



## Udmøntning af restpulje til tilgængelighedstiltag

28. oktober 2016

I forbindelse med dette års udmøntning af Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder, som indgik i *Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik* fra juni 2012, er det blevet aftalt, at puljen ikke udmøntes fuldt ud.

Beslutningen indebærer, at der er et restbeløb på 28,4 mio. kr. af årets bevilling, som i stedet er aftalt anvendt på en indsats for at styrke tilgængeligheden på og til stationer i yderområder.

Nærværende notat beskriver forslag til projekter til brug for udpegning af de stationer, hvor der kan gennemføres tilgængelighedsfremmende aktiviteter i 2016 og frem. Der bliver lagt vægt på projekter, der tilgodeser stationer i yderområderne.

Da de anførte tilgængelighedsprojekter har en kompleks karakter, er de angivne priser fortsat estimater. Der arbejdes på at sikre NAB-budgetter for samtlige projekter, og dermed få fastlagt en mere sikker og retvisende pris. Projekterne er til brug for de videre drøftelser opstillet i prioriteret rækkefølge; dette er en første prioritering foretaget af Banedanmark og DSB.

### Bruttoliste

#### 1) Tilgængelighed på mindre stationer og andre stationer med særligt behov for dynamisk trafikinformation (ca. 8 mio. kr.)

Banedanmark og DSB har et fælles ønske om at iværksætte et kvalitativt løft og en forbedring af den dynamiske trafikinformation på en række af de mindre stationer. Dette til gavn for de ca. 13 % af de rejsende, der ikke har adgang til dynamisk information: et tiltag, der samtidig vil betyde et løft af informationsniveauet for passagererne med nedsat mobilitet på de mindre stationer. Derfor anbefales det, at man på følgende stationer etablerer to stk. 32" afgangsskærme: Vojens, Rødekro, Alken, Laven, Svejebak, Funder, Engesvang, Bording, Ikast, Hammerum, Birk Centerpark, Ulstrup, Bjerringbro, Rødkærsholm, Rindsholm, Ravnstrup, Stoholm, Højslev, Rønbjerg og Vinderup.

#### 2) Perronfornyelse på Kværndrup (ca. 8 mio.kr.)

Projektet på Kværndrup omfatter fornyelse af perronen (opgjort i løbende meter.) og indeholder etablering af ledelinjer, ramper, afvanding, sikkerhedsafmærkning og skiltning, belysning samt aptering. På Kværndrup drejer det sig om fornyelse af 180 meter perron, som i dag er afspærret og ikke tilgængelig. Dette er især til stor gene for passagerer med nedsat mobilitet. Kværndrup har til dagligt ikke den højeste passagerafbenyttelse, men stationen er til gengæld placeret tæt ved flere fynske turistattraktioner. Herunder Egeskov Slot, som årligt huser en musikfestival med flere tusinde gæster. Stationens passagerer ville derfor drage stor fordel af en perronfornyelse, hvor gældende TSI PRM regler implementeres, og vil sikre bedre kollektiv transportmuligheder for personer med nedsat mobilitet. Der er på normale dage ca. 270 daglige passagerer på stationen i Kværndrup.

#### 3) Etablering af elevatorer på Rødekro (ca. 10 mio.kr.)

Etablering af elevatorer kan være nødvendige for at skabe niveaufri adgang til perroner på steder, hvor det ikke kan lade sig gøre at etablere ramper og lignende. Rødekro er kendetegnet ved at have adgangsforhold, der gør, at passagererne skal benytte perontunnel og trappeadgange til og fra perronerne. Tilgængeligheden til stationens perroner vil forbedres markant for personer med reduceret mobilitet ved etablering af to elevatorer, da dette vil betyde niveaufri adgang til de to perroner. I Rødekro skal der etableres en elevator ved spor 1 samt en ved ø-perronen ved spor 2 og 3. Der er dagligt ca. 550 passagerer på Rødekro station.

**4) Forlængelse af perronforkant i Skanderborg (ca. 1,2 mio.)**

I Skanderborg er afstanden fra tog (Lint-tog) til perronkant usædvanlig stor, og flere uheldsmæssige episoder er opstået ved af- og påstigning. BDK og DSB vurderer, at projektet vil sørge for en opretning af perronforkanten i spor 3 ved at forlænge perronforkanten ud mod toget, dog fortsat med hensyn til godstrafikken. Derved vil afstanden mellem perronen og toget gøres mindre. Stationen benyttes dagligt af ca. 3000 passagerer.

**5) Niveaufri adgang til ø-perroner samt ledelinjer på Nordvestbanen (ca. 10 mio.kr.)**

Projektet vil etablere sporovergange mellem perronerne på to af Nordvestbanens stationer ved at skabe niveaufri adgang over sporerne, samt forbedre muligheden for, at blinde og svagtseende lettere kan navigere rundt på perronerne ved hjælp af ledelinjer. Ved etablering af niveaufri adgang bliver der lavet ramper for enden af perronen og samtidig flyttes overgangen hen til enden af perronen. Derudover vil sporovergangen og perronerne blive udstyret med ledelinjer. Ledelinjer er retningsgivende for passagerer med nedsat syn, og de er en vigtig foranstaltning for at sikre en høj tryghed for disse passagerers færden på perronerne. På Nordvestbanen er der tale om stationerne Regstrup (som har ca. 470 daglige passagerer), Mørkøv (der har ca. 730 daglige passagerer) og Svebølle (der har ca. 700 daglige passagerer).

**6) Niveaufri adgang til ø-perroner samt ledelinjer på Lille Syd (ca. 7 mio.kr.)**

I dag passerer sporovergangene på mange stationer på Lille Syd ved hjælp af trin. Projektet vil etablere sporovergange mellem perronerne på en række af Lille Syds stationer ved at skabe niveaufri adgang over sporerne, samt forbedre muligheden for, at blinde og svagtseende lettere kan navigere rundt på perronerne ved hjælp af ledelinjer. Ved etablering af niveaufri adgang bliver der lavet ramper for enden af perronen og samtidig flyttes overgangen hen til enden af perronen. Derudover vil sporovergangen og perronerne blive udstyret med ledelinjer. Ledelinjer er retningsgivende for passagerer med nedsat syn, og de er en vigtig foranstaltning for at sikre en høj tryghed for disse passagerers færden på perronerne. På Lille Syd er der tale om stationerne Herfølge (der har ca. 590 daglige passagerer) og Tureby (der har ca. 320 daglige passagerer).

**7) Perronfornyelse på Kvissel (ca. 12 mio.kr. fordelt på to perroner af ca. 6 mio.kr.)**

I dag har Kvissel to lave sideperroner, der er ca. 26 cm hver, og som er meget dårligt vedligeholdte. Renovering og tilgængeliggørelse (ved et løft af perronen til 55 cm.) af de nuværende sideperroner, samt etablering af ledelinjer på perronerne, vil forbedre tilgængeligheden ved indstigning i togene markant. Projektet på Kvissel omfatter således fornyelse af to perroner, 140 meter ved spor 1 og 130 meter ved spor 2 (opgjort i løbende meter.) og indeholder derudover etablering af ledelinjer, ramper, afvanding, sikkerhedsafmærkning- og skiltning, belysning og aptering. Alle disse tiltag er nyttige for stationens passagerer og især for passagerer med nedsat mobilitet. Der er ca. 50 daglige passagerer på Kvissel station.

**8) Niveaufri adgang til ø-perroner samt ledelinjer i Nordjylland (ca. 13 mio.kr.)**

I dag passerer sporovergangene på mange stationer i Nordjylland ved hjælp af trin. Projektet vil etablere sporovergange mellem perronerne på en række stationer i Nordjylland ved at skabe niveaufri adgang over sporerne, samt forbedre muligheden for at blinde og svagtseende lettere kan navigere rundt på perronerne ved hjælp af ledelinjer. Ved etablering af niveaufri adgang bliver der lavet ramper for enden af perronen og samtidig flyttes overgangen hen til enden af perronen. Derudover vil sporovergangen og perronerne blive udstyret med ledelinjer. Ledelinjer er retningsgivende for passagerer med nedsat syn, og de er en vigtig foranstaltning for at sikre en høj tryghed for disse passagerers færden på perronerne.

I Nordjylland er der tale om stationerne Bedsted Thy (der har ca. 1600 daglige passagerer), Hvidbjerg (der har ca. 190 daglige passagerer), Vrå (der har ca. 690 daglige passagerer) og Sindal (der har ca. 590 daglige passagerer).

**9) Niveaufri adgang til ø-perroner samt ledelinjer i Vestjylland (ca. 6 mio.kr.)**

I dag passeres sporovergangene på mange stationer i Vestjylland ved hjælp af trin. Projektet vil etablere sporovergange mellem perronerne på en række stationer i Vestjylland ved at skabe niveaufri adgang over sporerne, samt forbedre muligheden for at blinde og svagtseende lettere kan navigere rundt på perronerne ved hjælp af ledelinjer. Ved etablering af niveaufri adgang bliver der lavet ramper for enden af perronen og samtidig flyttes overgangen hen til enden af perronen. Derudover vil sporovergangen og perronerne blive udstyret med ledelinjer. Ledelinjer er retningsgivende for passagerer med nedsat syn, og de er en vigtig foranstaltning for at sikre en høj trykthed for disse passagerers færden på perronerne. I Vestjylland er der tale om stationerne Ulfborg (der har ca. 250 daglige passagerer) og Borris (der har ca. 110 daglige passagerer).

**10) Etablering af elevatorer i Lunderskov (ca. 10 mio.kr.)**

Etablering af elevatorer kan være nødvendig for at skabe niveaufri adgang til perroner på steder, hvor det ikke kan lade sig gøre at etablere ramper og lignende. Elevatorer i forbindelse med stationer og perroner skaber god tilgængelighed for alle brugere af jernbanen, men gør sig især nyttig for personer med nedsat mobilitet og passagerer med synshandicap, der enten ikke kan eller har svært ved at orientere sig på trapperne. Lunderskov er kendetegnet ved at have adgangsforhold, der gør, at passagererne i dag skal benytte perrontunnel og trappeadgange til og fra perronerne. Tilgængeligheden vil derfor forbedres markant ved etablering af to elevatorer, da dette vil betyde niveaufri adgang til stationens to perroner. Der er ca. 1300 daglige passagerer på Lunderskov station.

**11) Etablering af perronbro og elevatorer i Ejby (ca. 12 mio.kr.)**

Etablering af elevatorer og gangbroer kan være nødvendige for at skabe niveaufri adgang til perroner på steder, hvor det ikke kan lade sig gøre at etablere ramper og lignende. Elevatorer i forbindelse med stationer og perroner skaber god tilgængelighed for alle brugere af jernbanen, men gør sig især nyttig for personer med nedsat mobilitet og passagerer med synshandicap, der enten ikke kan eller har svært ved at orientere sig på trapperne. Ejby er kendetegnet ved at have en tilgængelig sideperron, mens adgangsforholdene til ø-perronen sker ved, at passagererne skal benytte perrontunnel og trappeadgang både til og fra perrontunnel og ø-perron. Tilgængeligheden vil derfor forbedres markant til ø-perronen ved etablering af en gangbro med to elevatorer, da dette fremover vil betyde niveaufri adgang til begge perroner. Der er ca. 630 daglige passagerer på Ejby station.

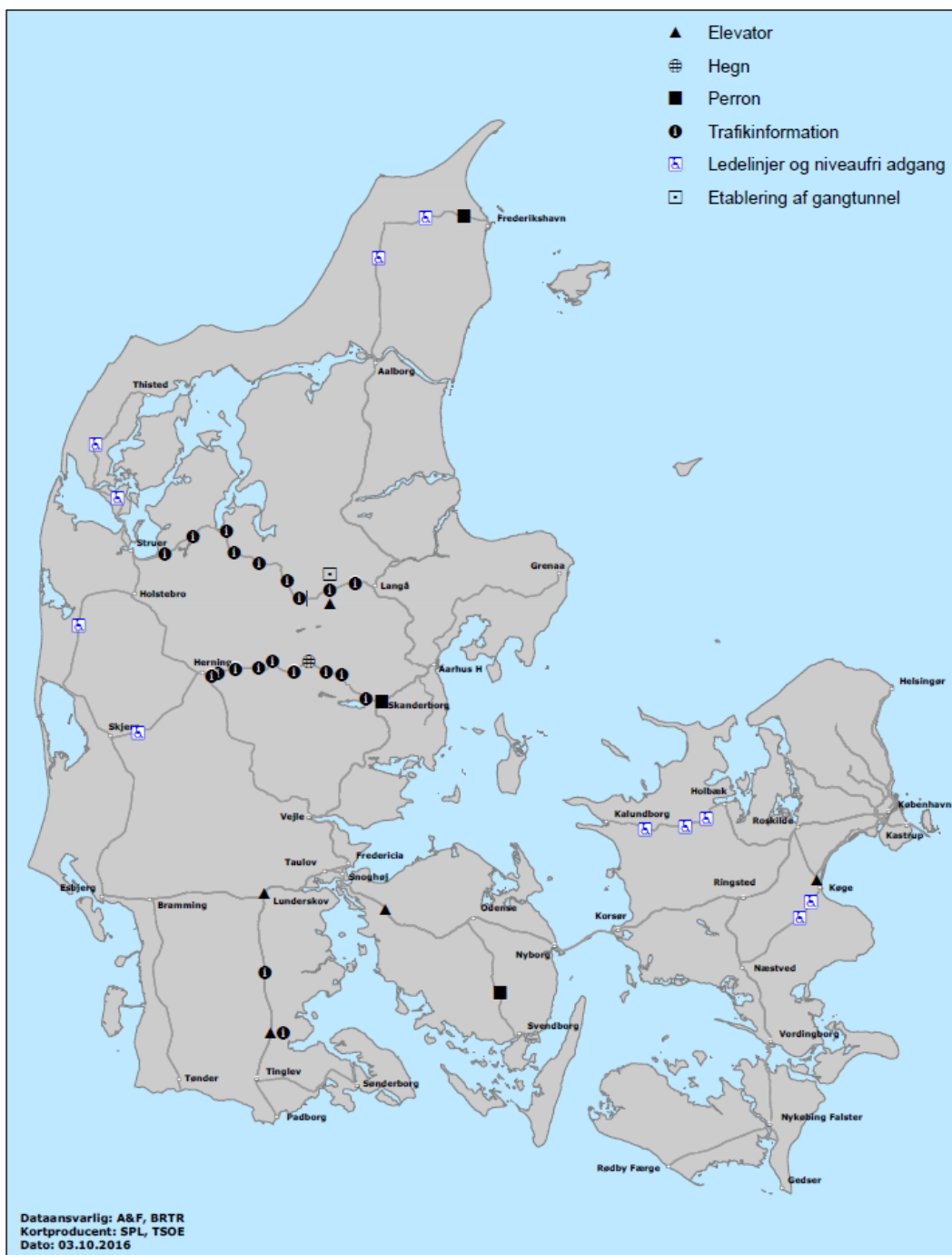
**12) Etablering af gangtunnel og elevatorer på Bjerringbro st. (ca. 19 mio.kr.)**

I Bjerringbro er det i dag nødvendigt at krydse sporet via den niveaufrie overgang for at komme fra stationsperron til perron 2 og omvendt. Udover usikkerheden ved på- og afstigning så betyder dette også længere holdetid for togene, da der skal være sikkerhed for, at alle passagerer har krydset sporet inden toget kører videre.

BDK og DSB vurderer, at en løsning på disse udfordringer vil være etablering af gangtunnel mellem stationsperronen og perron 2. Projektet vil desuden kræve opsætning af to elevatorer, der forbinder perron med gangtunnel. Elevatorer i forbindelse med stationer og perroner skaber god tilgængelighed for alle brugere af jernbanen, men gør sig især nyttig for personer med nedsat mobilitet og passagerer med synshandicap, der enten ikke kan eller har svært ved at orientere sig på trapperne. Der er ca. 1300 daglige passagerer på Bjerringbro station.

## Kort over tilgængelighedsprojekternes placering

Jævnfør puljens intention om at midlerne konkret anvendes til at forbedre tilgængeligheden på stationer uden for de større danske byer, har Banedanmark opsat følgende kort over projekternes geografiske placering:



Kortet viser de projekter, hvor det er muligt at forbedre tilgængeligheden på stationer beliggende uden for landets hovedstrækninger.