad der kan gøres for at sikre, at den enkelte patient tilbydes den rigtige behandling.

Spm. nr. S 930

Til trafikministeren (29/11 02) af:

René Skau Björnsson (S):

»Vil ministeren oplyse, hvad det vil koste, hvis man på de ca. 60 udvalgte knudepunktstationer for rejsende med handicap etablerer et adgangsareal på ca. 10 meter i niveau med indgangen til lavgulvssektionen i de kommende IC4-tog, og vil ministeren desuden redegøre for udgiften fordelt over den periode, hvor det er planlagt at indsætte IC4-tog på de strækninger, hvor knudepunktstationerne er beliggende?«

Begrundelse

Der er mange af de eksisterende perronhøjder, som ikke er i niveau med indstigningshøjden i de kommende lavgulvssektioner i de nye IC4-tog. Hvis perronhøjden er i niveau med og kun har en meget lille afstand mellem perron og indgangen til den kommende lavgulvssektion i de nye IC4-tog, så vil det være muligt for flere mennesker med handicap at klare rejsen selv og dermed kunne rejse spontant.

Svar (27/12 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

I Danmark tilstræbes, at højden på perroner på jernbanestationer følger en international stan-

dardhøjde på 55 cm. Denne perronhøjde er gældende for hovedparten af stationerne på hovedstrækningerne, hvor IC4-togene primært kommer til at køre.

De nye IC4 tog får en lavgulvssektion med en højde på ca. 60 cm, og bliver udrustet med et udskydeligt trin, som kan bidrage til at begrænse 'hullet' mellem toget og perronkanten og udjævne den lille niveauforskelle mellem toget og perronerne på 55 cm. Det er derfor forventningen, at det vil blive muligt for handicappede på egen hånd og spontant at benytte IC4 toget fra hovedparten af de stationer, IC4 vil komme til at betjene. Der vil dog være vanskeligheder på visse stationer. Det gælder eksempelvis Århus H og København H, hvor perronhøjderne er henholdsvis lavere og højere end 55 cm. Der vil være store omkostninger forbundet med ombygning af perronerne på disse stationer.

Endvidere ligger visse stationer i kurver. Det medfører, at perronerne krummer, så der kan være en for stor afstand mellem tog og perronkant for handicappede, der færdes på egen hånd. Det vil i disse tilfælde være meget dyrt at udrette sporet, så perronernes krumning kan undgås.

Det er naturligvis beklageligt, at det ikke på alle stationer bliver muligt for alle handicappede at klare sig på egen hånd, men jeg vil dog understrege, at der efter min opfattelse generelt er en god service for handicappede på de danske jernbanestationer. Hvis man ikke er i stand til at komme ind i toget på egen hånd, vil man normalt kunne bestille assistance i forvejen eller få hjælp af togpersonalet, som kan benytte mobile ramper i togene. I praksis vil det således normalt være muligt at rejse spontant med de nye IC4, også f.eks. fra eller til Århus H og København H.

Spm. nr. S 986

Til socialministeren (3/12 02) af:

René Skau Björnsson (S):

»Mener ministeren, at regelsættet om handicapshjelperes lønmodtagerrettigheder i form af bl.a. pension, ferie og barselsvilkår er tilfredsstillende, og vil ministeren tage initiativ til, at der bliver indgået overenskomst på området i samarbejde med landets kommuner?«