

Den danske gennemførelsesplan for TSI PRM

Kommissionens forordning nr. 1300/2014 af 18. november 2014 som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 772/2019 af 16. maj 2019, Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 721/2022 af 10. maj 2022, Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 63/2023 af 5. januar 2023 og Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 1694/2023 af 10. august 2023 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem.



Rødby station - Visualisering: Banedanmark

Den danske gennemførelsesplan for TSI PRM

September 2024

Layout: Trafikstyrelsen

Visualisering på forsiden: Banedanmark

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. 7221 8800

www.trafikstyrelsen.dk

Indhold

Indledning	5
Resume	6
Kontekst	8
Lovgivningsmæssig baggrund	8
Organisering af arbejdet med udarbejdelse af den nationale gennemførelsesplan (metoden)	8
Opdatering af gennemførelsesplanen	9
Nuværende situation	10
Oversigt over stationer	10
Oversigt over rullende materiel	13
Oversigt over driftsregler	15
Den danske strategi for implementering af TSI PRM	16
Planlagte tiltag (tekniske og driftsmæssige midler)	18
Omfanget af opgradering eller fornyelse af stationer og rullende materiel	18
Brug af driftsforanstaltninger (assistance)	20
Finansiering	22
Kontraktmæssige aftaler	22
Opsummering og opfølgning	23
Opsummering	23
Opfølgning	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 og for bevægelseshæmmede personer. 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 (punktskrift og følbare tegn 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 en hindringsfri strækning fra fortovskant til indstigning i tog, herunder 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 at vedtage gennemførelsesplanen i 2017 været organiseret i to selvstændige arbejdsgrupper og en styregruppe. Både virksomheder og organisationer har deltaget i arbejdet.

Gennemførelsesplanen omfatter de statslige jernbanestationer, hvor de fleste og største stationer i Danmark ligger. Der findes 303 stationer på statens net, hvoraf 216 er fjern- og regionaltogstationer og dermed omfattet af TSI PRM. Planen er ved opdatering i 2024 ligeledes kommet til at omfatte alle 166 lokalbanestationer og -standsningsteder.

Planen omfatter dermed ikke S-bane-, letbane- og metrostationer, privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende bruges til ejerens egen godstransport eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, 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 dannede basis for gennemførelsesplanen for TSI PRM fra 2017 og prioriteringen af tilgængelighedstiltag.

Europa Kommissionen har med forordning nr. 1300/2014 af 18. november 2014¹ 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 i 2017, herunder en dansk prioriteringsregel, blev drøftet i en arbejdsgruppe bestående af Trafikstyrelsen (Sikkerhedsmyndighed i Danmark), jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner (ansvar for lokalbanerne) og Transportministeriet. Arbejdet har desuden været understøttet af en styregruppe.

Den danske prioriteringsregel, som fastlægges i gennemførelsesplanen, 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 projekter for perronhævning og sporovergange samt etablering af elevatorer og ledelinjer. Det skal bemærkes, at den endelige beslutning om

¹ Forordningen er ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordninger (EU) 2019/772 af 16. maj 2019, (EU) 2022/721 af 10. maj 2022, (EU) 2023/62 af 5. januar 2023 og 2023/1694 af 10. august 2023

statslige projekters gennemførelse afhænger af den bevilligende myndighed i Danmark dvs. Folketinget.

På det meget lange sigt er målet at skabe en hindringsfri strækning fra for-tovskant til indstigning i tog, herunder 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 stationer, hvor der i dag ikke er mulighed for niveaufri adgang til perroner og ind i toget.

Planen er opdateret i 2024, hvor status for tilgængelighed til lokalbanestationer og -standsningsteder er medtaget.

Kontekst

I december 2014 trådte en opdateret TSI om tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem (TSI PRM) i kraft². 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 togmateriel. Denne del er ikke omfattet af gennemførelsesplanen.

De tekniske specifikationer i TSI PRM finder anvendelse på al ny infrastruktur og togmateriel og på eksisterende infrastruktur og togmateriel, når de fornyes 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.

Forordningen er ændret flere gange siden - senest ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/2023 af 10. august 2023.

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 skulle derfor kortlægges. Der skulle både ses på adgangsforholdene til og fra perronerne

² TSI'en er ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordninger (EU) 2019/772 af 16. maj 2019, (EU) 2022/721 af 10. maj 2022, (EU) 2023/62 af 5. januar 2023 og 2023/1694 af 10. august 2023

og ind og ud af togene. Denne kortlægning var et politisk ønske og ikke direkte knyttet til TSI PRM gennemførelsesplan. 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 Trafikstyrelsen (sekretariat for arbejdsgruppen), Transportministeriet 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:

- Trafikstyrelsen (sekretariat for arbejdsgruppen)
- GoCollective Rail (Arriva)
- Banedanmark
- Danske Handicaporganisationer
- DSB
- Lokalbanelne
- Danske Regioner (ansvar for lokalbanerne)
- Transportministeriet.

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 Transportministeriet (formand), Trafikstyrelsen, DSB og Banedanmark. Styregruppens opgaver var den overordnede koordinering af arbejdet og godkendelse af den endelige plan.

Opdatering af gennemførelsesplanen

Gennemførelsesplanen er opdateret i 2024 af en arbejdsgruppe bestående af Trafikstyrelsen (sekretariat), Banedanmark, DSB, Danske Regioner og Transportministeriet. Arbejdsgruppen har indhentet bidrag fra GoCollective Rail og andre relevante infrastrukturforvaltere (via Danske Regioner).

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 in 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 stationer

Banelængden på den statslige net i Danmark er 2.610 km. Der findes 303 stationer på statens jernbanenet. Ud af disse er 216 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.

Lokalbanerne er også omfattet af TSI PRM. Der er imidlertid for de fleste af lokaltoogsstationerne og -standsningstederne vedkommende tale om mindre stationer/steder med under 1.000 daglige passagerer. Der findes i alt 166 lokaltoogsstationer/-standsningsteder fordelt på:

Nordjyske Jernbaner: 20

Midtjyske Jernbaner: 20

Vestbanen³: 16

Lokaltog Sjælland: 46

Lokaltog Hovedstaden: 64

Niveaufri adgang

Det bagvedliggende data for den indledende kortlægning viser, at der ud af de 216 fjern- og regionaltogstationer er niveaufri adgang til samtlige af statio-

³ Vestbanen A/S ejes af Sydtrafik og Varde Kommune. Midtjyske Jernbaner har infrastrukturforvalterskabet, mens kørslen varetages af GoCollective Rail.

nens perroner på i alt 183 stationer⁴. Alt i alt er der 33 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.

Det fremgår af kortlægningen, at ud af de 33 stationer er der ni stationer, hvor der skal etablering af elevatorer til for at opnå niveaufri adgang. De ni stationer er kendetegnet ved, at der kun er adgang til perron(erne) via trapper. I de tilfælde er elevatorer det eneste tiltag, som i praksis kan udligne niveauforskellen. Ud af de ni ovenstående stationer er det pt. politisk besluttet at undersøge etablering af elevatorer på alle ni stationer i regi af Pulje til øget tilgængelighed og Pulje til forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i udvalgte perronovergange, som er etableret i forbindelse med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035.

For de resterende 24 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.

For de 166 lokaltogsstationers/-standsningsteder vedkommende er der kun fire stationer/holdsteder, der ikke er niveaufri adgang til.

Ledelinjer

I takt med at stationerne og perronbelægningen gennemgår en større renovering/opgradering, bliver der etableret ledelinjer på perroner og adgangsveje til perroner.

Det fremgår af de bagvedliggende data for kortlægningen, at 63 stationer har fået etableret ledelinjer på samtlige perroner. Derudover har 97 stationer ledelinjer på samtlige adgangsveje til perron.

44 ud af de 216 stationer på statens net har ledelinjer på samtlige af stationens perroner og adgangsveje til perron.

⁴ 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 lokaltogsstationers/-standsningsteders vedkommende er det de færreste af disse, hvor der er etableret ledelinjer.

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.

På mange lokaltogsstationer/standsningsteder er der taktil og auditiv information og kontrastmarkering.

Ift. kontrastmarkeringer – gule dots på perronerne – er disse anvendt til at markere sikkerhedszonerne⁵ 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 for fjern- og regionaltogstationer

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

⁵ Sikkerhedszoner er perronområdet nærmest perronkanten, hvor det kan være farligt at opholde sig. Kontrastmarkeringerne kan hjælpe svagtsende 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.

cm. Ud af de 216 fjern- og regionaltogstationer har 100 stationer i dag en standardperronhøjde på 55 cm på alle perroner.

På 93 stationer har alle perroner en højde på 26 cm, hvilket skyldes at 26 cm tidligere var standardhøjde for regionaltogsperroner. Herudover findes der 49 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-togene og de kommende IC5-tog, samt etablering af nye standsningssteder og ombygning/modernisering af stationernes perronanlæg. I Infrastrukturplan 2035 er der desuden afsat en pulje på 650 mio. kr., der i perioden 2022-2035 skal bruges til at forbedre tilgængeligheden på stationer rundt om i landet. Etablering af 55 cm perroner er blandt andet et af de tiltag, der finansieres via denne pulje.

Perronhøjde for lokaltogsstationer og -standsningssteder

Ud af de 166 lokaltogsstationer/-standsningssteder er perronhøjden på 55 cm for 83 af stationernes/standsningstedernes vedkommende (to af dem er dog på 56 cm, men tælles alligevel med her).

Når perroner, der ikke har standardhøjden på 55 cm, skal moderniseres, vil lokalbanerne, hvis det er muligt rent økonomisk, hæve perronhøjden til standardhøjde og derved skabe niveaufri indstigning i togenes lavgulvsektioner.

Oversigt over rullende materiel

Af de otte typer togmateriel, der kører på de statslige fjern- og regionalbaner i Danmark, har fem typer togsæt niveaufri adgang ved 55 cm perroner. I alt findes der 420 togsæt, der opererer på fjern- og regionalbaner. Heraf har 272 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.

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 dele. 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	Integreret	Lavgulv		
IC4	X		X	DSB	77
IR4				DSB	44
IC3				DSB	96
Dobbeldækker styrevogn		X	X	DSB	25
Desiro	X		X	Go Collective	16
Tyske IC1 vogne (leaset)				DSB	8
Øresundstog	X		X	DSB / Transdev	111
Lint 41	X		X	GoCollective	43
Antal togsæt	247	25	276		Total: 420

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.

Nedenstående tabel viser tilsvarende for de togtyper, der opererer på lokalbanenettet i Danmark.

Tog type				Operatør	Antal togsæt
	Flytbar	Integreret	Lavgulv		
Desiro	X		X	Nordjyske	17
Lint 41	X		X	Nordjyske	8
Y-tog (Lemvigbanen)				Midtjyske	4
Desiro (Holsterbro-Skjern)			X	Midtjyske	4
Lint 41			X	GoCollective	2
Desiro (lejet fra Nordjyske)	X		X	Lokaltog	3
IC2	X		X	Lokaltog	13
Lint 41	X		X	Lokaltog	41
Regio Sprinter	X		X	Lokaltog	4
Antal togsæt	86		92		Total: 96

Oversigt over driftsregler

Der findes en assistanceordning på DSB og GoCollective stationer. Assistan-
cen omfatter ledsagelse til og fra stationen og ind og ud af toget (se nærmere
under brug af driftsforanstaltninger på s. 20).

De regionale trafikselskaber aftalte pr. 1. januar 2016 i en toårig forsøgsperiode
at samarbejde om landsdækkende handicapkørsel, der også omfatter de lokale
baner. Efter denne periode blev ordningen gjort permanent.

Samarbejdet om landsdækkende handicapbefordring er en udløber af, at trafik-
selskaberne med den reviderede lov om trafikselskaber har fået hjemmel til at
kunne samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede,
som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder. Det følger
af samarbejdsaftalen, at kunderne kan tage kendte rejseregler og priser med
overalt i landet samt, at kunderne bestiller den landsdækkende rejse hos eget
trafikselskab. Kunderne oplever større driftssikkerhed i og med, at deres tilslut-
ningsrejse overvåges af trafikselskab.

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 er besluttet, 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 1.000 daglige passagerer) kan være begrundet i, at der ligger vigtige bygninger og faciliteter i nærheden af stationen såsom fx hospitaler, uddannelsesinstitutioner, bygninger med kulturelle tilbud, fritidsmuligheder, indkøbscentre, store naturområder, administrative bygninger samt i øvrigt 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 og besluttede tilgængelighedstiltag på det statsejede net. 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

Det er med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 blevet besluttet at oprette en pulje på 650 mio. kr. i perioden 2022-2035 til at øge tilgængeligheden på stationer i hele landet.

Puljens formål er at gøre togstationer langs statens jernbanenet mere tilgængelige for alle mennesker uanset behov og sikre, at flere rejser kan foretages spontant. Projekter i puljen kan omfatte tilpasning af perronhøjder, etablering af elevatorer, gangbroer, hindringsfri adgang til perroner og trinovergange ved etablering af ramper til/på perroner samt øvrige mindre tilgængelighedsprojekter fx ledelinjer.

Forligskredsen træffer beslutning om en flerårsplan for undersøgelse af tilgængelighedsprojekter. Flerårsplanen genbesøges årligt med henblik på eventuelt at justere i planen. Dette sker på baggrund af et oplæg fra Bandedanmark, som præsenteres for forligskredsen.

Den aktuelle version af flerårsplanen dækker årene 2024-2027, hvor Bandedanmark skal gennemføre følgende undersøgelser:

- Ølby (perronhævning)
- Køge (perronhævning)
- Padborg (perronhævning)⁶
- Padborg (elevatorer)
- Ejby (elevatorer)
- Lunderskov (elevatorer)
- Taulov (elevatorer)

⁶ Perronhævning på Padborg st. undersøges i regi af pulje til øget tilgængelighed, men med særskilt bevilling.

- Gadstrup (hindringsfri sporovergang)
- Svebølle (hindringsfri sporovergang)
- Regstrup (hindringsfri sporovergang)
- Ulfborg (hindringsfri sporovergang)
- Engesvang (hindringsfri sporovergang)
- Tureby (hindringsfri sporovergang)
- Nordhavn (ledelinjer)
- Glostrup (ledelinjer)
- Lyngby (ledelinjer)
- Københavns Lufthavn (ledelinjer)
- Nørrebro (ledelinjer)

Tidligere har forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 besluttet at hæve perronen på Brønderslev Station samt igangsat nærmere undersøgelser af følgende projekter med henblik på evt. anlæg:

- Hedehusene (elevatore)
- Rødekro (elevatore)
- Ikast (hindringsfri sporovergang)
- Mørkøv (hindringsfri sporovergang)
- Herfølge (hindringsfri sporovergang)
- Jyderup (hindringsfri sporovergang)

Elevatore 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. Elevatore 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 at undersøge opførelse af elevatore 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 bevågenhed med at få tilføjet ledelinjer til de stationer, som endnu ikke har ledelinjer. Ledelinjerne etableres med perronarbejderne på de perroner, hvor der ikke allerede forefindes ledelinjer.

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 indkøbe 100 nye IC5 el-togsæt hos togleverandøren Alstom, og disse togsæt vil have lavgulv og dermed niveaufri adgang ved 55 cm standardperroner. Dermed forbedres mulighederne for spontan rejse væsentligt for kørestolsbrugere i takt med, at IC5 erstatter bl.a. IC3 og IR4 togsættene, og der udføres perronfornyelser på stationer, der endnu ikke har standardhøjden 55 cm.

Udover IC5 indkøber DSB også 16 nye togvognsæt hos togleverandøren Talgo, og disse vogne skal trækkes af de elektriske EB lokomotiver og primært køre imellem Danmark og Tyskland. Talgo vognene passer med standardperronhøjden i Tyskland, og dermed skal en rampe (ombord på vognen) eller lift (på stationen) primært anvendes på danske standardperroner, så blandt andet kørestolsbrugere kan komme af og på toget.

DSB vil fra 2025 få leveret og begynde at idriftsætte det nye moderne togmateriel. I en overgangsfase vil nyt og nuværende ældre togmateriel sameksistere, hvilket vil betyde forskel i mulighederne for spontan rejse, indtil ældre togmateriel er udfaset. Idriftsættelse af det nye eldrevne togmateriel hænger sammen med fremdriften i elektrificeringen af det danske jernbanelnet og udrulning af Signalprogrammet.

Brug af driftsforanstaltninger (assistance)

På DSB og GoCollective 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 Transportministeriet og DSB, om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024, blev varslings tiden nedsat fra 48 timer til 24 timer. GoCollective nedsatte som konsekvens heraf også varslings tiden til 24 timer. Den 1. september 2016 blev varslings tiden nedsat yderligere til 12 timer på DSB og GoCollective stationer. På strækningen mellem Østerport og Malmø (Sverige), hvor Transdev er togoperatør, kan der i dag rejses spontant uden forudgående varslings.

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

DSB og GoCollective er forpligtet til at samarbejde med de regionale trafiksel-

skaber 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 trafikskabs geografiske område, hvor den visiterede har bopæl, rejse med DSB og herefter transport fra udvekslingsstation til besøgssted i det trafikskabs geografiske område, den visiterede skal besøge. Den visiterede skal bestille dør-til-dør rejsen senest 72 timer før afrejse via eget trafikskab, 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 som nærmere beskrives i Banedanmarks årlige Anlægsplan. Med udgangspunkt i budgetrammerne i Banedanmarks Plan for Vedligehold og Fornyelse af jernbanen 2021-2030, har Banedanmark desuden en fornyelsesplan, der løbende bliver opdateret, og som indeholder fornyelsesaktiviteter, herunder også tilgængelighedstiltag. Herudover udarbejder trafikkselskaberne også flerårige trafikplaner, som indeholder det strategiske grundlag med overordnede principper for rutenet og flerårigt budgetoverslag.

Transportministeriet 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 GoCollective Rail A/S (tidligere Arriva Tog A/S).

Transportministeriet har indgået kontrakten med DSB om trafik udført som offentlig service for perioden 15. december 2023 - 10. december 2033. Kontrakten omfatter fjern-, regional-, og S-togtrafik i Danmark. Midlerne til kontraktbetaling fremgår af finansloven.

Transportministeriet har også indgået kontrakt med GoCollective Rail A/S, som siden januar 2003 har kørt togtrafikken i Midt- og Vestjylland i Danmark. Kontrakten er for perioden december 2020-2028 med en option på yderligere to år. I forbindelse med denne kontrakt køres også trafikken på Svendborgbanen. Midlerne til kontraktbetaling fremgår af finansloven.

Finansiering af infrastrukturopgaver på lokalbanerne sker via regionerne og gennemføres af lokalbanernes infrastrukturselskaber, og de tilgængelighedstiltag der er udført på lokalbanernes infrastruktur, har været finansieret af regionerne. Tidligere har lokalbanerne ikke været medtaget i gennemførelsesplanen. Der er derfor ikke på nuværende tidspunkt en kontraktmæssig aftale med tilhørende finansiering af yderligere tilgængelighedstiltag på lokalbanernes stationer, der rækker ud over TSI'ens krav.

Opsummering og opfølgning

Opsummering

Arbejdet med vedtagelsen af 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. projekter for perronhævning og sporovergange samt etablering af elevatorer og ledelinjer. 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, og skal i henhold til forordningen ske mindst hvert femte år. Planen skulle således have været opdateret i 2022, men pga. det igangværende arbejde med revision af TSI'erne, blev afleveringsfristen for opdaterede gennemførelsesplaner udskudt.

