



Den danske gennemførelsesplan for TSI PRM

Kommissionens forordning nr. 1300/2014 af 18. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem

Indhold

Indledning	5
Resume	6
Kontekst	8
Lovgivningsmæssig baggrund	8
Organisering af arbejdet med udarbejdelse af den nationale gennemførelsesplan (metoden)	8
Nuværende situation	10
Oversigt over stationer	10
Oversigt over rullende materiel	12
Oversigt over driftsregler	13
Den danske strategi for implementering af TSI PRM	15
Planlagte tiltag (tekniske og driftsmæssige midler)	17
Omfanget af opgradering eller fornyelse af stationer og rullende materiel	17
Andre arbejder	18
Brug af driftsforanstaltninger (assistance)	18
Finansiering	20
Kontraktmæssige aftaler	20
Opsummering og opfølgning	22
Opsummering	22
Opfølgning	22
Bilag – Kort over stationer	23

Indledning

Udgangspunktet for arbejdet med tilgængelighed til togstationer og af- og påstigningsmuligheder i tog er, at tilbyde gode og balancerede transportmuligheder for alle passagerer, herunder også for personer med handicap. Målet er, at flest muligt skal kunne benytte de almindelige tilbud, som den kollektive trafik har at byde på.

God tilgængelighed til den danske jernbane handler om mange forskellige ting. For personer med syns- eller hørehandicap er fx ledelinjer, taktil information (blindskrift på skilte og knapper) samt god og tydelig trafikinformation over højtalere vigtige elementer. For gangbesværede handler det om at skabe adgangsveje til og på stationerne, som er uden trapper og andre bratte niveauovergange eller at finde alternativer til disse (som fx elevatorer). På det meget lange sigt, handler det om at skabe niveaufri adgang mellem perron og tog. I mellemtiden - indtil dette mål er opnået - tilbydes der assistance på de fleste danske stationer.

Ifølge TSI PRM, skal medlemsstaterne vedtage nationale gennemførelsesplaner med henblik på gradvis at fjerne alle identificerede hindringer for tilgængelighed. I Danmark har arbejdet med gennemførelsesplanen været organiseret i to selvstændige arbejdsgrupper og en styregruppe. Både virksomheder og organisationer har deltaget i arbejdet.

Gennemførelsesplanen omfatter i første omgang de statslige jernbanestationer, hvor de fleste og største stationer i Danmark ligger. Der findes 299 stationer på statens net, hvoraf 225 er fjern- og regionaltogstationer og dermed omfattet af TSI PRM.

Planen omfatter dermed ikke lokalbanestationer eller S-bane-, letbane- og metrostationer, privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende bruges til ejerens egen godstransport, veteranbaneinfrastruktur eller køretøjer på de ovennævnte net, da disse falder udenfor TSI PRM's anvendelsesområde i Danmark.

Resume

Status for tilgængelighed til stationer på det statslige jernbanenet og for af- og påstigningsmuligheder af togmateriel blev undersøgt i 2015-2016 i en indledende kortlægning. Kortlægningen danner basis for den nærværende gennemførelsesplan for TSI PRM og den fremtidige prioritering af tilgængelighedstiltag.

EU-kommissionen har med forordning nr. 1300/2014 af 18. november 2014 fastsat, at Danmark, skal udarbejde en national gennemførelsesplan indeholdende en prioriteringsregel med henblik på at fjerne alle identificerede hindringer for tilgængelighed ved opgraderinger og fornyelser af stationer.

Udformningen af gennemførelsesplanen, herunder en dansk prioriteringsregel, er drøftet i en arbejdsgruppe bestående af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (Sikkerhedsmyndighed i Danmark), jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner (ansvar for lokalbanerne)¹ og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Arbejdet har desuden været understøttet af en styregruppe.

Den danske prioriteringsregel, som fastlægges med denne gennemførelsesplan, viderefører uændret EU-forordningens kriterier for, hvornår fornyelse eller opgradering af eksisterende stationer skal udløse tilgængelighedsfremmende tiltag.

Prioriteringsreglen lyder:

Ved fornyelse eller opgradering af eksisterende stationer, der i gennemsnit over en 12-måneders periode har et passagertal på 1000 daglige passagerer eller derunder, af- og påstigning sammenlagt, kræves der ikke 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.

Prioriteringsreglens kriterier er formuleret ud fra en målsætning om at skabe mest mulig nytte med de midler der er til rådighed for tilgængelighedstiltag. Arbejdsgruppen har med samme udgangspunkt tillige formuleret en række initiativer, der særligt bør prioriteres i tilfælde af at der tildeles særlige supplerende midler til tilgængelighedsfremmende tiltag (en liste over prioriterede tiltag). Dette fremgår af en prioriteret liste over tilgængelighedstiltag.

Planlagte tilgængelighedsfremmende tiltag i Danmark i de kommende år omfatter bl.a. fire stationsopgraderingsprojekter og projekter for forbedring af perronbelysning, trafikinformation, fornyelse og opførelse af elevatorer og ledelinjer samt perroner. Det skal bemærkes, at den endelige beslutning om

¹ Både lokalbaner og Danske Regioner har været med i arbejdsgruppen for helhedens skyld, idet lokalbanerne også er omfattet af TSI PRM. Da der er tale om mindre stationer, hvor der endnu ikke findes en kortlægning af tilgængelighed og der i de kommende år ikke er planlagt projekter på disse stationer er lokalbane stationer i første omgang ikke medtaget i gennemførelsesplanen.

projekternes gennemførelse afhænger af den bevilligende myndighed i Danmark dvs. Folketinget.

På det meget lange sigt er målet at skabe niveaufri adgang mellem perron og tog. Niveaufri adgang vil gøre det nemmere for bevægelseshæmmede personer at komme ombord i toget på egen hånd. Det er dog en bekostelig affære at sikre niveaufri adgang til perron og ind og ud af tog, bl.a. fordi det vil kræve massive investeringer i perronhævninger landet over og/eller indkøb af nye tog med indstigningsforhold som matcher perronhøjden. Det bemærkes, at der tilbydes assistance på de fleste statslige stationer, hvor der i dag ikke er mulighed for niveaufri adgang til perroner og ind i toget.

Kontekst

I december 2014 trådte en opdateret TSI om tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem (TSI PRM) i kraft. TSI'en udmønter FN's Handicapkonvention på jernbanen og indeholder derfor blandt andet en forpligtigelse for medlemsstaterne til at vedtage nationale implementeringsplaner med henblik på gradvist at fjerne alle identificerede hindringer for tilgængelighed for personer med et handicap.

I forhold til infrastruktur stiller TSI'en krav til bl.a. stationsbygninger og -forpladser, perroner, trapper, toiletter, belysning, informationsanlæg, adgangsveje til/fra toget og mellem de forskellige faciliteter, herunder gangbroer og – tunneller. Derudover er der krav til indretning af rullende materiel. Denne del er ikke omfattet af gennemførselsplanen.

De tekniske specifikationer i TSI PRM finder anvendelse på al ny infrastruktur og rullende materiel og på eksisterende infrastruktur og rullende materiel, når de fornys eller opgraderes.

Lovgivningsmæssig baggrund

Gennemførelsesplanen er udarbejdet med henblik på at implementere Kommissionens forordning nr. 1300/2014 af 18. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem (TSI PRM) i Danmark.

Organisering af arbejdet med udarbejdelse af den nationale gennemførelsesplan (metoden)

Udarbejdelse af den nationale gennemførelsesplan blev foretaget i to tempi: Først ved en indledende kortlægning af tilgængelighed på de danske stationer og dernæst udarbejdelse af en plan for forbedring af tilgængelighed. Til arbejdet blev der etableret to arbejdsgrupper samt en styregruppe, der hver især involverede forskellige aktører.

Arbejdsgruppe 1

Den tidligere danske transportminister anførte i marts 2015, at der var brug for et bedre overblik over tilgængeligheden på de danske stationer. Udfordringerne med tilgængelighed på de statslige stationer vil derfor skulle kortlægges. Der skulle både ses på adgangsforholdene til og fra perronerne og ind og ud af togene. Denne kortlægning var et politisk ønske og ikke direkte knyttet til TSI PRM gennemførselsplan. Kortlægningen var dog et naturligt første skridt i arbejdet med at udvikle en samlet gennemførelsesplan for Danmark. Kortlægningen afsluttedes i maj 2016 med en statusrapport om tilstanden for tilgængeligheden på stationerne.

Arbejdet blev udført af en særskilt arbejdsgruppe bestående af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (sekretariat for arbejdsgruppen), Transport-, Bygnings- og Boligministeriet samt Banedanmark og DSB, der i fællesskabet forvalter de statslige stationer i Danmark.

Arbejdsgruppe 2

Det er vigtigt, at den nationale gennemførelsesplan er bredt funderet blandt de mange aktører på området. For at sikre en god koordination og en bredt funderet gennemførelsesplan blev der etableret en arbejdsgruppe til udarbejdelsen af planen. Arbejdsgruppen bestod af følgende medlemmer:

- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (sekretariat for arbejdsgruppen)
- Arriva
- Banedanmark
- Danske Handicaporganisationer
- DSB
- Lokalbanelne
- Danske Regioner (ansvar for lokalbanerne)
- Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Arbejdsgruppen mødtes 6 gange fra september 2015 til oktober 2016. Gruppen drøftede forskellige emner, såsom den nationale prioriteringsregel og listen over prioriterede tilgængelighedstiltag.

Styregruppen

For at sikre tilstrækkelig vidensdeling og koordination mellem de to arbejdsgrupper blev der nedsat en styregruppe bestående af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (formand), Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, DSB og Banedanmark. Styregruppens opgaver var den overordnede koordinering af arbejdet og godkendelse af den endelige plan.

Nuværende situation

De første jernbaner i Danmark er anlagt i 1800-tallet og dermed i en tid, hvor tilgængelighedstiltag ikke indgik som et krav til planlægningen i jernbanesektoren. I dag indtænkes tilgængelighed i nye projekter fra begyndelsen, så der fra starten kan skabes mere og bedre tilgængelighed for pengene.

For at skabe bedre tilgængelighed på stationerne for personer med et handicap, er det nødvendigt at indrette stationer, perroner og informationssystemer med tilgængelighedshensyn i mente.

For så vidt angår den eksisterende jernbane, så inddrages tilgængelighed i planlægning af stationsanlæg ved større renoveringsarbejder indenfor de økonomiske rammer, der er til rådighed. Hvis der er tale om et større arbejde skal TSI PRM følges.

Oversigt over stationer²

Banelængden på den statslige net i Danmark er 1.956 km. Der findes 299 stationer på statens jernbanenet. Ud af disse er 225 fjern- og regionaltogstationer omfattet af TSI PRM. Ansvar for den enkelte station deles mellem Banedanmark, en statsejet infrastrukturforvalter, og DSB, en selvstændig offentlig virksomhed under statens ejerskab. Der er udarbejdet en håndbog til drift- og administrativt personale der arbejder med stationer. Den giver overblik over hvem, der ejer og har ansvar for vedligeholdelse af de enkelte elementer på stationerne.

Niveaufri adgang

Det bagvedliggende data for den indledende kortlægning viser, at der ud af de 225 fjern- og regionaltogstationer er niveaufri adgang til samtlige af stationens perroner på i alt 183 stationer³. Alt i alt er der 42 stationer, hvor der ikke er niveaufri adgangsvej til en, flere eller alle perroner. På langt størsteparten af stationerne på hovednettet er der dog niveaufri adgang til alle stationens perroner. Således er det kun 17 stationer på hovednettet, hvor der ikke er niveaufri adgang til en eller flere af stationens perroner.

Det fremgår af kortlægningen, at ud af de 42 stationer har 11 stationer behov for at få etableret elevatorer, for at opnå niveaufri adgang. De 11 stationer er kendetegnet ved, at der kun er adgang til perron(erne) via trapper. I de tilfælde er elevatorer det eneste tiltag, som kan udligne niveauforskellen. Ud af de 11 ovenstående stationer er der pt. besluttet at etablere elevatorer på 3 stationer.

² Oversigten stammer fra den indledende kortlægning. Stationer på fx Grenåbanen (som bliver til letbanestationer) er derfor medregnet. Dette vil blive opdateret i den næste version af gennemførelsesplanen.

³ Det skal dog bemærkes, at niveaufri adgang ikke nødvendigvis er ensbetydende med at adgangen opfylder kravene i TSI PRM. I den indledende kortlægning er stationer regnet med at have niveaufri adgang selv om adgangsvejen kan være en omvej i forhold til den almindelige adgangsvej.

For de resterende 31 stationer er det generelle billede, at der er tale om mindre stationer med lave perroner med overgang i sporet med trin. Her skal det bemærkes, at indsatsen for at skabe fuld tilgængelighed til perronen ikke på samme tid vil sikre adgang til toget, da der stadig er en væsentlig afstandsbarriere ved af- og påstigning af toget, også selv om der køres med lavgulvstog.

Den specifikke indsats på den enkelte station er ikke undersøgt, da det kræver både opmåling og projektering, for at afklare om en overgang kan lade sig gøre parallelt med en eventuel forkortelse af perron. Behovet for elevatorer kan derfor godt vise sig at være noget højere end det angivne antal på 11 stationer.

Ledelinjer

I takt med at stationerne og perronbelægningen renoveres/opgraderes bliver der etableret ledelinjer på perroner og adgangsveje til perroner.

Det fremgår af de bagvedliggende data for kortlægningen, at 35 stationer har fået etableret ledelinjer på samtlige perroner. Derudover har 51 stationer ledelinjer på samtlige adgangsveje til perron.

13 ud af de 225 stationer på statens net har ledelinjer på alle stationens perroner og adgangsveje til perron. Af de otte største fjern- og regionaltogstationer i Danmark har to stationer ledelinjer på alle stationens perroner og adgangsveje til perron. De resterende seks største stationer har ledelinjer på nogle perroner og adgangsveje til perron.

Taktil og auditiv information samt kontrastmarkering

Kortlægningen viser, at 62 fjern- og regionaltogstationer har taktil information i elevatorer på/ved betjeningsknapper, men i forskelligt design og niveau alt efter etableringstidspunktet for elevatoren. Ligeledes spænder informationen bredt fra pilemarkeringer på knapper i elevator, til betjeningspaneler med forhøjede bogstaver.

DSB, Banedanmark og Dansk Blindesamfund har i takt med den teknologiske udvikling fokuseret på mulighederne for at erstatte den taktile information med auditiv information via mobiltelefon, PC eller højtalere og kontrastmarkeringer.

Eksempelvis kan passagerer med et synshandicap på alle DSB fjern- og regionaltogstationer få oplyst de næste afgående/ankommende tog samt sporangivelse fra stationen, på den station hvor passageren står. Derudover er DSB.dk tilpasset således, at den kan benyttes af personer med et synshandicap via vedkommendes eget navigationssystem.

Ligeledes har der i forbindelse med rejsekortets indførelse været fokus på, at tjek ind/tjek ud standerne til brug for rejser med rejsekortet blev forsynet med en talefrase, der ved en berøring oplyser om det er en tjek ind eller tjek ud stander man står ved. Der findes rejsekortstandere på alle stationer på statens jernbanenet på lige fod med øvrige stationer og transportmidler der indgår i den kollektive transport.

Ift. kontrastmarkeringer – gule dots på perronerne – er disse anvendt til at markere sikkerhedszonerne⁴ på perronerne på den enkelte station.

Til markeringer af trapper – nederste og øverste trin – er der ligeledes benyttet kontrastmarkeringer i form af nedborede kontrast dots i trappetrinet. På en række stationer er der også påmalet gule markeringer på trappeløb for at sikre den bedst mulige visuelle kontrast.

Perronhøjde

Ved at have en perronhøjde, der matcher det givne togmateriel, forbedres tilgængeligheden og spontanrejser uden forudgående varsling. Selvstændig adgang fra perron til tog gøres dermed muligt for fx kørestolsbrugere.

Standardhøjden på alle nye fjern- og regionaltogsperroner i Danmark er 55 cm. Ud af de 225 fjern- og regionaltogstationer har 66 stationer i dag en standardperronhøjde på 55 cm på alle perroner.

På 91 stationer har alle perroner en højde på 26 cm, hvilket skyldes at 26 cm tidligere var standardhøjde for regionaltogsperroner. Herudover findes der 68 stationer med varierende perronhøjder (35 cm, 50 cm, 72 cm og 76 cm). Ved fornyelse og nyanlæg af fjern- og regionaltogsperroner etableres disse med en standardhøjde på 55 cm.

Der er ikke sikkerhed for, at hævnning af perroner skaber niveaufri adgang til toget, da det i sagens natur også afhænger af togets adgangsforhold. Derfor skal en strategi for perronhævning nødvendigvis også ses i sammenhæng med en materielstrategi for at sikre at der eksempelvis ikke bruges penge på at hæve perroner på stationer, hvor det tog der betjener stationen ikke har lavgulv eller ramper, der passer dertil.

En ny perron og en perron der fornyes, etableres som 55 cm perron, som følge af TSI PRM og Banedanmarks krav til perronhøjder, uafhængig af hvilket materiel der pt. kører på strækningen, idet en perrons levetid er væsentlig længere, end den periode en bestemt type materiel kører på strækningen.

Fremdriften omkring etablering af 55 cm perroner er sket med baggrund i afsatte infrastrukturmidler i forbindelse med store infrastrukturprojekter eller materielanskaffelser, som fx Storbælts- og Femernforbindelsen og indkøbet af IC4 toget, samt etablering af nye standsningssteder og ombygning/modernisering af stationernes perronanlæg.

Oversigt over rullende materiel

Af de 8 typer tog materiel, der kører på de statslige fjern- og regionalbaner i Danmark, har 5 typer togsæt niveaufri adgang ved 55 cm perroner⁵. I alt findes der 451 togsæt, der opererer på fjern- og regionalbaner. Heraf har 276 togsæt niveaufri adgang ved 55 cm perroner.

⁴ Sikkerhedszoner er perronområdet nærmest perronkanten, hvor det kan være farligt at opholde sig. Kontrastmarkeringerne kan hjælpe svagtseende med at bemærke, hvortil man kan gå. De gule dots er dog ikke taktile i TSI PRM forstand og kan derfor ikke anvendes til at finde vej med en stok.

⁵ Bemærk at Desiro optræder både som ejet og leaset af DSB i tabellen.

For de fleste stationer på strækningen København-Aarhus, hvor der kører Intercitytog, er der etableret 55 cm perroner. I prioriteringen er bl.a. taget hensyn til stationernes passagertal.

Nedenstående tabel viser, hvor mange af de togtyper, der opererer på det statslige net i Danmark (fjern- og regionalbaner), der har hhv. lavgulve eller ramper eller begge dele⁶. Hvis perronen fx er lavere end hvad længden af den integrerede rampe vil kunne overvinde, opnås der ikke niveaufri adgang. For at der kan opnås niveaufri adgang med integreret rampe, skal perron samt afstand mellem perron og rampe passe til en rimelig rampehældning. Den flytbare rampe betjenes af fx togpersonalet, og kan justeres i forhold til perronhøjde m.m. da rampen ikke er integreret med toget.

Tog type				Operatør	Antal togsæt
	Flytbar rampe	Integreret rampe	Lavgulv		
IC4	✓		✓	DSB	77
IR4				DSB	44
IC3				DSB	96
Dobbeldækker styrevogn		✓	✓	DSB	25
Desiro			✓	DSB	8
Desiro (leased)	✓		✓	DSB	12
Litra MR				DSB	35
Øresundstog	✓		✓	DSB / Transdev	111
Lint 41	✓		✓	Arriva	43
Antal togsæt	243	25	276		Total: 451

Det skal bemærkes, at på trods af den løbende prioritering af indkøb af lavgulvstog med udskydelige trin og etablering af 55 cm perroner, så er der ikke nødvendigvis tilvejebragt spontan tilgængelighed fra perron til tog for kørestolsbrugere. Årsagen hertil er, at perronforhøjelser på perroner, som er etableret i en kurve, vedbliver med at have en udfordring i forhold til en væsentlig afstand mellem perronforkant og togets trinforkant. Dette kan for en kørestolsbruger udgøre en sikkerhedsrisiko ved af- og påstigning af toget ved egen hjælp.

Oversigt over driftsregler

Der findes en assistanceordning på DSB og Arriva stationer. Assistancen omfatter ledsagelse til og fra stationen og ind og ud af toget (se nærmere under brug af driftsforanstaltninger på s. 17).

⁶ Bemærk at tabellen er rettet til med aktuelle oplysninger ift. den indledende kortlægning.

Der findes ligeledes procedurer for assistance i forbindelse med vedligehold, ombygning og erstatning af faciliteter, der også anvendes af personer med handicap.

Den danske strategi for implementering af TSI PRM

Den danske strategi for implementering af TSI PRM indeholder en prioriteringsregel for fornyelse og opgradering af eksisterende stationer.

Udformningen af den danske prioriteringsregel har været drøftet og undersøgt. Det besluttes, at den nationale gennemførselsplan viderefører den hidtidige regel fra EU-forordningen vedrørende prioritering af opgraderinger og fornyelser af stationer. Reglen skal med de øvrige redskaber i gennemførselsplanen, sikre, at der skabes mest mulig nytte med de midler, der er til rådighed for tilgængelighedstiltag. Den videreførte prioriteringsregel lyder:

Ved fornyelse eller opgradering af eksisterende stationer, der i gennemsnit over en 12-måneders periode har et passagertal på 1000 daglige passagerer eller derunder, af- og påstigning sammenlagt, kræves der ikke 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.

Endvidere vil der under disse forhold (dvs. ved små stationer) tages højde for fremtidig installering af elevator og/eller ramper for at gøre stationen tilgængelig for personer med handicap. Der skal tilbydes tilgængelig transport for personer med handicap mellem den ikke tilgængelige station og den nærmeste tilgængelige station på samme strækning.

Det fremadrettede arbejde med at prioritere de forskellige særskilte tilgængelighedstiltag vil herudover være understøttet af en liste over prioriterede tilgængelighedstiltag.

Midler til handicaptiltag tildeles ofte direkte i politiske aftaler, men i de tilfælde, hvor der er et politisk ønske om at tildele særlige midler til tilgængelighedsfremmende tiltag, og hvor det er besluttet, at infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og handicaporganisationer kan komme med deres bud på en prioritering af midlerne, vil denne prioritering fremadrettet være understøttet af en liste over prioriterede tilgængelighedstiltag, som kan bruges til at drøfte, hvilke type af ombygningsprojekter, som særligt bør tilgodeses.

Det er hensigten, at listen over prioriterede tilgængelighedstiltag både kan inspirere til tilgængelighedstiltag på større og mindre stationer. Vægtning af tiltag på de mindre stationer (under 1000 daglige passagerer) kan være begrundet i, at der ligger vigtige bygninger og faciliteter i nærheden af stationen såsom fx hospitaler, uddannelsesinstitutioner, bygninger med kulturelle og fritidsmuligheder, indkøbscentre, store naturområder, administrative bygninger, steder af særlig interesse for personer med handicap.

Listen over de prioriterede tiltag er udarbejdet i fællesskab med inddragelse af handicaporganisationer, infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. De nævnte tiltag er ikke i prioriteret rækkefølge, da valget af passende tiltag

afhænger af de tildelte midler.

Prioriterede tiltag:

- Etablering og/eller forbedring af:
 - Ledelinjer
 - Elevatorer
 - Informationssystemer
 - Hindringsfri adgang til perroner og andre transportformer
 - Belysning på adgangsveje og perroner
 - Trinovergange ved etablering af ramper på/til perroner.

- Ramper i tog, herunder halvautomatiske ramper

Ramper i tog gør det muligt for personer med handicap at komme ombord i toget spontant – dvs. uden forudgående varsling. Det samme gælder for en perronhøjde, der matcher det givne togmateriel. Dette kan give kørestols- og rollatorbrugere mv. mulighed for adgang fra perron til tog ved egen hjælp. Et langsigtet mål er at ensarte perronhøjder. Som nævnt ovenfor er standardhøjden på alle nye fjern- og regionaltogsperroner i Danmark 55 cm. En del af de eksisterende perroner har dog en anden højde i dag bl.a. fordi standardhøjden tidligere var lavere. Det vil derfor være en bekostelig affære at sikre niveaufri adgang fra perron og ind og ud af tog, bl.a. fordi det vil kræve massive investeringer i perronhævninger landet over og indkøb af nye tog, med indstigningsforhold som matcher perronhøjden til niveaufri adgang. Indtil dette langsigtede mål er opfyldt, vil tilgængelighed også indgå i overvejelserne i forbindelse med indkøb af nyt materiel.

Planlagte tiltag (tekniske og driftsmæssige midler)

Nedenfor beskrives de planlagte tilgængelighedstiltag på det statsejede net frem til 2021. Det skal bemærkes, at den endelige beslutning om projekternes gennemførelse afhænger af den bevilligende myndighed i Danmark dvs. det danske parlament, Folketinget. I tilfælde af uforudsete ændringer af bl.a. politisk, budgetmæssig eller tidsmæssig karakter, kan det have betydning for projekternes omfang og der kan være risiko for, at nogle projekter ikke gennemføres som forudsat.

Omfanget af opgradering eller fornyelse af stationer og rullende materiel

Stationer

Der er planlagt stationsopgraderingsprojekter på i alt fire fjernbanestationer frem til 2021 i forbindelse med projektet Ringsted-Femern. Arbejdet omfatter især forbedring af niveaufri adgang, belysning, kundeinformation, gulvarealer, ledelinjer samt hindringsfrie og trinfrie ruter, herunder elevatorer.

Derudover er der planlagt separate projekter på fjernbanen med henblik på at hhv. fremme tilgængelighed og gradvis at fjerne hindringer for tilgængelighed. Disse projekter består af forbedring af perronbelysning, trafikinformation, fornyelse og opførelse af elevatorer og ledelinjer samt perroner.

Et af de vigtige tilgængelighedstiltag, som også fremgår af listen over prioriterede tiltag, er forbedring af perronbelysning, som er med til at gøre det nemmere at finde vej på stationer og perroner på alle tidspunkter af døgnet. Derudover er en god perronbelysning med til at fremhæve niveauændringer, døre og indgange, billetsalg og informationskærme. Forbedring af perronbelysningen er derfor prioriteret højt frem mod 2020, hvor der er et stort fokus på at udskifte armaturer som en del af fornyelsesaktiviteterne på stationerne. Arbejdet omfatter mere end 40 (primært jyske) stationer, alle på fjernbanen. Prioriteringen er sket ud fra et ønske om at færdiggøre hele strækninger samt tilstanden af belysningen. Foruden de jyske stationer er der et mindre antal sjællandske fjernbanestationer, der får udskiftet armaturer.

Et andet vigtigt tiltag er klar og tydelig trafikinformation for både personer med nedsat hørelse og personer med synshandicap. De kommende trafikinformationsprojekter, som dækker både højtalersystemer og informationskærme er landsdækkende og omfatter en lang række stationer på det statslige net. Fornyelse af højtalere og understøttende anlæg omfatter bl.a. udskiftning af audiocontrollere, forstærkeranlæg, højtalere samt betjeningsanlæg, som alle er med til at bidrage til bedre lyd på stationer. Udskiftning af skærme på perroner omfatter udskiftning til en række forskellige typer skærme afhængigt af, hvordan behovet er på de forskellige stationer.

Elevatorer i forbindelse med stationer og perroner er afgørende, hvor der er områder med niveauforskelle og hvor det ikke kan lade sig gøre at etablere ramper og lignende. Elevatorer skaber tilgængelighed for alle brugere af jernbanen, herunder personer med nedsat mobilitet og synshandicap, som kan have det svært ved at orientere sig på trapperne. Inden for de kommende år er der derfor planlagt fornyet eller opført elevatorer på en række stationer på det statslige net.

Ledelinjer er vigtige for at personer med synshandicap kan komme sikkert frem på perronerne. Der er høj beivågenhed at få tilføjede ledelinjer til de stationer, som endnu ikke har ledelinjer. Ledelinjerne etableres med perronarbejderne på de perroner, hvor der ikke allerede forefindes ledelinjer. I 2017 er der planlagt etablering af ledelinjer i forhallen på Københavns Hovedbanegård, samt på stationer i Nordjylland og Lille Syd.

Derudover er der planlagt tiltag i perioden 2017-2019 for modernisering af to større fjernbanestationen og to S-togs stationer i hovedstadsområdet for at sikre bedre og overskuelige skifteforhold mellem kommende metro-, S- og fjernbanestationer.

Afslutningsvis kan det nævnes, at der foretages årligt vedligehold af perroner (bl.a. udbedring af huller, forskydninger i belægninger og udskiftninger af defekte forkantselementer). Når perronerne vedligeholdes, sker det med fokus på de gældende krav til tilgængelighed og for at lette passagerernes færden. Ved siden af perronvedligeholdelsen bliver der gennemført supplerende tiltag såsom etablering og forbedring af ledelinjer, belysning og trafikinformation. Derudover skabes der hindringsfrie ruter til perronen.

Rullende materiel

DSB er i færd med at afdække, hvordan DSB med mindst mulig risiko kan indkøbe, få leveret og idriftsætte moderne og driftssikkert el tog materiel frem mod 2030. Procestiden for at investere i nyt togmateriel strækker sig over 4 til 5 år, og da materiellet skal kunne benyttes i infrastrukturen hænger indkøbet af nyt materiel snævert sammen med fremdriften i den planlagte elektrificering af det danske jernbanenet og udrulning af Signalprogrammet.

Andre arbejder

Udover de ovennævnte fornyelser og opgraderinger skal der etableres nye stationer på fjernbanen bl.a. til den nye bane København-Ringsted, i forbindelse med opførelse af et nyt sygehus i Herning og en ny bane til Aalborg Lufthavn. Ved etablering af nye perroner ligges der særlig vægt på at skabe niveaufri adgang i forbindelse med af- og påstigning.

Derudover er der planlagt for perioden 2017-2019 renovering og opgradering toiletfaciliteterne på ca. 21 fjern- og regionaltogstationer.

Brug af driftsforanstaltninger (assistance)

På DSB og Arrivas stationer tilbydes assistance i hele togdøgnet, dvs. når der kører tog. Assistanzen inkluderer ledsagelse til og fra perron samt hjælp til ind- og udstigning i tog både med og uden rampe eller lift.

Med kontrakten mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB, om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024, blev varslingstiden nedsat fra 48 timer til 24 timer. Arriva nedsatte som konsekvens heraf også varslingstiden til 24 timer. Den 1. september 2016 blev varslingstiden nedsat yderligere til 12 timer på DSB og Arriva stationer. På Øresundsbanen kan der i dag rejses spontant uden forudgående varsling.

For udenlandske passagerer er det også muligt at rekvirere assistance til toget på Københavns lufthavn, Kastrup.

DSB og Arriva er forpligtet til at samarbejde med de regionale trafikelskaber om udveksling af dør-til-dør kunder mellem tog og til/fra transport. En dør-til-dør rejse omfatter transport fra bopæl til udvekslingsstation i det trafikelskabs geografiske område, hvor den visiterede har bopæl, rejse med DSB og herefter transport fra udvekslingsstation til besøgssted i det trafikelskabs geografiske område, den visiterede skal besøge. Den visiterede skal bestille dør-til-dør rejsen senest 72 timer før afrejse via eget trafikelskab, der står som rejsearrangør.

Finansiering

Kontraktmæssige aftaler

Finansiering af statens infrastrukturopgaver sker via de politiske aftaler og finansloven og gennemføres af Banedanmark, en statsejet infrastrukturforvalter. Finansloven indeholder både det årlige budget samt afløbsoversigter for anlægs- og fornyelsesprojekter, som løber over flere år og i tråd med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane, hvor den nuværende gælder for 2012-2027. Banedanmark har desuden udarbejdet en plan for udviklingsstrategi for 2015-2020 med en økonomisk ramme for fornyelse og vedligehold for 2015-2020. Herudover udarbejder trafiksekskaberne også flerårige trafikplaner, som indeholder det strategiske grundlag med overordnede principper for rutenet og flerårigt budgetoverslag.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har to togkontrakter. En med DSB (som er en selvstændig offentlig virksomhed (SOV), som er 100 % ejet af den danske stat) og en kontrakt med Arriva Tog A/S.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har indgået kontrakten med DSB om trafik udført som offentlig service for perioden 2015-2024. Kontrakten omfatter både fjern-, regional-, og S-togtrafik i Danmark. Kontrakten er indgået med DSB uden forudgående udbud i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 artikel 5, stk. 6. Der er tale om en nettokontrakt, hvor DSB modtager betaling fra ministeriet og oppebærer indtægter fra billetsalg. Midlerne til kontraktbetaling fremgår af finansloven.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har også indgået kontrakt med Arriva Tog A/S, som siden januar 2003 har kørt togtrafikken i Midt- og Vestjylland i Danmark. Kontrakten for perioden 2010-2018 er indgået efter gennemførelse af udbud efter reglerne i forsyningsvirksomhedsdirektivet, jf. direktiv (EF) nr. 2004/17. Der er tale om en nettokontrakt, hvor Arriva Tog A/S modtager betaling fra ministeriet og oppebærer indtægter fra billetsalg. Midlerne til kontraktbetaling fremgår af finansloven.

Andre midler

Som led i trafikaftalen "Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik" af 12. juni 2012 er der etableret en pulje til at forbedre den kollektive trafik i yderområder. Puljen blev ikke fuldt ud udmøntet i 2016.

På den baggrund er det besluttet at de resterende midler fra puljen omprioriteres til en indsats for at styrke tilgængeligheden på og til stationer i yderområder.

Den konkrete udmøntning af midlerne er prioriteret af Danske Handicaporganisationer på baggrund af en liste med mulige projekter udarbejdet af DSB og Banedanmark.

Projekterne er fordelt på aktiviteterne dynamisk trafikinformation, etablering af niveaufri adgange til ø-perroner og ledelinjer. Der udmøntes midler til ovenstående aktiviteter for i alt 29,3 mio. kr.

Endvidere er der med Finansloven for 2017 afsat en pulje på 50 mio. kr. med henblik på at forbedre tilgængeligheden på de danske stationer. Midlerne er i foråret 2017 udmøntet som følger:

Stationsnavn	Projekt	Antal passagerer	Estimerede omkostninger, mio. kr.
København	Ledelinjer	118.800	0,3
Roskilde	Ledelinjer	31.900	3,4
Østerport	Ledelinjer	31.600	1,2
Odense	Ledelinjer	20.800	2,4
Fredericia	Ledelinjer	6.700	3,8
Kolding	Ledelinjer	5.900	1,2
Regstrup, Mørkov, Swebølle, Borris og Ulfborg	Ledelinjer	2.260	2,2
Udvalgte stationer	Opmærksomheds felter		0,2
Østerport	Elevator	31.600	7
Fredericia	Elevator	6.700	7
Valby	Elevator	26.000	7
Bjerringbro	Elevator og gangtunnel	1.300	14,3
I alt			50,0

Opsummering og opfølgning

Opsummering

Arbejdet med den danske gennemførelsesplan for TSI PRM har været todelt og udført i to forskellige arbejdsgrupper samt en styregruppe. Den indledende kortlægning af tilgængelighed på de statslige stationer danner grundlaget for den danske gennemførelsesplan for TSI PRM.

Strategien, herunder den nationale prioriteringsregel, er et udtryk for overvejelser om, hvor der kan skabes mest mulig nytte med de midler der er til rådighed for tilgængelighedstiltag. Den danske prioriteringsregel er suppleret med en liste over prioriterede tiltag, som består af en række initiativer, der særligt bør prioriteres i tilfælde af at der tildeles særlige midler til tilgængelighedsfremmende tiltag.

Planlagte tilgængelighedsfremmende tiltag i Danmark i de kommende år omfatter bl.a. fire stationsopgraderingsprojekter og projekter for forbedring af perronbelysning, trafikinformation, fornyelse og opførelse af elevatorer og ledelinjer samt perroner. Det skal dog bemærkes, at den endelige beslutning om projekternes gennemførelse afhænger af den bevilligende myndighed i Danmark dvs. det danske parlament, Folketinget. Derudover tilbydes der assistance på de fleste statslige stationer, hvor der i dag ikke er mulighed for niveaufri adgang til perroner og ind i toget.

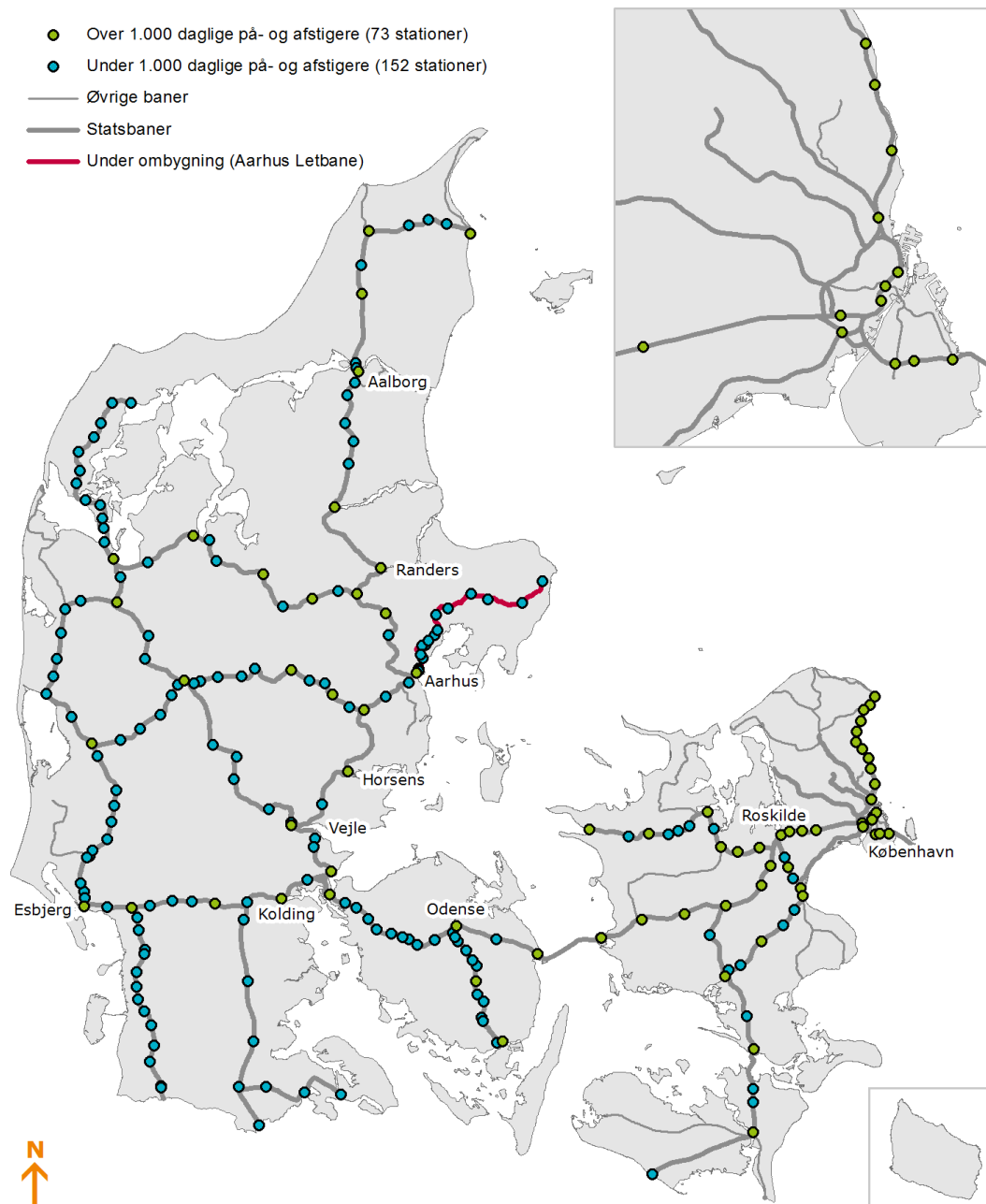
Opfølgning


Ajourføring af planen vil ske efter behov, dog mindst hvert femte år.

Bilag – Kort over stationer

Kort over statslige fjern- og regionaltogstationer i Danmark.

Bemærk at Grenåbanen og stationerne her (markeret med rødt) er overgået til Århus Letbane 26. august 2016, hvorved disse stationer ikke længere er omfattet af TSI PRM. Dette vil blive opdateret i den næste version af gennemførelsesplanen.





*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
DK-2300 København S*

*info@tbst.dk
www.tbst.dk*

TSI PRM gennemførelsesplan