

Statsbudsjettet 2014

FFOs MERKNADER TIL STORTINGETS TRANSPORT- OG KOMMUNIKASJONSKOMITÉ

07.11.2013

FORORD

Norge - universelt utformet innen 2025

Samfunnsmessig likestilling og deltakelse for funksjonshemmede er Funksjonshemmedes Fellesorganisasjons (FFO) overordnede mål. Universell utforming er helt sentralt for at alle mennesker skal kunne benytte offentlige transportmidler. Likevel vil det alltid være noen som til tross for universell utforming vil være avhengig av bistand og assistanse for å kunne bruke det offentlige kommunikasjonstilbudet.

Å komme på og av de ulike transportmidlene er en stor utfordring for mange. På flere flyplasser i Norge bæres passasjerer opp og ned flytrappen og det oppstår situasjoner med nesten ulykker og det skjer også ulykker. For å komme med bussen er du som passasjer avhengig av bussjåførens velvilje. Selv om det er innkjøringsrampe i bussen, er ikke sjåføren vant til å bruke den, derfor leser vi stadig om rullestolbrukere som blir stående igjen på bussholdeplassen. Så selv om løsningene finnes og er tilgjengelige, brukes de ikke. Slik kan det ikke være.

I mange tilfeller er det lite som skal til for at tilgjengeligheten til transportmidlene og stasjonsområdene blir bedre. Men oppgradering av det offentlige kommunikasjonsnettet er kostbart og det gjelder også rehabilitering eller nybygging av stasjonsområder for at det skal bli universelt utformet. Det er investert i f.eks. Flirt-tog som er universelt utformet, men det hjelper lite så lenge plattformhøyden på stasjonene varierer og stasjonene der Flirt-toget stopper, ikke er universelt utformet. Det hjelper lite om toget er bra, så lenge du ikke kan komme om bord og bruke det.

FFO mener arbeidet med å gjøre offentlig transport universelt utformet går for sakte. Innsatsene fremstår som fragmentert og ivaretar ikke prinsippet om at hele reisekjeden må ivaretas. For å nå målet om at Norge skal være universelt utformet innen 2015 må arbeidet på alle transportområder intensiveres. Dette krever tilstrekkelig finansiering og politisk vilje til å prioritere kommunikasjonstjenester som alle kan bruke.

Oslo, november 2013



Liv Arum
generalsekretær

FFO er funksjonshemmedes organisasjoners samarbeidsorgan i Norge
FFO ble stiftet 21. september 1950
FFO har 71 medlemsorganisasjoner med over 335.000 medlemmer
FFO er organisert i 19 fylker
FFO er organisert i mer enn 100 kommuner

FFO-dok: SB2014-Merknad-TKK

Trykk: Oktober 2012
Opplag: 40 eksemplarer

Innhold

Forord	2
Norge - universelt utformet 2025	4
Kap. 1320 Statens vegvesen og 1350 Jernbaneverket.....	6
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	7

Norge - universelt utformet 2025

FFOs tilrådning

- FFO ber komiteen om at det legges frem en statusrapport for universell utforming på alle transportområder.
- FFO ber komiteen foreslå at områdene som i dag faller utenfor Nasjonal Transportplan inkluderes i planarbeidet slik at vi får en helhetlig transportplan.
- FFO ber komiteen om å bevilge 10 mill. kroner til utvikling av universelt utformede av- og påstigningsløsninger på buss, tog og fly.

Status på de ulike transportområder

Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet har som ambisjon og visjon at Norge skal være universelt utformet i 2025, en ambisjon og visjon FFO deler. Regjeringen mener dette er mulig og foreslår i planen for 2009-2013 ulike tidsfaste mål og tiltak. En ny handlingsplan for de neste 4 årene er under utarbeidelse. FFO støtter behovet for en ny handlingsplan. For å ivareta hele reisekjeden må imidlertid transportområdene sees som en helhet, og FFO mener at en ny transportplan må inkludere områder som ikke er inkludert i dagens transportplan.

I handlingsplanen for universell utforming er Nasjonal Transportplan (NTP) sentral på transportområdet. Men mye faller utenfor disse planene. Eksisterende transportmateriell er for eksempel ikke inkludert, planen er ikke forpliktende når det gjelder luftfart, og i tillegg er kommuners og fylkeskommuners ansvar ikke en del av transportplanen, til tross for at det er avsatt noen midler til tilgjengelighetstiltak i fylker og kommuner. Dette er områder som FFO mener må inn i den neste Nasjonale Transportplanen.

De ulike transportaktørene har bevilgninger til universell utforming. Både Jernbaneverket og Statens vegvesen ligger etter med å benytte disse midlene på sine områder. Situasjonen i dag er at to jernbanestasjoner regnes som universelt utformet med unntak av kundeinformasjonssystemet, som ikke er mulig å bruke for alle. 100 stasjoner regnes som tilgjengelig, men ikke universelt utformet. Derfor er det langt igjen til alle landets 340 stasjoner er oppgradert og har en akseptabel tilgjengelighetsstandard. De økonomiske rammene for å utbedre knutepunktstasjoner og holdeplasser er svært begrenset slik at dette arbeidet også går svært sakte fremover.

Kravene til universell utforming av riksvegfergene er skjerpet når det gjelder utforming av og tilkomst til toalett og salong, men det gjelder bare for nytt materiell. Statens vegvesen har fått i oppdrag å se nærmere på universell utforming av kaianlegg. At det er kommet tydelige krav på dette området er på høy tid. Hvordan situasjonen er når det gjelder fylkes- eller kommunalt drevne fergesamband er uklart. Trolig er tilgjengelighetssituasjonen dårlig.

Bygningsmassen på norske lufthavner (terminalene) har i all hovedsak god tilgjengelighet. Utfordringen på luftfartsområdet er ombordstigning for passasjerer som ikke er gående. Vi har fått en forskrift om universell utforming av lufthavner, som skal ivareta dette, men det forutsetter at forskriften følges. På flere flyplasser i Norge er vanlig praksis at passasjerer bæres opp og ned flytrappen og det oppstår situasjoner med nesten ulykker i tillegg til at det skjer ulykker.

Behovet for en statusrapport

Fordi transportområdet er så fragmentert savner FFO en årlig rapport som kunne beskrive statussituasjonen på de ulike transportområdene når det gjelder universell utforming. En slik statusrapport mener vi er en forutsetning for å kunne legge en realistisk fremdriftsplan for å sikre at transportområdet er universelt utformet innen 2025.

FFO oppfordrer derfor komiteen til å be om en samlet årlig rapportering fra Samferdselsdepartementet på alle transportområder; fra Jernbaneverket, Statens vegvesen, Avinor og Sjøfartsdirektoratet. En slik samlet rapportering bør inneholde en beskrivelse av hva som er utført på området universell utforming på det enkelte transportområdet og hva som skal gjøres i neste budsjettår. Det vil være viktig at rapporten også beskriver eventuelle avvik fra planene.

Vi møter ofte argumenter om at arbeidet med universell utforming er integrert i det generelle forbedringsarbeidet på alle transportområder og derfor vanskelig å beskrive særskilt. Vi mener likevel at en egen statusrapportering vil øke bevisstheten om viktigheten av universell utforming og synliggjøre arbeidet. Vi mener derfor at et krav om å rapportere på de særskilte innsatsene knyttet til universell utforming vil ha en positiv effekt på fremdriften i arbeidet som igjen kan bidra til at målene nås innen 2025.

Universelt utformede av- og påstigningsløsninger

En av de største utfordringene for å få et universelt utformet transportsystem er av- og påstigningsløsningene på de ulike transportområder. Mange av løsningene som brukes i dag er langt fra gode nok.

Det er ofte nyttig å se hvilke løsninger som er valgt i andre land, men det er ikke alltid at disse kan brukes i Norge. En grunn er værutfordringer som vi har vinterstid. Vi trenger ofte mer robuste løsninger som godt kan tåle vårt tøffe klima.

Gitt en situasjon der alle stasjoner har riktig og lik plattformhøyde, vil behovet for ramper være overflødig. Der er vi ikke i dag og rundt på stasjoner i Norge brukes tunge rampeløsninger, som er utfordrende og tidkrevende å betjene.

For å lette situasjonen frem mot 2025 hadde det vært en god løsning om alle aktuelle togsett var utstyrt med lette sammenleggbare transportable ramper.

For å unngå at passasjerer bæres inn og ut av fly må vi ha på plass universelt utformede av- og påstigningsløsninger. Det finnes allerede løsninger på en universelt utformet luftbro, som passer til alle flytyper og som kan justeres til nødvendig høyde. Denne type utviklingsarbeid er viktig for å finne frem til løsninger slik at vi kan unngå situasjoner der passasjerer må bæres.

Kap. 1320 Statens vegvesen og 1350 Jernbaneverket

FFOs tilrådning

- *FFO ber komiteen understreke viktigheten av at arbeidet med universell utforming av kollektivknutepunkt, holdeplasser og togstasjoner intensiveres, slik at hele reisekjeder blir universelt utformet.*

Knutepunkt og holdeplasser

Innsatsen når det gjelder universell utforming av kollektivknutepunkt og holdeplasser er lite beskrevet i budsjettproposisjonen for 2014. Utviklingen på vegområdet går sakte i forhold til handlingsplanens mål og regjeringens klare visjon om et universelt utformet Norge innen 2025. I utgangspunktet er målsettingen om et universelt utformet Norge innen 2025 ambisiøs og forutsetter at det bevilges tilstrekkelige midler hvert år fremover. FFO stiller seg noe uforstående til at universell utforming ikke er tydelig og høyt prioritert i budsjettet for 2014, når satsingen på transport for øvrig er formidabel.

Av de 6 500 bussholdeplassene samt kollektivknutepunktene på riksveinettet legges det opp til at 900 holdeplasser og 100 kollektivknutepunkt skal oppgraderes til universell utforming i NTP 2014-2023. Statens vegvesen satser på å oppgradere 16 holdeplasser og 4 knutepunkt i 2014. FFO mener dette er alt for svakt.

FFO anmoder derfor komiteen om å understreke nødvendigheten av en intensivert innsats for å sikre tilstrekkelige ressurser til universell utforming av knutepunkt og holdeplasser.

Togstasjoner

Jernbaneverkets strategi er å gjennomføre etappe-vise forbedringer av tilgjengeligheten. Dette er en strategi FFO støtter. En stasjon regnes som tilgjengelig når adkomst til plattform er hinder-fri og man kan benytte rullestolrampe fra plattform og inn i toget.

FFO mener det må være en forutsetning at prinsippet om universell utforming er integrert i prosjektene som skal gjennomføres. Det handler om utbygging av intercitystrekningene, bygging av nye stasjoner og vesentlige endringer på eksisterende stasjoner som skal gjennomføres.

Departementet beskriver at stasjonene som har 50 % av passasjertrafikken er regnet som tilgjengelige. Det ble påbegynt et viktig arbeid i 2012 med utbedring av mindre hindringer. Dette arbeidet, hvor 35 stasjoner er utbedret ved utgangen av 2013, skal intensiveres. Det planlegges utbedring av 30 stasjoner i 2014 og ferdigstilling av utbedring av mindre hindringer i løpet av 2017. Dette er innsatser som ikke er kostnadskrevene og FFO mener at denne oppgaven kan løses i et raskere tempo.

For å gjøre et målrettet og godt arbeid oppfordrer FFO komiteen til å be om en helhetlig oversikt over tilgjengeligheten på alle togstasjoner i Norge slik at det tydeliggjøres hva som må til for at den enkelte stasjon skal få tilfredsstillende tilgjengelighetsstandard på kort sikt og universell utforming innen 2025.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

FFOs tilrådning

- FFO ber komiteen øke bevilgningen for 2014 med 2 mill. kroner.
- FFO ber komiteen om at evaluering av forsøksordningen for tilrettelagt transport for brukere med store behov gjennomføres i annet halvår 2014.

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtiltak

En forsøksordning for brukere med særskilt behov for tilrettelagt transporttjeneste ble etablert fra april 2012. Det ble satt av 10 mill. kroner til ordningen i 2013 og det settes av 8 mill. kroner i 2014. FFO mener bevilgningen for 2014 må økes med 2 mill. kroner, slik at flest mulig aktuelle brukere kan inkluderes i det siste året av forsøksordningen.

FFO har vært opptatt av å få til en god forsøksordning. Det har vist seg at ordningen har vært for lite kjent og at den bare er blitt benyttet i noen få kommuner i prosjektfylkene. Forsøksordningen har også inkludert kommuner hvor tilbudet i utgangspunktet er godt. Og det var vel ikke det som var utgangspunktet for forsøket. Forsøket var primært tenkt prøvd ut i kommuner uten transportordning eller med et for dårlig transporttilbud.

Det var også tanken at alle kommunene i de prosjektfylkene som skulle delta i forsøket ble inkludert i forsøket. Hensikten var å få et helhetlig bilde av hvordan ordningen har fungert i de ulike fylker og å prøve ut hvordan et transporttilbud kan fungere på tvers av kommunegrenser. Så er det selvfølgelig uheldig at forsøksordningen har vært for dårlig markedsført og er for lite kjent blant brukerne. Kanskje kan det ivaretas bedre i siste prosjektår.

Det var også en forutsetning at det skulle være brukermedvirkning i arbeidet der forsøksordningen skulle gjennomføres. Ivaretagelsen av brukermedvirkningen har imidlertid vært varierende.

Forsøksordningen er forlenget ut 2014. I utgangspunktet var det planlagt en evaluering siste halvår 2014 slik at en landsdekkende ordning kunne komme på plass fra 01.01.2015. FFO oppfordrer komiteen til å be om at evalueringen av forsøksordningen likevel gjennomføres i annet halvår 2014. FFO er opptatt av å få på plass en landsdekkende god ordning for brukere som er avhengig av tilrettelagt transport må være på plass fra 1. januar 2015.