



Indledende kortlægning af tilgængeligheden til de danske jernbanestationer samt ind- og udstigningsmuligheder i tog

10. maj 2016

Indhold

Indledning	5
Hidtidig prioritering af tilgængelighedsforanstaltninger	7
Hvad omfatter TSI PRM?	7
Status for tilgængelighed på stationer	9
Niveaufri adgang til perroner	10
Stationer med niveaufri adgang til alle perroner	12
Stationer med en eller flere perroner uden niveaufri adgang	14
Stationer uden niveaufri adgang til perroner	15
Tiltag som kan fremme tilgængeligheden	16
Elevatorer og andre tiltag der kan fremme tilgængeligheden	16
Perronhøjder	20
Taktil information	26
DSB og Arrivas handicapassistance	27
Ind- og udstigningsmuligheder i tog	28
Ind- og udstigningsmuligheder i tog	28
Kørestolspladser	30
Skøn over udgifterne til udbedring af forholdene på stationerne	32
Det videre arbejde	33
Bilag	34

Indledning

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

De første jernbaner i Danmark er anlagt i 1800-tallet og dermed i en tid, hvor gode forhold for passagerer med nedsat mobilitet ikke var højt på dagsordenen. Det var dengang i høj grad forventningen, at den rejsende kunne klare sig selv.

I dag indtænkes tilgængelighed derimod 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 og gangbesværede, er det nødvendigt at indrette stationer, perroner og informationssystemer med tilgængelighedshensyn i mente.

For så vidt angår den eksisterende jernbane, så gøres der ved større renoveringsarbejder meget for at råde bod på tidligere tiders manglende planlægning af stationsanlæg.

God tilgængelighed til den danske jernbane handler om mange forskellige ting. På lang sigt handler det bl.a. om at skabe niveaufri¹ adgang mellem perron og tog. Med andre ord en adgang fra perron til tog uden trin og uden for stor vandret eller lodret mellemrum mellem perronen og toget. Niveaufri adgang vil gøre det nemmere for personer med handicap at komme ombord i toget på egen hånd, og det er derfor det mål, der på landsplan arbejdes frem i mod. Det vil dog være 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 indkøb af nye tog, med indstigningsforhold som matcher perronhøjden.

I mellemtiden er det dog vigtigt at huske på, at manglende niveaufri adgang til perroner og ind i toget ikke er ensbetydende med, at personer med et handicap eller gangbesvær ikke kan komme med toget. Både DSB og Arriva tilbyder i dag assistance. Assistancen inkluderer ledsagelse til og fra perron samt hjælp til ind- og udstigning i tog både med og uden lift. Assistancen skal i dag bestilles 24 timer i forvejen hos DSB og Arriva, men DSB arbejder på at få nedsat varslings tiden til 12 timer, så snart det er praktisk muligt, og på Øresundsbanen kan der i dag rejses spontant.

God tilgængelighed handler imidlertid også om mange andre ting, herunder at skabe adgangsveje til og på stationerne, som er uden trapper og andre bratte niveauovergange eller at finde alternativer til disse (som fx elevatorer). I forhold til syns- og hørehandicappede er ledelinjer, taktil information (blindskrift på skilte og knapper) samt god og tydelig trafikinformation over højtalere også vigtige elementer.

På S-togsnettet kan personer med et handicap rejse spontant og uden at skulle bestille assistance på forhånd. På S-togsnettet har lokomotivføreren ansvaret for at assistere med rampe efter konkret anmodning.

¹ Niveaufri adgang - adgang i niveau uden trin eller niveauspring fx ved brug af elevator. Der er ikke målt op imod definitioner eller krav i hhv. TSI PRM (se note 2) eller Bygningsreglementet.

Metode

Statusrapporten er en indledende kortlægning af tilgængeligheden på stationerne på det statslige jernbanenet (inklusive S-togsnettet) samt for ind- og udstigning af togmateriel, der anvendes på disse strækninger.

Statusrapporten er udarbejdet af Trafik- og Byggestyrelsen på baggrund af stationsspecifikke informationer, som er indhentet hos Banedanmark, DSB og Arriva. Oplysningerne fra DSB og Banedanmark tager udgangspunkt i en opdatering af Banedanmarks tidligere stationskortlægning fra 2009 samt DSB's stationsdatabase og Banedanmarks perrondatabase. En håndfuld stationer er derudover besøgt med henblik på kvalitetskontrol i forbindelse med udarbejdelse af rapporten. Statusrapporten er efterfølgende sendt i høring hos Banedanmark, DSB og Arriva med henblik på kvalitetssikring af oplysningerne.

I EU regi stiller TSI PRM² krav om, at medlemsstaterne skal udarbejde en statusoversigt over tilgængeligheden til og på stationer og det rullende materiel. Udformningen af statusoversigten er under udarbejdelse i EU. Derudover stiller TSI'en krav om at medlemsstaterne skal udarbejde en national implementeringsplan, som skal fremsendes til Kommissionen senest d. 1. januar 2017.

Arbejdet med nærværende indledende kortlægning af tilgængeligheden kan anses som et første skridt i arbejdet med at udvikle en samlet implementeringsplan for Danmark. Arbejdet fortsætter i 2016, hvor der med udgangen af året skal sendes en national implementeringsplan til EU-Kommissionen. Den nationale implementeringsplan vil indeholde oplysninger om tilgængeligheden til både statens jernbanenet og lokalbanernes. Til forskel fra nærværende kortlægning er S-togsnettet undtaget TSI'ens bestemmelser.

² TSI står for 'Teknisk Specifikation for Interoperabilitet' og PRM for 'People with reduced mobility'. I december 2014 trådte en opdateret TSI forordning om tilgængelighed for handikappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem (TSI PRM) i kraft.

Hidtidig prioritering af tilgængelighedsforanstaltninger

I dag tænkes tilgængelighed helt systematisk ind i nye stationsprojekter og togindkøb fra starten, hvilket ofte bevirker, selvom der kan være mange divergerende hensyn, at der kan skabes mere og bedre tilgængelighed for pengene.

Dialogen om at forbedre tilgængeligheden til jernbanen har i en lang årrække foregået i et tæt samarbejde mellem togoperatørerne, herunder DSB, Arriva og infrastrukturforvalteren Banedanmark. I dialogforummet DSB's handicappanel mødes repræsentanter for DSB, Bus og Tog sekretariatet, Metro, Arriva, Banedanmark, Trafik- og Byggestyrelsen og Transport- og Bygningsministeriet med handicaporganisationerne fire gange om året. Her drøftes kort- og langsigtede handicapløsninger i tog og på stationer.

Igennem årene har forskellige forligskredse afsat midler til tilgængelighedstiltag, som DSB, Banedanmark og Danske Handicaporganisationer har samarbejdet om udmøntningen af. Senest er en restpulje på 14,8 mio. kr. i efteråret 2015 fordelt til tilgængelighedsforbedrende tiltag efter en prioritering foretaget af DSB, Banedanmark og Danske Handicaporganisationer. Midlerne er prioriteret således, at der iværksættes etablering af ledelinjer på Københavns Hovedbanegård og elevatorer på Tinglev st. Er der flere midler tilbage i puljen anvendes disse til etablering af elevator på spor 13 (S-tog) på Østerport st.

Prioriteringen af midler til forbedring af tilgængeligheden er de senere år sket ud fra en prioriteringsregel, som stammer fra TSI PRM – med fokus på i første omgang at tilgængeliggøre stationer med flere end 1000 daglige passagerer³ og stationer, hvor der er mere end 50 km til den nærmeste station med niveaufri adgang. Prioritering af stationer, hvor midlerne kommer flest til gavn og hvor der er langt til nærmeste fuldt tilgængelig station er i det hele taget generelle og gennemgående principper, i forhold til at disponere midler på området.

Hvad omfatter TSI PRM?

I EU regi har Danmark været med til at forhandle *”forordningen om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem”* på plads. Forordningen kaldes også TSI PRM og er fælleseuropæiske regler for tilgængeligheden i det europæiske jernbanenet.

Tilgængelighedsstandarderne (de tekniske specifikationer) i TSI PRM finder anvendelse på al ny infrastruktur og alt nyt rullende materiel (tog) og på eksisterende infrastruktur og rullende materiel, når dette fornys eller opgraderes. Øvrig eksisterende infrastruktur og rullende materiel skal ikke følge de tekniske specifikationer, hvis der ikke sker ændringer, men skal fremover indgå i den statusoversigt og implementeringsplan, som forordningen tilsiger, at medlemsstaterne udarbejder.

I forbindelse med ombygningsprojekter gælder en undtagelsesbestemmelse, der definerer, hvornår et land ikke er forpligtet til at etablere elevatorer og ramper, men gælder ikke andre forhold i TSI PRM. Undtagelsen gælder for stationer som

³ Antal afrejser og ankomster

har mindre end 1000 daglige passagerer og hvor der er mindre end 50 km til nærmeste tilgængelige station.

TSI PRM skal anvendes på samtlige stationer og rullende materiel. Undtaget er S-bane, metro, letbaner, veteranbaner og privatejede firmaspor (f.eks. Cheminova), samt tog på disse strækninger.

Infrastruktur omfatter i denne sammenhæng stationsbygninger og forpladser, perroner, trapper, toiletter, belysning, informationsanlæg, adgangsveje til/fra toget og mellem de forskellige faciliteter, herunder gangbroer og -tunneller mv. uanset ejerskab. Rullende materiel omfatter indretning af togvogne og der stilles krav til bl.a. sæder, døre, toiletter, belysning, informationsanlæg og ind- og udstigningsforhold.

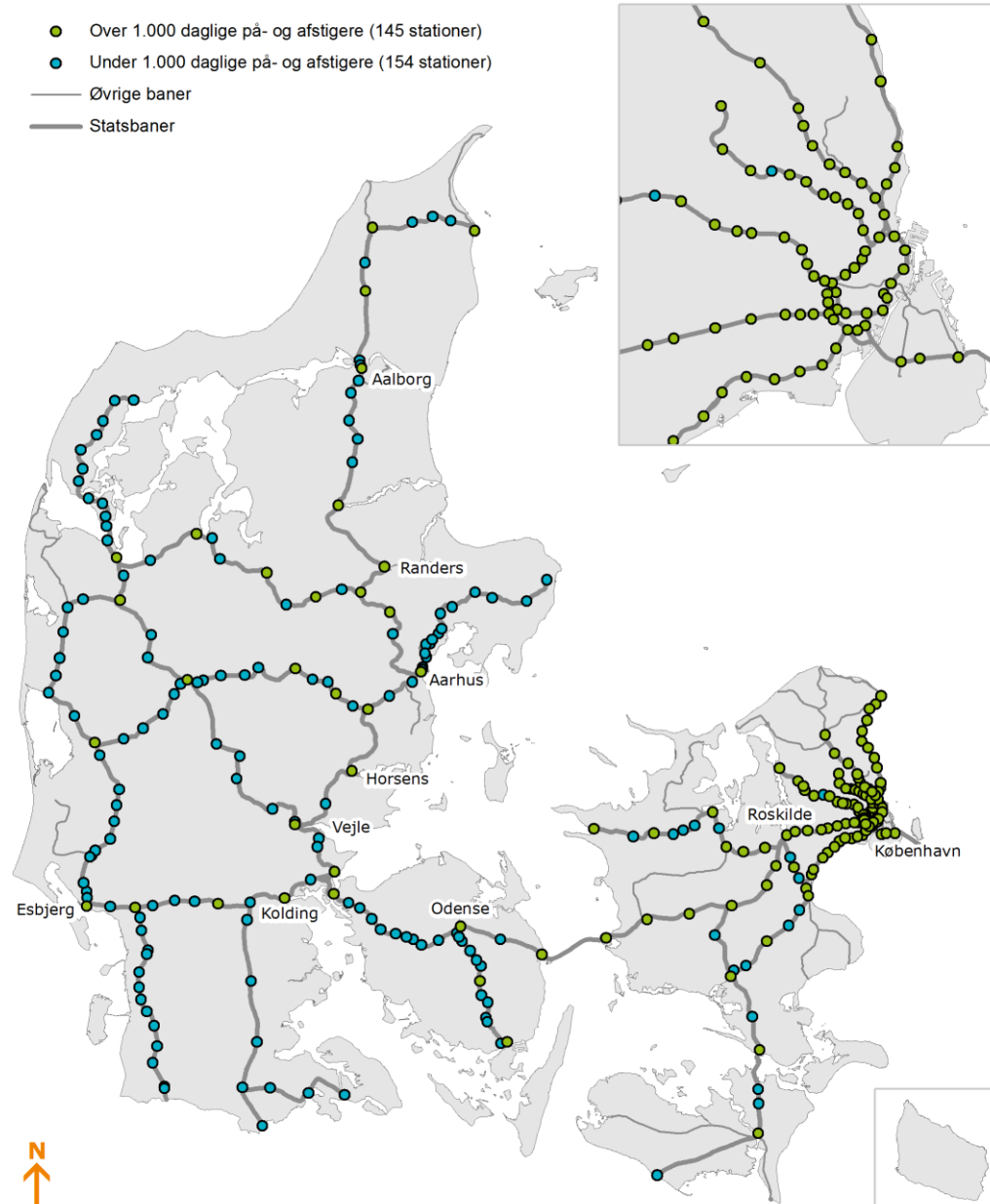
Krav om tilgængelighed skal forstås bredt – dvs. at termerne »handicappet person« og »bevægelseshæmmet person« omfatter alle med en varig eller midlertidig fysisk, psykisk, intellektuel eller sensorisk funktionsnedsættelse, og enhver, hvis bevægelighed under benyttelse af transportmidler er nedsat på grund af alder.

TSI PRM stiller krav om, at medlemsstaterne skal udarbejde en statusoversigt over tilgængeligheden til den nationale infrastruktur og det rullende materiel. Statusoversigten skal blandt andet anvendes til at identificere hindringer for tilgængelighed på stationerne og i tog. De europæiske handicaporganisationer har været med til at definere, hvad statusoversigten skal indeholde, og det er hensigten, at informationerne skal offentliggøres i en fælleseuropæisk database, som vil muliggøre at hver enkelt passager kan indhente relevant information om en stations tilgængelighed på egen hånd. De endelige EU krav er endnu ikke fastlagt.

Status for tilgængelighed på stationer

Banedanmark og togoperatørerne samarbejder om at skabe bedre tilgængelighed til og på perronerne.

I Danmark er der 299 stationer på statens jernbanenet. Der er 184 stationer på lokalbanernes net. Privatbanenettet er ikke en del af denne analyse, da kortlægningen begrænser sig til at se på tilgængeligheden til statens jernbanenet.



Figur 1: Oversigtkort – Antal daglige passagerer på de danske stationer

Ud af de 299 stationer er 218 fjern- og regionalbanestationer og 81 S-tog stationer.

Togstrækningerne på statens jernbanenet opdeles i hovednet og sidebaner. Ud af de 299 stationer ligger 76 stationer på hovednettet, og 223 stationer på sidebaner.

Ud af de 299 stationer på statens jernbanenet benyttes 145 stationer gennemsnitligt af mere end 1000 passagerer om dagen. 154 stationer benyttes gennemsnitligt af mindre end 1000 passagerer om dagen, jf. figur 1.⁴

Tilgængeligheden på statens jernbanenet er undersøgt for samtlige 299 stationer i Danmark.⁵

I nedenstående gennemgang er der set på følgende forhold omkring tilgængelighed:

- Niveaufri adgang til perroner
- Elevatorer
- Perronhøjder
- Ledelinjer
- Taktil information

Niveaufri adgang til perroner

Et af kravene i TSI PRM er, at der ved opgradering eller fornyelse af stationer etableres såkaldte hindringsfri ruter⁶, hvilket vil sige, at der også findes en hindringsfri adgang til perronen, hvor der ikke er trapper, kantsten eller lignende, der begrænser adgangen. For at etablere en hindringsfri rute kan det være nødvendigt at etablere eksempelvis ramper, elevatorer eller andre tiltag. Da der ikke er foretaget en egentlig kontrol af adgangsveje på de forskellige stationer op imod TSI'ens krav, nævnes adgangsveje som "niveaufri adgang" i stedet for "hindringsfri rute" i det efterfølgende. Det skal bemærkes at der er tale om en adgangsvej, som passagerer kan benytte ved egen hjælp – dvs. uden hjælp fra sikkerhedsuddannet personale fra Banedanmark og DSB.



Niveaufri adgang mellem perroner

Opgørelsen viser, at der ud af de 299 stationer på statens jernbanenet er niveaufri adgang på samtlige af stationens perroner på i alt 255 stationer, jf. tabel 1.

⁴ Jf. Trafikplan for den statslige jernbane 2012

⁵ Privatbanenettet er ikke en del af undersøgelsen.

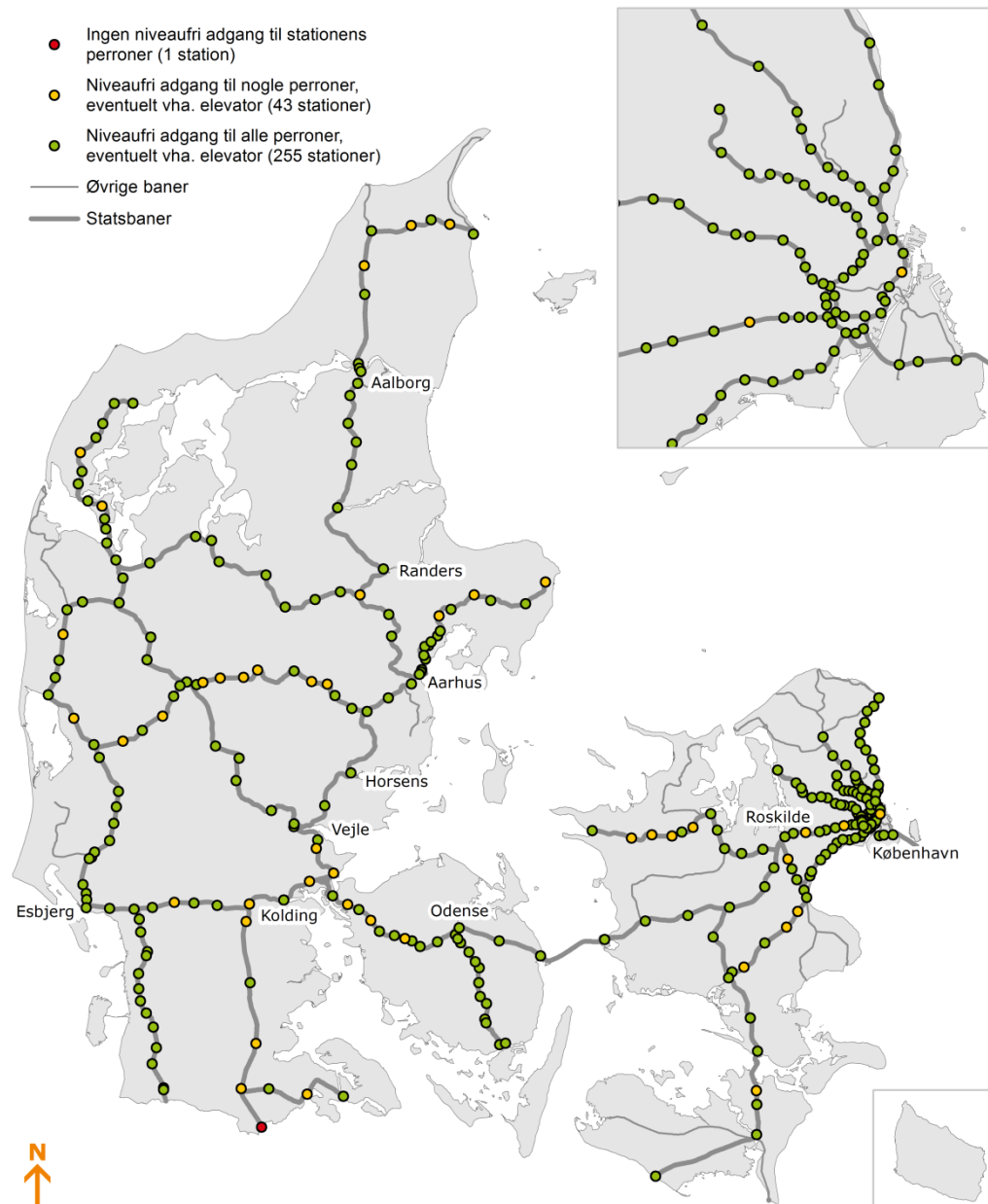
⁶ En hindringsfri rute forbinder offentligt tilgængelige områder, hvor passagerer færdes. Ruten skal være indrettet sådan, at alle handicappede og bevægelseshæmmede personer kan færdes der og finde vej. Ruten kan dog opdeles i flere dele (f.eks. en trinfri rute, en rute for synshæmmede mv.), som tilsammen udgør en hindringsfri rute.

Tabel 1: Niveaufri adgang (eventuelt vha. elevator)

	Alle stationens perroner	Nogle af stationens perroner	Ingen af stationens perroner	Total
Stationer med niveaufri adgang til:	255	43	1	299

Figur 2 nedenfor viser, på hvilke stationer der er niveaufri adgang. De grønne prikker viser, hvor der er niveaufri adgang til alle perroner, evt. ved hjælp af elevatorer. De gule prikker viser, hvor der er niveaufri adgang til nogle, men ikke alle stationens perroner. Den røde prik viser, hvor der ikke er niveaufri adgang til samtlige af stationens perroner.

Figur 2: Oversigtskort – niveaufri adgang



Det fremgår af figur 2, at der på langt størsteparten af stationerne på hovednettet er 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, bl.a. Fredericia St. og Hedehusene St.

Det kan også udledes, at ud af Danmarks ti største byer, som betjenes af tog, er det kun Østerport st., hvor der ikke er niveaufri adgang til alle stationens perroner. Det skal bemærkes, at det på Østerport St. kun drejer sig om S-togsperronen ved spor 13, som ikke har niveaufri adgang.

Stationer med niveaufri adgang til alle perroner

De 255 stationer, hvor der er niveaufri adgang til alle stationens perroner, kan grupperes som følgende:

- Stationer hvor der er niveaufri adgang til perronerne. Den niveaufri adgang kan være opnået ved hjælp af elevatorer. Dette er eksempelvis tilfældet på Københavns Hovedbanegård og Nørreport St.



Nørreport St.

- Stationer hvor der blot er en side-perron og et spor, og hvor side-perronen har niveaufri adgang til det omliggende. Et eksempel på dette er Sjørring St.



Sjørring St.

- Endestation – eller sækstation – hvor adgangen til alle perroner er niveaufri fx Hillerød St.



Hillerød St.

- Stationer hvor der er niveaufri adgang til perronerne via sporovergange, som fx på Struer St., Hjørring St. og Lille Skensved St.

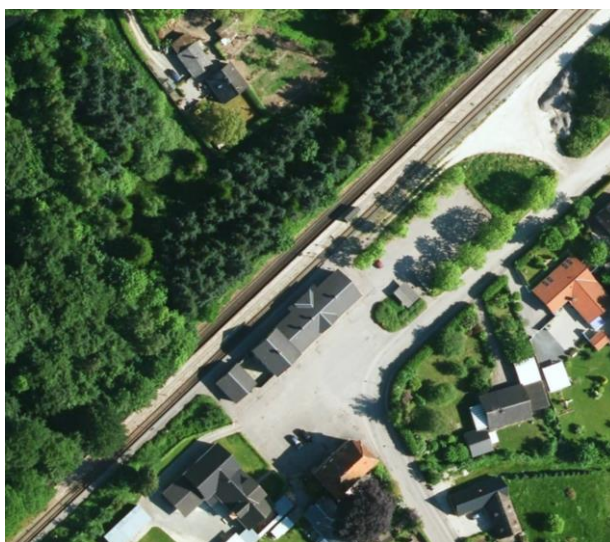


Struer St.

Stationer med en eller flere perroner uden niveaufri adgang

På 43 stationer er der kun niveaufri adgang til nogle af stationens perroner. For så vidt angår de perroner, hvor der ikke er niveaufri adgang gør en eller flere forhold sig gældende:

- Stationen har perron(er), hvor der kun er adgang via en sporovergang med trin. Eksempler på dette er Tureby St. og Vamdrup St.



Tureby St.

- Stationen har perron(er) hvor der kun er adgang via trapper. Eksempler på dette er Hedehusene St. spor 2 og 3 og Østerport St. spor 13 (S-tog).



Hedehusene St.

Stationer uden niveaufri adgang til perroner

Af figur 2 fremgår det, at der er én enkelt station på statens jernbanenet, hvor der ikke er niveaufri adgang til samtlige af stationens perroner. Denne station er Padborg station.

Padborg station er kendetegnet ved at have en ø-perron. Stationen har 390 daglige afrejser og ankomster⁷. Der er endnu ikke prioriteret, at der skal etableres niveaufri adgang til perron, da Padborg St. er omfattet af TSI PRM's undtagelsesbestemmelse om mindre stationer med under 1000 daglige passagerer.



Padborg St.

⁷ Jf. Trafikplan for den statslige jernbane 2012

Tiltag som kan fremme tilgængeligheden

For de 43 stationer jf. figur 2, hvor der ikke er niveaufri adgang til en, flere eller alle perroner kan et eller flere af følgende tiltag på stationerne være relevante med henblik på at forbedre tilgængeligheden til perronen for personer med et bevægelseshandicap, herunder kørestolsbrugere:

- Fornyelse/forflytning af sporovergang, så sporovergangen bliver uden trin
- Elevatorer
- Gangtunnel eller gangbro
- Ramper

Elevatorer og andre tiltag der kan fremme tilgængeligheden

En elevator forbinder stationens adgangsveje med perronerne i de tilfælde, hvor der ikke er direkte/niveaufri adgang til perroner.

Tabel 2: Tilgængelighedstiltag

	Antal stationer
Behov for elevatorer	12
Behov for etablering af rampe eller lignende tiltag, evt. elevatorer	31

Det fremgår af tabel 2, at ud af de 43 stationer, hvor en, flere eller alle perroner ikke har niveaufri adgangsveje har 12 stationer behov for at få etableret elevatorer, for at opnå niveaufri adgang. De 12 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.

Tabel 3: Stationer som har behov for elevatorer

Behov for elevatorer
Børkop
Ejby
Fredericia
Hedehusene
Langå
Lunderskov
Nørre Alslev
Padborg
Rødebro
Taulov
Tinglev
Østerport

Ud af de 12 ovenstående stationer er der pt. besluttet at etablere elevatorer på følgende stationer:

- Langå
- Nørre Alslev (projekt ifm. Ringsted-Femern-projektet)
- Tinglev

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 ind og udstigning 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. Alternativet vil være at anlægge en gangbro eller tunnel med elevatorer. Der er desuden tale om mindre stationer, som falder ind under den gældende undtagelsesbestemmelse om under 1000 daglige passagerer i TSI PRM.

Se bilag for liste over de 31 stationer som har behov for at få etableret enten rampe, elevator eller anden form for tiltag, for at opnå niveaufri adgang.



Elevator på Nørreport station

For de 31 stationer kan en række andre tiltag således vise sig tilstrækkelige og relevante.

Det vil som sagt kræve en nærmere undersøgelse af de 31 stationer for at fastlægge hvilke tiltag, der konkret er behov for på hver enkelt station. Behovet for elevatorer kan derfor godt vise sig at være noget højere end det angivne antal på 12 stationer, i takt med at behovet på de 31 stationer, hvor der er identificeret en manglende niveaufri adgang, analyseres nærmere.

I denne rapport er stationer, hvor der er niveaufri adgang til stationen, men hvor denne adgangsvej kan være en omvej i forhold til den almindelige adgangsvej, medregnet i de stationer, som har niveaufri adgang. Et eksempel på dette er Aarup St.



Aarup St.

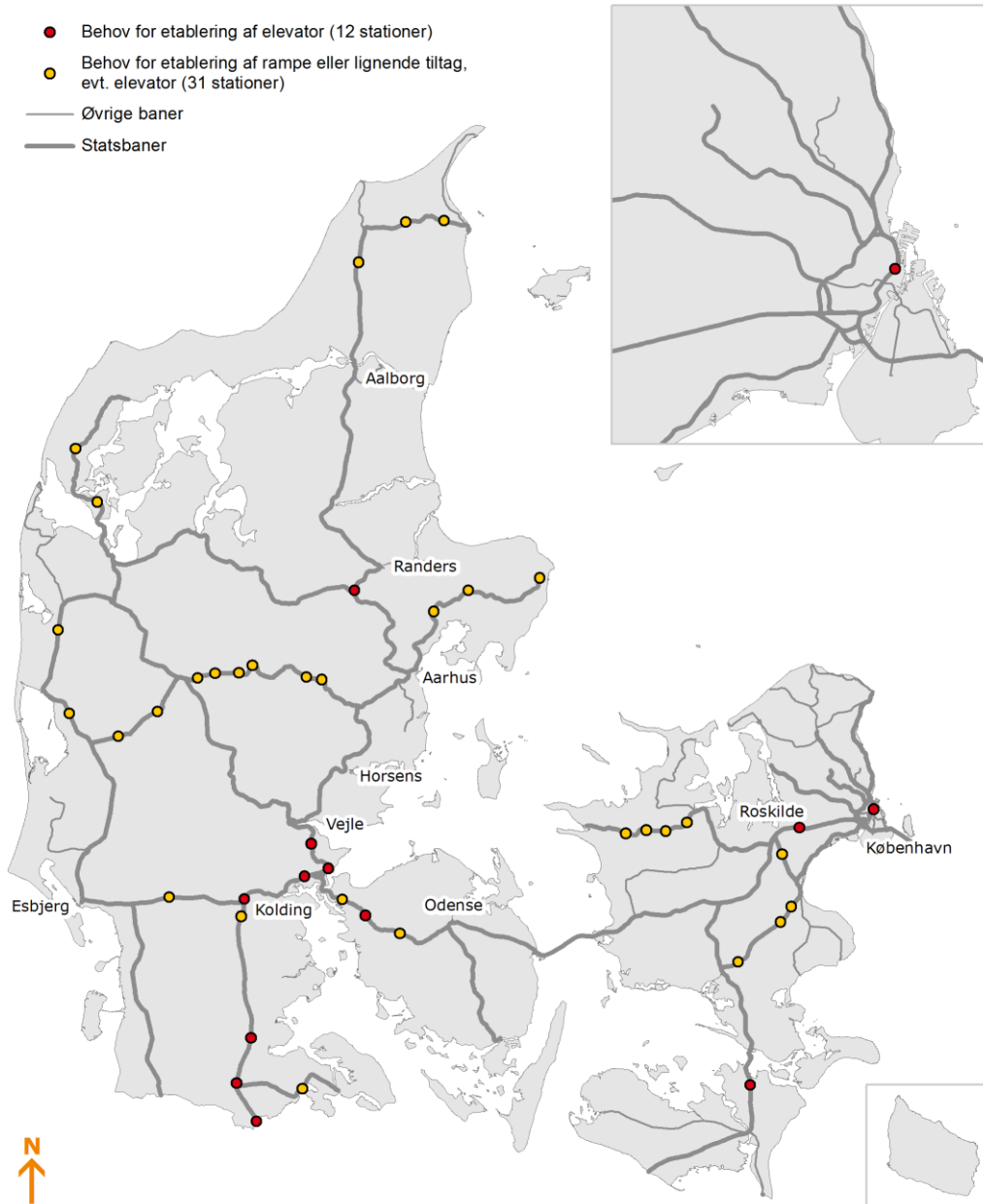
Adgangsvejen til disse perroner kan forbedres med eksempelvis etablering af elevatorer, ramper eller lignende. Men samtidig er prioriteringen således, at stationer med ingen tilgængelig adgangsvej prioriteres højere end stationer, hvor der trods alt er en niveaufri adgangsvej.

Siden foråret 2015, hvor stationskortlægningen blev iværksat, er der etableret elevator på Skørping station.

S-togsperronen ved spor 13 på Østerport St. har ikke niveaufri adgang. Det er som nævnt tidligere aftalt mellem partnerne, at såfremt der er midler tilbage i Tilgængelighedspuljen, så anvendes disse til etablering af elevator til S-togsperronen på Østerport St. Der er etableret elevatorer til Østerport stations perroner, hvor fjern- og regionaltog anløber.

Figur 3 nedenfor viser den geografiske placering af de stationer, der med sikkerhed vil have brug for en elevator for at skabe niveaufri adgang til en eller flere perroner, og de stationer, hvor der er identificeret et behov for et tiltag for at skabe niveaufri adgangsvej til perronen, men hvor tiltaget endnu ikke er fastlagt.

Figur 3: Oversigtskort – Tilgængelighedstiltag



Perronhøjder

En perron er en platform, som er bygget ved jernbanesporerne med henblik på at gøre det nemmere for passagererne at stige ind og ud af toget. Ved at have en perronhøjde, der matcher det givne togmateriel, forbedres tilgængeligheden og spontanrejser gøres dermed muligt for fx kørestolsbrugere.

Perronhøjde på fjern- og regionalbanen

Standardhøjden på alle nye fjern- og regionalbaneperroner i Danmark er 55 cm. Ud af de 218 fjern- og regionalbanestationer har 66 stationer i dag en standardperronhøjde på 55 cm på alle perroner, mens 28 stationer har en perronhøjde på 55 cm på nogle af stationens perroner. Ved fornyelse og nyanlæg etableres perroner til en standardhøjde på 55 cm med en tolerance på -1 cm til +2 cm) dvs. 54-57 cm iht. Banedanmarks interne regler (BN1-49). For perroner i drift er der ingen driftstolerancer iht. højde i BN1-49. Derved kan højden variere.



Tinglev St. har perronhøjde 55 cm

118 stationer har en eller flere perroner med en højde på 26 cm, hvilket skyldes at 26 cm tidligere var standardhøjde for perroner.

Herudover findes der stationer med perronhøjder på 35 cm, 50 cm, 72 cm og 76 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 perron der fornyes, etableres som 55 cm perron 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.

Når man ser på perronhøjder på fjern- og regionalbanen er det derfor også væsentligt at se på hvilke typer materiel, der benyttes ved perronerne.

Af de 12 typer tog materiel⁸, der kører i Danmark, har 7 typer togsæt niveaufri adgang ved 55 cm perroner. I alt findes der 631 togsæt, der opererer på statens jernbanenet. Heraf har 304 togsæt niveaufri adgang ved 55 cm perroner.

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

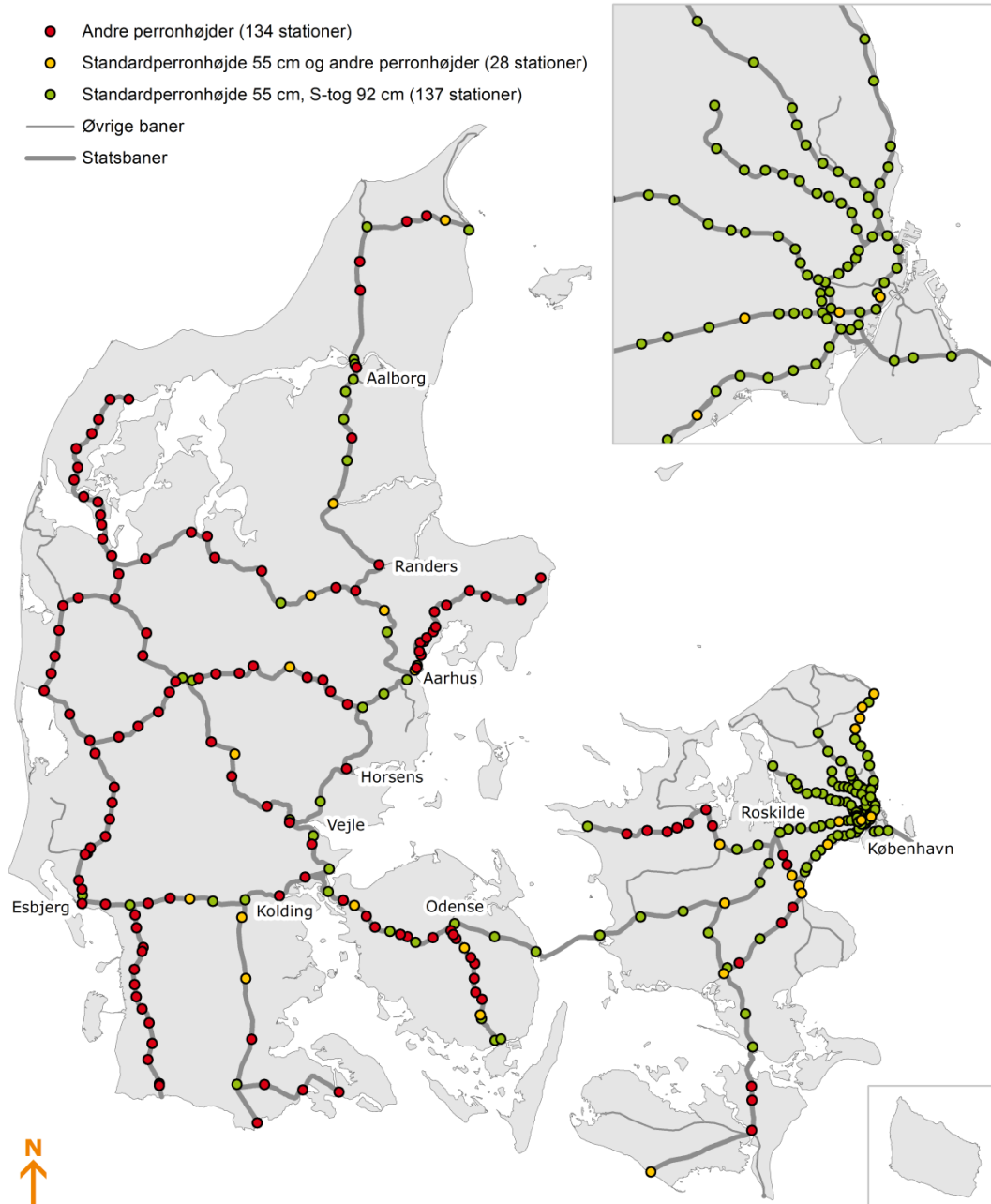
Der har ikke tidligere været afsat infrastrukturmidler til perronforhøjelse på en række mindre stationer, som fx i det vestlige Jylland, Svendborg banen og Grenå banen, hvilket fremgår af figur 4. At disse stationer endnu ikke har fået etableret en perronhøjde på 55 cm skyldes desuden den tidligere omtalte prioritering af stationer med mange passagerer, hvor midlerne kommer flest mennesker til gode.

Perronhøjde på S-banen

På S-banen har alle perroner en standardhøjde på 92 cm, og alle S-tog har en indstigningshøjde på 110 cm. Højdeforskellen betyder, at der ikke er niveaufri adgang mellem perron og tog. Alle S-tog er dog udstyret med en integreret rampe, som lokomotivføreren kan betjene. På S-togsstrækningen er der dermed, trods forskellen i perron- og indstigningshøjde, mulighed for, at passagerer i kørestol kan rejse spontant.

⁸ Eksklusiv lokomotiver og tog fra togoperatørerne Lokaltog A/S og Midtjyske Jernbaner.

Figur 4: Oversigtskort – Perronhøjder



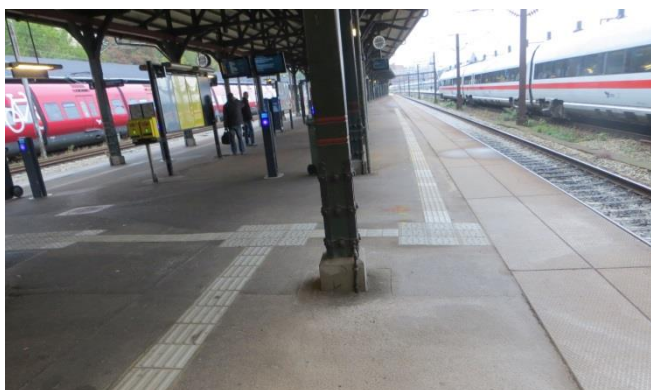
Ved benyttelse af den nuværende undtagelsesbestemmelse om 1000 daglige passager i TSI PRM, vil der i forbindelse med en eventuelt kommende perronfornyelse være behov for at etablere elevator og/eller ramper på stationerne Østerport, Fredericia, Jyderup, Hedehusene og Langå. De resterende stationer betjener mindre end 1000 passagerer dagligt, og har en fuldt tilgængelig station på samme strækning, der ligger under 50 kilometer væk.

Ledelinjer

Ledelinjer er en taktilafmærkning på perroner og adgangsarealer som synshandicappede skal kunne mærke med en blindestok eller med foden, så de kan orientere sig på perronerne, stationerne og adgangsvejene.

Det er værd at bemærke, at udover nyanlæg er det ved fornyelse eller opgradering af stationer, at stationerne skal leve op til kravene om anlæg af ledelinjer i TSI PRM.

Undtagelsesbestemmelsen for mindre (eksisterende) stationer i TSI PRM, som nævnt ovenfor, handler alene om behov for etablering af elevatorer og/eller ramper. Undtagelsen kan således ikke bruges til ledelinjer, som skal anlægges på en mindre station der ombygges. Dette giver god mening især henset til, hvad det koster at anlægge ledelinjer i eksisterende perroner i forhold til etablering af elevatorer/ramper. Der anlægges som konsekvens heraf som overvejende hovedregel fortrinsvist ledelinjer på perroner i forbindelse med nyanlæg, opgradering og fornyelse af perroner samt ved fornyelse af perronbelægning.



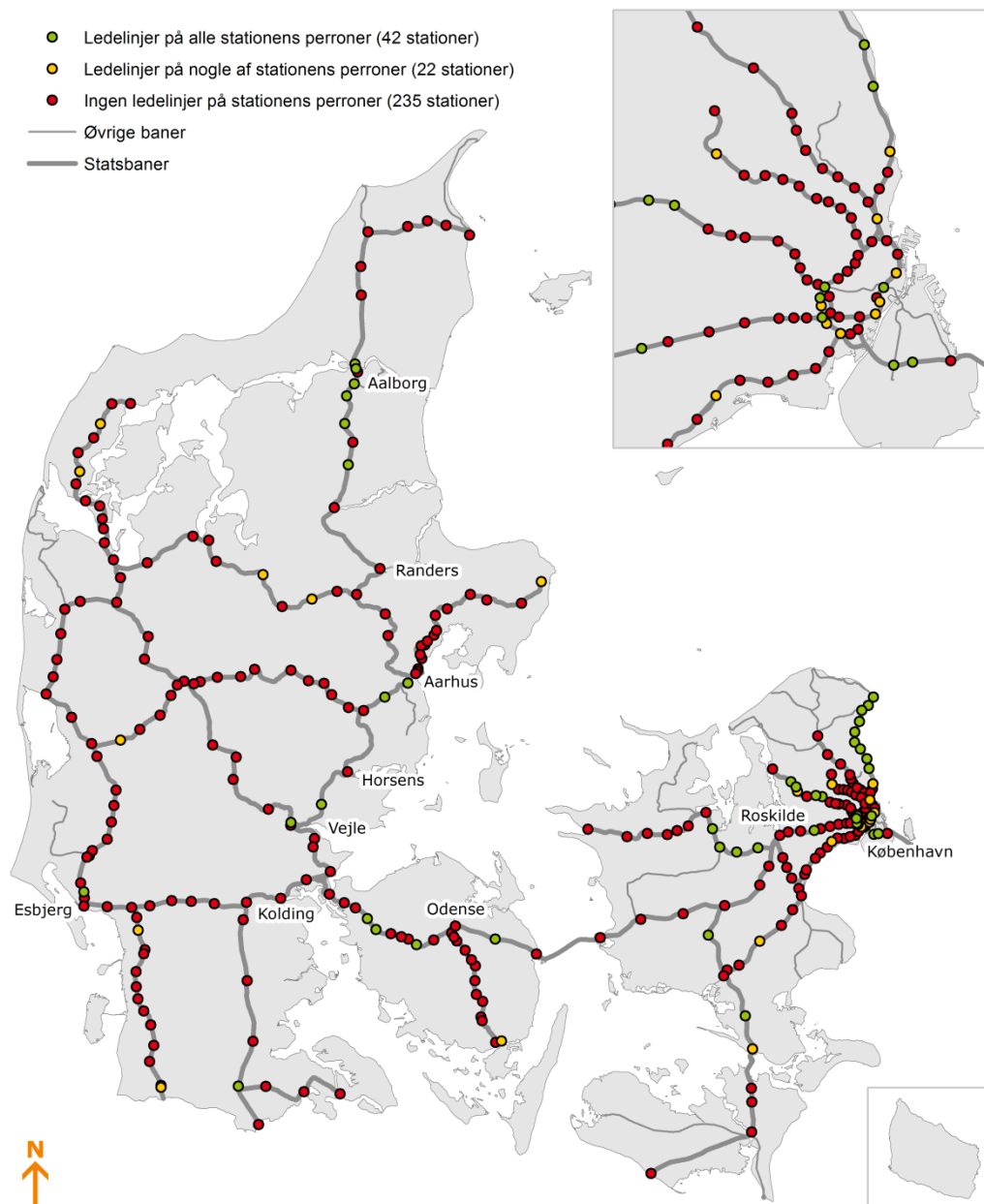
Ledelinjer på Østerport St.

Tabel 4 viser, at 42 stationer har fået etableret ledelinjer på samtlige perroner, mens 22 delvist har fået etableret ledelinjer. 235 stationer har endnu ikke fået etableret ledelinjer. Derudover har 64 stationer ledelinjer på samtlige adgangsveje til perron, mens 52 delvist har og 183 stationer har ikke ledelinjer på samtlige adgangsveje til perron.

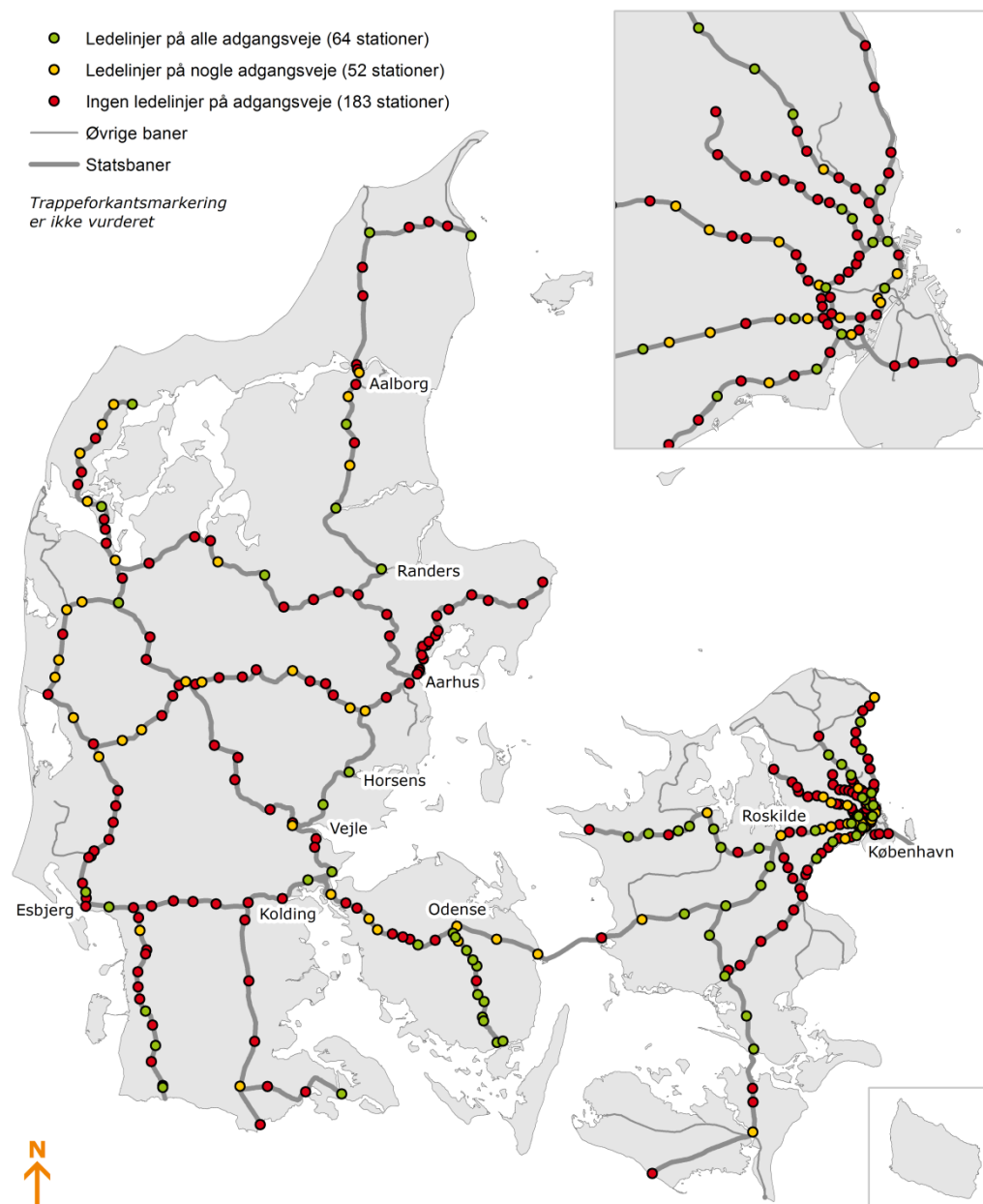
Tabel 4: Oversigt over ledelinjer på stationer i Danmark

	Nej	Ja	Delvist	Total
Ledelinjer perron	235	42	22	299
Ledelinjer på adgangsvej til perron	183	64	52	299

Figur 5: Oversigtskort – Ledelinjer perron



Figur 6: Oversigtskort – Ledelinjer på adgangsvveje til perron



Af de ti største stationer i Danmark har Nørreport St. og Høje Taastrup St. ledelinjer på alle stationens perroner og adgangsvveje til perron, jf. figur 5 og 6. De resterende otte største stationer har ledelinjer på nogle perroner og adgangsvveje til perron. I takt med at stationerne renoveres/opgraderes bliver der i samme omgang etableret ledelinjer på perroner og adgangsvveje til perron.

15 ud af de 299 stationer har ledelinjer på alle stationens perroner og adgangsvveje til perron, jf. tabel 5.

Tabel 5: stationer som har ledelinjer på alle stationens perroner og adgangsvveje

Flintholm
Gjesing
Glumsø
Hedensted

Humblebæk
Høje Taastrup
Lejre
Lundby
Nørreport
Rungsted Kyst
Stenstrup Syd
Støvring
Tommerup
Tølløse
Vipperød

Taktil information

Taktil information er blindskrift på skilte og knapper, som giver de synshandicappede mulighed for at finde vej og information på stationen.



Taktil information som angiver perron og spornummer

Tabel 6: Oversigt over taktil information i elevatorer på stationer i Danmark

	Nej	Ja
Taktil information i elevatorer	158	141

Det fremgår af tabel 6, at 141 stationer har taktil information i elevatorer. Fx har 79 S-togsstationer og 62 fjern- og regionalstationer taktil information 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 DSB's kunder med et synshandicap, på alle DSB fjern- og regionalstationer, få oplyst de næste afgående/ankommende tog samt sporangivelse fra stationen, på den station hvor kunden står.

DSB og Banedanmark kan ikke på deres hjemmesider/apps tilbyde direkte navigation, men for Rejseplanen og DSB.dk gælder det, at begge systemer er tilpasset således, at de 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 kunder om det er en tjek ind eller tjek ud stander kunden står ved. Der findes rejsekortstandere på alle stationer på statens jernbanenet.

Ift. kontrastmarkeringer – gule dots på perronerne – er disse anvendt til at markere sikkerhedszonerne på perronerne på den enkelte station. Sikkerhedszoner er perronområdet nærmest perronkanten, hvor det kan være farligt at opholde sig. Kontrastmarkeringerne er let forhøjede i forhold til selve perronen, og kan hjælpe blinde og svagtseende med at mærke, hvortil man kan gå.

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

Nørreport st. og Tinglev st. har taktil information der lever op til de nye TSI PRM krav, der blev vedtaget i december 2014. Disse stationer har for nylig gennemgået en væsentlig ombygning, og skal derfor leve op til de nye TSI PRM krav.

Der vil således ved nyetablerede stationer samt ved væsentlige ombygninger af eksisterende stationer være krav om, at taktil information etableres efter TSI PRM kravene.

DSB og Arrivas handicapassistance

DSB og Arriva har i en årrække ydet kunder handicapassistance. Handicapassistancen omfatter ledsagelse til og fra stationen og ind og ud af toget.

Med kontrakten mellem Transport- og Bygningsministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024 blev varslingstiden nedsat fra 48 timer til 24 timer. Arriva har som konsekvens heraf også nedsat varslingstiden til 24 timer. Det fremgår endvidere af kontrakten, at DSB skal nedsætte varslingstiden yderligere til 12 timer, så snart dette er praktisk muligt.

En anden væsentlig forbedring af DSB handicapassistance blev indført med køreplansskiftet d. 13. december 2015. Fra denne dato blev det muligt for personer med et handicap, herunder gangbesværede at få assistance, fra alle DSB's stationer. Tidligere kunne denne handicapassistance blive benyttet på landets 60 største stationer.

Ind- og udstigningsmuligheder i tog

Når man ser på tilgængeligheden til at rejse med tog er det væsentligt også at se på ind- og udstigningsmuligheder samt pladsforhold i tog. Rejsen for personer med et handicap fortsætter ind i toget, og det er derfor vigtigt at se, hvorvidt både den første del af rejsen på stationen og hen til toget er mulig, men også om det er muligt at komme ind i toget, og om der er specifikke pladser til kørestolsbrugere inde i toget.

Der er set på følgende forhold:

- Ind- og udstigningsmuligheder i tog
- Kørestolspladser i tog

Der er taget udgangspunkt i togmateriel, der operer på det statslige jernbanenet, dvs. togmateriel fra togoperatørerne DSB og Arriva. Der findes i alt 12 typer tog i Danmark.

Ind- og udstigningsmuligheder i tog

På nogle togstrækninger er der niveaufri adgang mellem perron og tog, hvilket gør det nemmere at stige af og på toget. Er der ikke niveaufri adgang, kan det være nødvendigt at bestille assistance. Det er derfor væsentligt at se på, om der er behov for rampe eller lavgulvstog for at fjerne afstanden mellem perron og tog og dermed skabe bedre tilgængelighed for kørestolsbrugere og gangbesværede.



Passager stiger ud af tog, hvor der er afstand mellem togtrin og perron

Nedenstående tabel 7 viser hvor mange af de togtyper, der opererer i Danmark, der har hhv. lavgulve eller ramper eller begge dele. Hvis perronen fx er lavere end den integrerede rampe, opnås der ikke niveaufri adgang. For at der kan opnås niveaufri adgang med integreret rampe, skal perron samt afstand mellem perron og rampe passe. Den flytbare rampe betjenes af fx togpersonalet, og kan justeres i forhold til perronhøjde m.m. da rampen ikke er integreret med toget.

Tabel 7: Oversigt over togtyper med og uden rampe og lavgulv

Tog type	Flytbar rampe	Integreret rampe	Lavgulv	Operatør	Antal togsæt
IC4	✓		✓	DSB	82
IC2	✓		✓	DSB	23
IR4				DSB	44
IC3				DSB	96
Dobbeltdekker styrevogn		✓	✓	DSB	25
Desiro			✓	DSB	8
Desiro (leaset)	✓		✓	DSB	12
Litra MR				DSB	52
Øresundstog	✓		✓	DSB / Veolia	111
S-tog sæt 8 vogne		✓		DSB	104
S-tog sæt 4 vogne		✓		DSB	31
Lint 41	✓		✓	Arriva	43
Antal togsæt	271	160	304	Total:	631

Det fremgår således, at 6 ud af 12 togtyper både har rampe og lavgulv og 9 ud af 12 togtyper enten har rampe eller lavgulv.

Toptyperne IC3, IR4 og Litra MR har hverken rampe eller lavgulv. IC3 og IR4 forudsætter brug af perronlifte, som skal bestilles mindst 24 timer i forvejen.

For de 631 togsæt er der ramper i 431, der kan betjenes af togpersonalet. Rampen fjerner afstanden mellem perron og tog, hvilket giver bedre tilgængelighed for bl.a. kørestolsbrugere.

Desiro og Lint togsæt kører på enmandsbetjente strækninger, dvs. at der ikke er togfører med i toget. Togpersonalet i Øresundstog, IC4 og dobbeltdekker betjener ramperne i togsættet, og det forudsættes her, at togpersonalet kan hjælpe fx kørestolsbrugeren med at betjene rampen. På Kystbanen standses der udfor et træfpunkt, dvs. at lavgulvstog stopper ved træfpunktet. På øvrige strækninger sker betjeningen med en blanding af lavgulvs og ikke lavgulvstogsæt, hvorfor der skal bestilles assistance senest 24 timer før planlagt afrejse.

304 togsæt har lavgulv og dermed indstigning i niveau fra perron ved perronhøjde på 55 cm. Ved en perronhøjde på 55 cm, giver lavgulvstog personer i kørestole eller med gangbesvær mulighed for selv at komme ind og ud af toget. Har perronen en anden højde end 55 cm vil der ikke være indstigning i niveau fra perron til tog og omvendt.

IC4, IC2-togsæt og Øresundstogsæt har lavgulvssektioner og udskydelige trin, som letter ind- og udstigning. Desiro og Lindt-togsæt har lavgulvsdel, og dobbeltdekkertoget har en styrevogn med udskydelig rampe.

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 ind- og udkørsel af toget ved egen hjælp.

Tabel 8: Tog indsat i anførte togsystemer henholdsvis strækninger⁹.

InterCity og lyntogssystemerne	Betjenes med IC3, IR4 og enkelte afgang med IC4
Kystbanen - Helsingør-Kastrup	Betjenes med Øresundstog suppleret med IR4 i myldertiden
Nordvestbanen - Østerport-Kalundborg	Betjenes med IC4 og Dobbeltdekkertog
Sydbanen - Østerport-Rødby	Betjenes med Dobbeltdekkertog og ICE
Regionaltog Slagelse - Østerport-Slagelse	Betjenes med Dobbeltdekkertog og IR4
Svendborgbanen- Odense-Svendborg	Betjenes med Desiro tog
Østfyn- Ringe-Nyborg	Betjenes med IC3
Vestfyn - Odense-Fredericia	Betjenes med IC2
Regionaltog Esbjerg-Århus	80 % betjenes med IC4
Den skrå bane - Vejle-Struer	Betjenes med IC3 og MR-tog
Lokalbanen - Lindholm-Skørping	Betjenes med MR-tog
Aalborg-Frederikshavn	Betjenes med IC4, IC3 og MR-tog

Kørestolspladser

Af de 12 typer tog har alle tog designerede kørestolspladser - på nær togtypen Litra MR. Litra MR er et gammelt tog, som blev indkøbt i perioden mellem 1978-1985. Dengang var der ikke specifikke krav om at tog skulle have kørestolspladser. Togtypen udfases i takt med at nye tog kommer til. I de resterende togsæt er der etableret markerede handicappladser, som dog i type og størrelse varierer afhængig af togtype.



Kørestolsplads i S-tog

⁹ Oplysninger er baseret på K16, og der kan påregnes ændringer i togindsættelsen i forbindelse med K17.

Tabel 9: Handicappladser i tog

IC4	1
IC2	1
IR4	1-2
IC3	1-2
dobbeltdækker styrevogn	1-3
Desiro	1-2
Litra MR	0
Øresundstog	1-2
S-tog sæt 8 vogne	2-4
S-tog sæt 4 vogne	1-2
Lint 41 (Arriva)	1-2
ICE	Ikke oplyst ¹⁰

¹⁰ Togene udgår af drift i 2016/2017

Skøn over udgifterne til udbedring af forholdene på stationerne

Nedenfor angives skøn over enhedspriser for opgradering af tilgængeligheden fordelt på de konkrete forhold nævnt ovenfor. Skønnet er udtryk for erfaringspriser fra Banedanmark og DSB, men behæftet med betydelig usikkerhed, fordi der ikke i de konkrete tilfælde er foretaget en egentlig projektering.

Tabel 10: Enhedspriser

Enhedspriser (ekskl. moms): ¹¹	
Ledelinjer på adgangsvej til perron:	50 m af 1.100 kr. pr. m = 0,06 mio. kr.
Ledelinjer på S-bane pr. perronforkant:	180 m af 1.100 kr. pr m. = 0,20 mio. kr.
Ledelinjer på kort fjernbaneperron, pr. perronforkant: (Perroner med en længde på 48-200 m.)	100 m ledelinje af 1.100 kr. pr. m. = 0,11 mio. kr.
Ledelinjer på fjernbanestation pr perronforkant: (Perroner med en længde på 201 - 400 m.)	250 m ledelinje af 1.100 kr. pr. m. = 0,28 kr.
Regulere S-baneperronhøjde per perronforkant	180 m af 50.000 kr. pr. m. = 9,00 mio. kr.
Regulere lang fjernbaneperronhøjde pr perronforkant	250 m af 50.000 kr. pr. m. = 12,5 mio.kr.
Regulere kort fjernbaneperronhøjde pr perronforkant	100 m af 50.000 kr. pr. m. = 5,00 mio. kr.
Gangbro	Erfaringspris på 10 mio. kr. pr. bro. inkl. trappeløb. Uanset længde og andre tilpasninger på den aktuelle station
Elevator	Erfaringspris på 6 mio. kr. pr. elevator.
Taktile skilte	Enhedspris på 16.000 kr. (ca. 10 håndlister/elevatorskilte samt tekniker til opmåling)

¹¹ Perronhævning: prisen indeholder etablering af ledelinjer, samt håndtering af "banalt udstyr", så som bænke og skraldespande, mere komplicerede ændringer af belysningsanlæg og tilpasninger af/til omkringliggende konstruktioner, er en ekstraudgift.

Det videre arbejde

Denne indledende kortlægning af tilgængeligheden på de danske stationer er første skridt i arbejdet med den samlede nationale implementeringsplan for TSI PRM, som også vil indeholde en statusoversigt over tilgængelighedsforhold på de danske stationer. Den nationale implementeringsplan for Danmark skal fremsendes til Kommissionen senest d. 1. januar 2017.

Det er endnu ikke fastlagt på EU niveau, hvilke oplysninger om stationer den endelige statusoversigt ('Inventory of Assets'), skal indeholde. Der er derfor i TSI PRM ikke krav om, at statusoversigten vedr. stationer er færdig samtidig med den første nationale implementeringsplan. Der foreligger dog allerede nu i EU-regi en foreløbig liste over oplysninger, der skal fremgå af statusoversigten. Arbejdet med den danske implementeringsplan er påbegyndt. De oplysninger om tilgængelighed på stationer og i tog som skal fremgå af implementeringsplanen baseres til dels på den nærværende statusrapport, hvor den foreløbige EU-liste er brugt til inspiration.

Det er op til medlemsstater selv at afgøre anvendelsesområderne og gennemførelsestempoet for de nationale planer. Det er således op til nationale politiske beslutninger, i hvilket omfang planerne har udgiftsmæssige konsekvenser. Planerne skal løbe over en periode på mindst 10 år og ajourføres mindst hvert femte år.

Ifølge en opgørelse fra Banedanmark og DSB er der ved udgangen af 2015 igangsatte og godkendte projekter med et samlet budget på ca. 1 mia. kroner. Heraf er en del nye stationsprojekter. Der er primært tale om stationsprojekter på fjernbanen, men også på S-banen opføres der nye stationer.


Alle stationsprojekter realiseres efter den 1. januar 2015, hvor den nye TSI PRM trådte i kraft, hvilket betyder at de nye stationer ved etableringen vil leve op til de tekniske krav om tilgængelighed i TSI PRM.



Bilag

Liste over de 31 stationer som har behov for at få etableret enten rampe, elevator eller anden form for tiltag, for at opnå niveaufri adgang:

Bedsted Thy
Bording
Borris
Bred
Engesvang
Gadstrup
Grenaa
Gråsten
Hammerum
Herfølge
Holme-Olstrup
Holsted
Hornslet
Hvidbjerg
Ikast
Jyderup
Kavslunde
Kibæk
Kvissel
Laven
Lem
Mørkøv
Regstrup
Ryomgård
Sindal
Svebølle
Svejbæk
Tureby
Ulfborg
Vamdrup
Vrå



*Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
DK-2300 København S*

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

TSI PRM Statusrapport