****

|  |
| --- |
| FFOs merknader til statsbudsjettet 2018 |
| Stortingets Transport-, og kommunikasjonskomité |
| 30.10.2017 |

****

Universell utforming som viktig samfunnskvalitet

FFOs tilrådning

* FFO ber komiteen be regjeringen sette 2035 som endelig frist for universell utforming av kollektivtransporten og 2025 som frist for tilgjengelig kollektivtransport.

FN-konvensjonen

Norge har ratifisert FN-konvensjonen for mennesker med nedsatt funksjonsevne. I artikkel 9 står det:

«For at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal få et selvstendig liv og kunne delta fullt ut på alle livets områder, skal partene treffe hen­siktsmessige tiltak for å sikre at mennesker med nedsatt funksjonsevne på lik linje med andre får tilgang til det fysiske miljøet, til transport….»

Samferdselsbudsjettene har de senere årene økt betydelig, men arbeidet med universell utforming har vært nedprioritert. I Nasjonal Transportplan (NTP) for 2018-2029 er universell utforming foreslått redusert fra å være et eget hovedmål til å bli et etappemål under et annet hovedmål, fremkommelighet som etter vår oppfatning har et mer begrenset innhold enn universell utforming. Samfunnsdeltagelse for personer med funksjonsnedsettelser anerkjennes ikke som en borgerrett. Det er uheldig og diskriminerende.

Kommunikasjonsutfordringer

Universell utforming i samferdselssektoren handler om å tilrettelegge det slik at alle kan bruke de. Men hovedinnsatsen har i stor grad vært rettet mot personer med nedsatt bevegelse og syn. Behovene til personer med nedsatt hørsel, nedsatt kognisjon og astma- og allergiutfordringer glemmes ofte.

Hørselshemmedes Landsforbund (HLF) får eksempelvis tilbakemeldinger fra personer med nedsatt hørsel om sviktende informasjonssystemer. Mange uventede situasjoner, som for eksempel sporbytte på tog, varsles som regel kun via høyttaleranlegget, som ikke vil fungere for denne gruppen. Det er viktig med god informasjon til alle grupper. Dette er særlig viktig i nød- og evakueringssituasjoner slik at alle passasjerer får en trygg reise. En løsning for talegjenkjenningsteknologi utviklet av Max Manus kan på sikt bidra til å gjøre informasjonssystemene i hele transportsektoren reelt universelt utformet.

Ombordstigningsutfordringer

Det er store utfordringer knyttet til å få på plass universelt utformede på- og avstigningsløsninger på de ulike transportmidler. Mange av dagens løsninger ikke er gode nok, selv om gode løsninger finnes. Et eksempel er heis eller rampe inn i transportmiddelet som kan betjenes av bruker, som vi vet finnes i andre land.

Kun et fåtall togstasjoner er universelt utformet, og bare 30 prosent er tilgjengelige. Det er derfor behov for umiddelbare kompenserende tiltak. FFO mener at stasjoner som ikke skal oppgraderes til universell utformingsstandard i overskuelig fremtid, blir tilrettelagt så raskt som mulig. Videre anbefaler vi at alle togsett blir utstyrt med lette, sammenleggbare og transportable ramper. Dette vil sikre mulighet for av- og påstigning på de mange stasjonene som er ekstra utfordrende på grunn av lav eller smal plattform.

Passasjerer på de minste flyplassene blir båret inn og ut av fly. Avinor har kjøpt inn 40 trappeklatrere, men mange opplever disse som like ubehagelige og stigmatiserende som å bli båret. Det er derfor nødvendig å få på plass tilgjengelige/universelt utformede ombordstigningsløsninger, som Ambulift eller ramper.

Nasjonal reiseplanlegger

FFO er glad for at en nasjonal reiseplanlegger kommer på plass. Det vil bidra til en bedre reiseopplevelse fordi man kan planlegge reise, kjøpe billett og få informasjon underveis. En slik tjeneste må ha oppdatert sanntidsinformasjon og informasjon om tilgjengeligheten til ulike knutepunkt, stasjoner og holdeplasser.

FFO ber komiteen følge opp universell utformingsarbeidet tett, fokusere på god kommunikasjon og informasjon og ha et spesielt fokus på sikkerhet for alle reisende.

Kapittel 1330

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtiltak

FFOs tilrådning

* FFO ber komiteen om å øke beløpet avsatt til den nasjonale TT-ordningen til 140. mill. kroner, slik at flere fylker kan inkluderes i ordningen fra 2. halvår 2018 og slik at alle fylker er inkludert innen 2020.

Kollektivtransporten i Norge har, slik vi har beskrevet, mangelfull tilgjengelighet. Men selv om kollektivtransporten i fremtiden blir tilgjengelig/universelt utformet, vil det likevel være noen med funksjonsnedsettelser som ikke kan reise kollektivt. Det innebærer en isolert tilværelse, manglende muligheter til å følge opp egne barn og hindrer et aktivt sosialt liv. Disse menneskene er helt avhengig av en god TT-ordning.

TT-ordningen ble i sin tid etablert som et kompenserende tiltak, grunnet manglende tilgjengelighet til offentlig transport. Ordningen er i dag fylkeskommunal og praktiseres svært ulikt i fylkene. En nasjonal ordning rettet mot brukere med særskilt behov er etablert, og FFO er svært glad for at 3 nye fylker ble inkludert i 2017. Ordningen skal sikre rullestolbrukere som ikke kan kjøre bil selv og blinde/svaksynte et bedre transporttilbud.

Siden ordningen skal være nasjonal, må den utvides ut over de 7 fylkene som er i ordningen i dag. Vi hadde forventet at ordningen ble styrket for å gi rom for flere fylker i 2018. Dessverre foreslås det ikke midler til en slik opptrapping i regjerings budsjettforslag. En opptrapping av ordningen slik at alle fylkene kan tilby den innen 2020 krever en økning i budsjettet på 45 mill. kroner. Det vil gi rom for 6 nye fylker i 2018. En lignende opptrapping må skje i 2019. Det vil sikre en nasjonal ordning med et godt og likeverdig transporttilbud uavhengig av hvor man bor.

Vi tillater oss å gjøre komiteen oppmerksom på at den nasjonale ordningen, som skal gjelde brukere med særskilte behov, i praksis dessverre ikke er tilgjengelig for mange av de som har størst behov for tilrettelagt transport. FFO har fått tilbakemelding fra flere organisasjoner som har brukere med særskilte transportbehov som ikke kan ivaretas gjennom ordinær kollektivtransport. For disse er TT-ordningen den eneste løsningen. Både Ryggforeningen i Norge, Norsk Epilepsiforbund og Autismeforeningen i Norge har brukere som har stort behov for den nasjonale ordningen.