



# Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006 – 2009

Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

# Innhold

Forord	3
Sammendrag	4
1. Innledning	6
2. Mål og strategier	7
2.1 Handlingsplanens hovedmål	7
2.2 Strategier og prinsipper	7
2.2.1 Overordnet strategi: Universell utforming i kollektivtransportsektoren	7
2.2.2 Tilgjengelighet for <i>alle</i>	7
2.2.3 Fokus på hele reisekjeden	9
2.2.4 Størst mulig samfunnsmessig nytte av tiltakene	9
2.2.5 Sektoransvar og samordning	9
3 Virkemidler for bedre tilgjengelighet	12
3.1 Lovgivning	12
3.2 Standardisering, krav og retningslinjer	15
3.3 Kjøp av persontransporttjenester og tildeling av løyver	18
3.4 Parkering	22
3.5 Direkte tilgjengelighetstiltak over Samferdselsdepartementets budsjett	23
3.6 Ny tilskuddsordning	23
3.7 Brukermedvirkning	24
4. Særlig fokus på utvalgte strekninger	25
4.1 Strekningen Drammen-Oslo-Gardermoen	26
4.2 Trondheimsområdet	27
4.3 Nord-Jæren Sandnes - Stavanger	27
5. Planlagte infrastrukturtiltak 2006-2009	29

## Forside:

Nationaltheatret stasjon gir god adkomst for alle.

Foto: Miljøverndepartementets fotoarkiv

## Bakside:

Kontrastmarkering av søyler på Asker stasjon.

Foto: Janne Maren Bye, Jernbaneverket

## Forord

Regjeringen legger vekt på samfunnsmessig likestilling og vil arbeide for at mennesker som lever med funksjonshemming skal sikres en livskvalitet på linje med den øvrige befolkningen. Mobilitet er en viktig nøkkel til selvstendighet og sosial inkludering, og en forutsetning for likestilling for de fleste områder i livet. Mobilitet er bare mulig hvis kollektivtilbudet er tilgjengelig for alle – også for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) er et program for bedre tilgjengelighet til kollektivtilbudet og en viktig del av Regjeringens arbeid for å bedre forholdene for mennesker med nedsatt funksjonsevne. I Handlingsplanen for tilgjengelighetsprogrammet BRA konkretiseres virkemidler og tiltak som skal settes inn i arbeidet for et mer tilgjengelig kollektivtilbud. Prinsippene for universell utforming legges til grunn i arbeidet. Universell utforming betyr at infrastruktur og transportmidler skal utformes på en slik måte at kollektive transportløsninger i størst mulig grad kan benyttes av alle mennesker, i alle aldre og med ulike ferdigheter. Sammen med andre tilgjengelighetstiltak vil strategien universell utforming bedre reisekvaliteten for alle passasjerer, og i tillegg gi et kvalitets- og kvantitetsmessig bedre tilbud til funksjonshemmede.

Det er viktig at alle aktører som bidrar i utforming av kollektivtransporten er bevisst sin egen rolle og eget ansvar, og legger prinsippene for universell utforming til grunn i alle nye prosjekter og ved utbedringer av eksisterende infrastruktur og materiell. Samarbeid og koordinering av tiltak er en viktig forutsetning for å oppnå gode resultater. I handlingsplanen er det derfor lagt vekt på tiltak og virkemidler som forutsetter helhetstenkning på tvers av forvaltningsnivå og sektorer.

Handlingsplanen inngår i Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne, og skal gjelde i tre år, til og med 2009.

Det er mitt håp at handlingsplanen skal være ett viktig bidrag til å oppfylle det 5. hovedmål for transportpolitikken, som er:

*”Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv.”*



Liv Signe Navarsete  
Samferdselsminister

# Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006-2009

## Sammendrag

St.meld. nr. 40 (2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer presenterer politikken for personer med nedsatt funksjonsevne for de kommende årene. Meldingen legger vekt på å utvikle et mer tilgjengelig samfunn. Sektoransvarsprinsippet og universell utforming er viktige strategier i arbeidet.

Mobilitet er en viktig nøkkel til selvstendighet og sosial inkludering, og en forutsetning for likestilling på de fleste områder i livet. Mobilitet forutsetter et kollektivtilbud som er tilgjengelig for alle – også for mennesker med nedsatt funksjonsevne. For å følge opp målet om tilgjengelighet for alle på transportområdet presenterte Samferdselsdepartementet tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006 – 2015 (NTP). Gjennom behandlingen av NTP 2006-2015 i Stortinget ble tilgjengelighet et hovedmål for transportpolitikken, på linje med trafiksikkerhet, miljø, framkommelighet og effektivitet.

### *Universell utforming gir tilgjengelighet for alle*

Samferdselsdepartementet legger med dette fram en fireårig handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA. Handlingsplanen inngår i Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne – Plan for universell utforming, og konkretiserer virkemidler og tiltak som skal settes inn i arbeidet for et mer tilgjengelig kollektivtilbud. Universell utforming av alle ledd i reisekjeden, fra reisen starter til den avsluttes, bør legges til grunn ved gjennomføring av alle nye tiltak og ved utbedring av gammel infrastruktur så langt dette er mulig.

Planens mål er et mer tilgjengelig kollektivtilbud for alle, men med særlig fokus på mennesker

med nedsatt funksjonsevne. Bedre tilgjengelig kollektivtransport bidrar til økt kvalitet og et bedre tilbud til alle passasjerer, i tillegg til et bedre tilbud til funksjonshemmede. Planen skal på denne måten også føre til økt oppmerksomhet om verdien av et mer tilgjengelig transportsystem, og til at prinsippet om universell utforming blir en integrert del av arbeidet og prioriteringene til Samferdselsdepartementet og de statlige transportetater og virksomheter. Planen skal også føre til bedre samordning av de virkemidlene som benyttes, både innenfor statens eget ansvarsområde og mellom ulike offentlige organer og virksomheter.

### *Størst mulig samfunnsmessig nytte*

Et viktig prinsipp i arbeidet for bedre tilgjengelighet, er at tiltak og virkemidler bør innrettes slik at de ressursene som settes inn gir størst mulig gevinst for samfunnet. Ønsket om høy samfunnsmessig nytte medfører blant annet at:

- Universell utforming innarbeides allerede i planleggingen av ny infrastruktur og anskaffelse av transportmidler. Da vil tilleggskostnadene bli vesentlig mindre enn tilsvarende kostnader til oppgradering av gammelt transportmateriell og gammel infrastruktur.
- Det velges funksjonelle og kostnadseffektive løsninger, både når prinsippet om universell utforming ligger til grunn for nye tiltak og når eksisterende infrastruktur, materiell og øvrige løsninger utbedres.
- Innsatsen for bedre tilgjengelighet koordineres og hele reisekjeden sees under ett. For passasjerene er det viktig at hele reisekjeden fungerer fra dør til dør. En reise består ofte av en kombinasjon av ulike transportmiddel, der hvert ledd i kjeden utgjør en sammenhengende helhet. Fragmenterte tiltak uten hensyn til tilgjengelighet i hele reisekjeden har begrenset nytte.
- Innsatsen vil i første omgang bli særlig

konsentrert om relativt trafikk-tunge knutepunkt og strekninger. Tilgjengelighetstiltak gir størst gevinst for samfunnet hvis mange mennesker har nytte av det. I tillegg er det er lettere å koordinere tiltakene hvis innsatsen konsentreres.

### *Tiltak og virkemidler*

Et tilgjengelig kollektivtilbud krever at et bredt sett av tiltak settes i verk og at mange virkemidler tas i bruk, og at disse innrettes slik at nytten for samfunnet blir størst mulig, jf. ovenfor. De viktigste tiltak og virkemidler for bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten og universell utforming i perioden 2006-2009 er:

- Arbeidet med tilgjengelighet for alle prioriteres gjennom egne tiltak og tas hensyn til innenfor arbeidet for bedre trafikksikkerhet, miljø, effektivitet og framkommelighet.
- En rekke kollektivknutepunkter, jernbanestasjoner og bussterminaler bygges om og utbedres i perioden. Prinsippet om universell utforming og krav om tilgjengelighet legges til grunn i alle nye prosjekter og ved utbedring av eldre infrastruktur. Ombygging av kollektivknutepunktene Lysaker, Ski og Jernbanetorget er eksempler på større prosjekter som vil bedre tilgjengeligheten til kollektivtilbudet.
- Nytt terminalbygg på Kirkenes lufthavn er under utbygging, og gjøres tilgjengelig for alle. Det er vedtatt utbygging av nytt terminalbygg på Svalbard lufthavn. Hensyn til universell utforming vil bli ivaretatt i planleggingen.
- I statsbudsjettet for 2006 (St.prp. nr. 1 (2005-2006)) er det opprettet en ny tilskuddsordning til kommuner og fylkeskommuner over Samferdselsdepartementets budsjett. Hensikten med ordningen er både å stimulere kommuner og fylkeskommuner til å prioritere tiltak for bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten, og å unngå hull og mangler i de delene av reisekjeden som ligger utenfor statens direkte ansvarsområde.
- Kravene til tilrettelegging og tilgjengelighet for funksjonshemmede skjerpes i forbindelse med statlige kjøp av persontransport med fly og bane.
- Det innføres krav til rapportering i arbeidet med tilgjengelighet i veg- og banesektoren.
- Tilgjengelighet til parkering for forflytningshemmede på sentrale trafikk-knutepunkt avklares og harmoniseres.
- Det utarbeides tilgjengelighetsindikatorer for alle ledd i reisekjeden. Indikatorene skal brukes både for å kartlegge kollektivtilbudet og for å vurdere planlagte og gjennomførte tiltak.
- En særlig innsats rettes mot enkelte utvalgte områder og strekninger, både når det gjelder kartlegging og utbedring av infrastruktur, materiell og informasjon. Arbeidet med slike forsøk vil gi kunnskap og praktisk erfaring med hvordan ulike tiltak best kan utformes for å bedre tilgjengeligheten.
- Brukernes synspunkter skal fortsatt være en viktig premiss i arbeidet for bedre tilgjengelighet og universell utforming, og ordningen med brukermedvirkningsgrupper videreføres i oppfølgingen av handlingsplanen.

# 1. Innledning

Universell utforming av infrastruktur og transportmateriell er et verktøy for å fremme tilgjengelig kollektivtransport, og bidrar til at flere mennesker kan benytte kollektive transportløsninger uten behov for spesielle løsninger.

St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006 - 2015 (NTP) presenterer hovedtrekkene i transportpolitikken og er en strategisk plan for utvikling av den samlede statlige infrastruktur for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. NTP legger vekt på at transportsystemet skal være tilgjengelig for alle brukere, og at prinsippet om universell utforming skal stå sentralt i utviklingen av et tilgjengelig transportsystem. Som et ledd i arbeidet for bedre tilgjengelighet ble tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) presentert.

Ved behandlingen av NTP 2006-2015 våren 2004, vedtok Stortinget følgende femte hovedmål i transportpolitikken:

*”Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv.”*

Tilgjengelighetsprogrammet BRA retter særlig fokus mot universell utforming som prinsipp i arbeidet for bedre tilgjengelighet, og at prinsippet må gjelde hele reisekjeden fra reisens start til den avsluttes, og det fokuseres derfor på tre hovedområder:

- *Bedre transportinfrastruktur*, som omfatter tilrettelegging av terminaler, omstignings- og knutepunkter gjennom universell utforming.
- *Rullende materiell*, som omfatter tilrettelegging av transportmateriell.
- *Aktiv logistikkforbedring*, som retter fokus på hele reisekjeden innenfor offentlig

kollektivtransport, inklusiv billettering, informasjon etc.

Tilgjengelighetsprogrammet BRA er Samferdselsdepartementets viktigste bidrag til Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne - Plan for universell utforming innen viktige samfunnsområder, som er en oppfølging av St.meld. nr. 40 (2002- 2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer og Stortingets behandling av denne. Handlingsplanen ble utarbeidet i et samarbeid mellom femten departementer og presentert vinteren 2004.

Samferdselsdepartementet legger med dette frem en handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA. Planen beskriver tiltak og virkemidler for å øke tilgjengeligheten til kollektivtransport for alle, blant annet gjennom implementering av prinsippet universell utforming.

## 2. Mål og strategier

### 2.1. Handlingsplanens hovedmål

For å tilrettelegge for deltakelse og likestilling for alle i samfunnet vil Regjeringen bedre tilgjengeligheten til kollektive transportmidler for alle brukergrupper og redusere behovet for spesialløsninger. Prinsippet om universell utforming skal legges til grunn i nye prosjekter i samferdselssektoren, og ved utbedring av eksisterende infrastruktur. I tillegg vurderes det å oppgradere planarbeid og påbegynte prosjekter etter nye retningslinjer og krav.

Handlingsplanen for BRA skal konkretisere virkemidlene i arbeidet for bedre tilgjengelighet, og bidra til bedre samordning av virkemidlene innenfor statens ansvarsområde og mellom ulike offentlige organer og virksomheter. Handlingsplanen skal bidra til økt oppmerksomhet om tilgjengelighetsspørsmål, og til at prinsippet om universell utforming blir integrert og ivaretatt i arbeidet og prioriteringene både i Samferdselsdepartementet og i departementets underliggende etater og virksomheter.

Universell utforming og andre tilgjengelighetstiltak i kollektivtransporten bidrar til økt reisekvalitet for alle passasjerer, i tillegg til et kvalitets- og kvantitetsmessig bedre tilbud til funksjonshemmede. Planen skal på dette grunnlag også bidra til å synliggjøre at tiltak for å øke tilgjengeligheten i liten grad er knyttet til spesielle brukergrupper. Ved å fjerne for eksempel hindringer for rullestolbrukere vil også andre, som personer med barnevogn, tung bagasje, gåstoler og lignende få et mer tilgjengelig transportsystem. I dette ligger blant annet enklere av- og påstigning, bedre komfort og bedre informasjon, som for eksempel holdeplassannonsering etc. Hurtigere av- og påstigning vil også bidra til bedre punktlighet i kollektivtrafikken. Planen vil således gi bedre konkurransekraft for kollektivtransport generelt og bidra til at flere vil benytte kollektive transportmidler.

### 2.2. Strategier og prinsipper

#### 2.2.1. Overordnet strategi: Universell utforming i kollektivtransportsektoren

Prinsippet om universell utforming står sentralt i utviklingen av kollektivtransporten. Universell utforming er et basisverktøy for å forankre ulike brukergruppers behov i utformingen av produkter og omgivelser. Begrepet universell utforming blir ofte brukt synonymt med "tilgjengelighet for alle", "planlegging for alle" og "design for alle", og bygger på ideen om at alle produkter og omgivelser skal kunne brukes av alle mennesker så langt som mulig, uten spesiell tilpasning.<sup>1</sup>

Innen kollektivtransport innebærer prinsippet om universell utforming at infrastruktur og transportmidler skal utformes på en slik måte at kollektivtransporten i størst mulig grad kan benyttes av alle mennesker, i alle aldre og med ulike ferdigheter. Spesielle løsninger skal eventuelt komme som et tillegg. I noen tilfeller vil imidlertid gammel infrastruktur og gammelt materiell sette begrensninger for utformingen. Spesiell tilpasning for å oppnå tilgjengelighet vil da være nødvendig.

#### 2.2.2. Tilgjengelighet for alle

Prinsippet om universell utforming og tilpasning av kollektivsystemet slik at flest mulig kan bruke det, krever tilpasning til ulike passasjergruppers ulike behov. I transportsammenheng kan følgende grupper regnes som funksjonshemmede:

- Orienteringshemmede (for eksempel syns- og hørselshemmede, dyslektikere, kognitiv funksjonsnedsettelse, psykisk utviklingshemmede),
- bevegelseshemmede (for eksempel personer med fysiske funksjonshemninger, samt hjerte- og lungesyke) og
- miljøhemmede (for eksempel astmatikere og allergikere).

1) Sosial, og helsedirektoratet, Deltasenteret (2003) Universell utforming overall. Kapittel 2. Universell utforming - utopi eller realitet? Randi Røed Andersen

Ved å fjerne for eksempel hindringer for rullestolbrukere, vil også andre, som personer med barnevogn, tung bagasje, gåstoler og lignende få et mer tilgjengelig transportsystem.

Adkomst til Metroen i København. Foto: Inger Marie Lid.





Studier viser at de fleste mennesker i løpet av livet opplever problemer knyttet til transport, for eksempel vil dette gjelde personer med barnevogn, gåstol, tung bagasje etc. Det er anslått at denne gruppen til enhver tid utgjør mellom 20 og 30 prosent av befolkningen.<sup>2</sup> NOU 2001:22 Fra bruker til borger viser til undersøkelser som anslår at om lag tre prosent av Norges befolkning har behov for spesialkjøretøy og/eller hjelp ved reisens begynnelse og slutt. Ytterligere tre prosent antas å kunne ha betydelige problemer med å benytte ordinær kollektivtransport, mens seks prosent antas å kunne benytte kollektivtransport, om enn med varierende vanskelighetsgrad. Til sammen utgjør dette tolv prosent av befolkningen, eller rundt 550 000 personer. I denne beregningen er ikke praktiske hemninger som for eksempel barnevogn, tung bagasje etc. tatt med. Antall personer med nedsatt funksjonsevne forventes å øke i årene som kommer, blant annet som følge av økt levealder. Det er for eksempel forventet at antall eldre i EU vil utgjøre om lag 1/3 av befolkningen i 2020<sup>3</sup>.

### 2.2.3. Fokus på hele reisekjeden

Kollektivtransport handler i stor grad om den totale reisen fra dør til dør – reisekjeden. Mange mennesker opplever brudd i denne kjeden på grunn av manglende samspill mellom de ulike elementene. Reisekjeden inkluderer i denne sammenheng:

- Informasjon før reise og under reise
- Adkomst til/fra holdeplass/terminal
- Holdeplass/stasjon/terminal
- Billetteringssystem
- Transportmiddel

Det er viktig at alle ledd i reisekjeden er tilgjengelig slik at det ikke oppstår brudd i kjeden. For eksempel vil tilpasset bussmateriell i seg selv ha en begrenset nytteverdi dersom ikke tilgjengeligheten til - og standarden på - for eksempel holdeplassene er slik at brukerne kan ta seg til og fra bussen.

### 2.2.4. Størst mulig samfunnsmessig nytte av tiltakene

Et viktig prinsipp i arbeidet for bedre tilgjengelighet er at tiltak og virkemidler bør innrettes slik at nettogevinstene for samfunnet blir størst mulig. Dette prinsippet medfører at:

- Universell utforming bør implementeres allerede i planleggingen av ny infrastruktur og anskaffelse av transportmidler. Da vil tilleggs-kostnadene bli vesentlig mindre enn tilsvarende kostnader til oppgradering av gammelt transportmateriell og gammel infrastruktur.
- Det bør velges enkle og kostnadseffektive løsninger, både når prinsippet om universell utforming ligger til grunn for nye tiltak og når eksisterende infrastruktur, materiell og øvrige løsninger utbedres.

I arbeidet med handlingsplanen vil innsatsen i første omgang bli særlig konsentrert om relativt trafikk-tunge knutepunkt og strekninger, hvor flest mulig passasjerer kan nyte godt av tiltakene.

### 2.2.5. Sektoransvar og samordning

I St.meld. nr. 40 (2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer, fremheves sektoransvaret som et nødvendig og grunnleggende prinsipp i utøvelsen av den samlede politikken for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Samtidig er samordning og samarbeid avgjørende for å oppnå gode resultater. Mangel på samordnet planlegging er ofte en barriere mot et tilgjengelig kollektivtransportsystem. Derfor er det viktig å koordinere tiltak innen samferdselssektoren. Prinsippet om universell utforming bør anvendes på tvers av sektorene veg, bane, luft og sjø, og på tvers av ulike forvaltningsnivå.

På samferdselsområdet, som på andre samfunnsområder, er det etablert en arbeidsfordeling mellom de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune.

2) NF-rapport nr. 9, 2001 Transportkvantitet og livskvalitet

3) CEN/CENELEC Workshop Acts (2004): Accessibility in Collective Transport Systems

**Taktile ledelinjer angir retning og varsler overgang til kaikant.**

Hurtigbåtterminalen, Stavanger. Foto: Inger Marie Lid.



#### *Samferdselsdepartementet*

Samferdselsdepartementet legger føringer på samferdselspolitikken gjennom rammer og overordnede mål, og har et ansvar for at kollektivtransporten utformes og utnyttes effektivt som en del av det totale transportsystemet. Samferdselsdepartementets viktigste verktøy for å styre utviklingen mot et mer tilgjengelig kollektivtransportsystem er årlige bevilgninger over statsbudsjettet, rettslige reguleringer, styringen av statsetatene Jernbaneverket og Statens vegvesen, samt kjøp av transporttjenester fra flyselskap, NSB AS, Hurtigruten og selskap som driver riksvegferjer. Fra 2006 vil Samferdselsdepartementet også kjøpe persontransport med jernbane fra NSB Anbud AS.

Gjennom årlige budsjett, tildelingsbrev og styringsdialog stiller departementet krav til blant annet produksjon og prioriteringer i Jernbaneverket og Statens vegvesen. Her legger Samferdselsdepartementet blant annet føringer om hensyn til tilgjengelighet og universell utforming.

For å styrke kollektivtransporten ble Statens vegvesen i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, tillagt et økt ansvar for å initiere tiltak innen kollektivtransporten, som også gjelder i arbeidet for å bedre tilgjengeligheten til kollektivsystemet.

Tiltak for bedre tilgjengelighet og universell utforming på disse områdene er nærmere beskrevet i kapittel 3.

#### *Regionale/lokale myndigheter*

Fylkeskommunen har ansvaret for fylkesintern kollektivtransport, og har et overordnet ansvar for planlegging og kjøp av kollektivtransporttjenester på dette forvaltningsnivået. Fylkesplaner eller fylkesvise samferdselsplaner gir grunnlaget for de lokale prioriteringene. Dette skal gi tjenester som er tilpasset lokale forhold og behov. I tillegg har de større bykommunene en viktig rolle i tilrettelegging for kollektivtransport i kommunen gjennom areal- og transportplanlegging, og ved oppgradering av kommunale veger og

holdeplasser. Fylkeskommunene skal også ha avgjørende innflytelse på prioritering av statens bevilgninger til øvrige riksveger.

Tilgjengelighet i hele reisekjeden krever helhetstenkning på tvers av forvaltningsnivå og sektorer. Det samlede transportsystemet omfatter en rekke ulike tilbud med forskjellige transportmidler. Dette gir utfordringer med hensyn til gjennomgående samarbeid på tvers av sektorer og forvaltningsnivå.

#### *Ny tilskuddsordning*

I statsbudsjettet for 2006 (St.prp. nr. 1 (2005-2006)), foreslo Samferdselsdepartementet å opprette en ny tilskuddsordning til bruk for kommuner og fylkeskommuner for å følge opp BRA-programmet. Hensikten med ordningen er både å stimulere kommuner og fylkeskommuner til å prioritere tiltak for bedre tilgjengelighet til kollektivtransporten, og å unngå hull og mangler i de delene av reisekjeden som ligger utenfor statens direkte ansvarsområde. Ordningen er nærmere omtalt i avsnitt 3.6.

#### *"Hela Resan" – et godt eksempel på god samordning*

Det svenske prosjektet "Hela resan" gir viktig informasjon for gjennomføring av BRA-programmet. "Hela resan" er et samarbeidsprosjekt mellom ulike aktører innen samferdselssektoren og de funksjonshemmedes organisasjoner. I prosjektet er det blant annet utarbeidet sektorovergripende kriterier for fellesfunksjoner som for eksempel informasjon, billettbestilling, ledsaging, personlig service og samordning mellom ulike transportmidler. Prosjektet tar opp ansvar og roller, samt behovet for en mer systematisk sektorovergripende samordning, først og fremst i forbindelse med knutepunkter der flere transportmidler/operatører/aktører møtes. I prosjektarbeidet har derfor blant annet kartlegging av manglende tilrettelegging i

transportsystemet, i tillegg til samordning av rutetabeller, billetterings- og informasjonssystemer inngått. Samferdselsdepartementet vil følge utviklingen i Sverige for relevant erfaringsoverføring fra prosjektet til Norge, også med tanke på roller og ansvarsfordeling.

#### *Referansegruppe for BRA-programmet*

For å bidra til bedre koordinering av innsatsen for bedre tilgjengelighet innenfor Samferdselsdepartementets område, nedsatte departementet våren 2005 en referansegruppe med representanter fra Samferdselsdepartementet (SD), Jernbaneverket (JBV), Vegdirektoratet (VD), Avinor og NSB. Referansegruppa skal følge arbeide for bedre tilgjengelighet generelt og oppfølgingen av handlingsplanen for BRA-programmet spesielt.

Representantene fra JBV, VD og Avinor, skal sørge for kommunikasjon og informasjon mellom brukermedvirkningsgruppene i respektive etater og virksomheter og referansegruppen.

### 3. Virkemidler for bedre tilgjengelighet

Universell utforming og tilgjengelighetstiltak på transportinfrastruktur, transportmidler og transporttjenester er hovedstrategier for å oppnå bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten. Når prinsippet om universell utforming legges til grunn for utformingen av alle deler av transportsystemet, vil tilbudet over tid bli tilgjengelig for alle. For å framskynde utviklingen må mange ulike tiltak og virkemidler tas i bruk. Virkemidlene omfatter både lovgivning, konsesjonspolitikk, krav ved offentlig kjøp av persontransporttjenester, standardisering og direkte tilgjengelighetstiltak over statsbudsjettet. Brukermedvirkning blant annet fra interesseorganisasjonene, vil også være et viktig virkemiddel for å sikre gode universelle løsninger som fungerer best mulig i praksis.

#### 3.1 Lovgivning

##### *Lov mot diskriminering*

Flere land har innført likestillingslovgivning og bruker loven som virkemiddel for å sikre mennesker med redusert funksjonsevne like rettigheter til deltakelse som befolkningen for øvrig. Norge har i dag ingen egen antidiskrimineringslov. I NOU 2005: 8 Likeverd og tilgjengelighet, som ble avgitt til Justis- og politidepartementet 18. mai 2005, foreslår lovutvalget en egen lov mot diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven) som skal gjelde generelt på alle samfunnsområder. Formålet med loven er å sikre likeverd og fremme like muligheter til samfunnsdeltakelse for alle uavhengig av funksjonsevne, og å hindre diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne. I utkast til lov er det blant annet forslag om:

*§9 "Plikt til generell tilrettelegging (universell utforming)*

*Offentlig virksomhet skal arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming innenfor virksomheten..."*

*§11 "Bygg, anlegg og opparbeidede uteområder rettet mot allmenheten skal være universelt utformet fra 1.januar 2019."*

Forslaget har vært på høring. Loven vil tidligst kunne tre i kraft fra 2007.

##### *Lovgivning i EU*

Internasjonalt er det et betydelig samarbeid på området universell utforming og tilgjengelighet, og det er derfor viktig å harmonisere nasjonal politikk med den pågående internasjonale utviklingen, spesielt innen EU. EU synes å være relativt aktive med å utvikle tilgjengelighetskrav. Forpliktelsen til å gjennomføre kravene i norsk rett medfører derfor at EU spiller en sentral rolle for utviklingen av tilgjengelighetskrav også i norsk lovgivning. Direktivene og forordningene omtalt nedenfor har – eller vil få - betydning for norsk politikk.

##### *Buss-direktivet*

EU-direktiv 2001/85/EF (også kalt "busdirektivet") stiller krav om at alle nyregistrerte busser i klasse 1 ("bybusser") skal være tilgjengelige for bevegelseshemmede, medregnet rullestolbrukere. I direktivet stilles det blant annet spesifikke krav til trinn, innstigningshjelpemidler, sitteplasser og festeordninger mv.

Direktivet ble tatt inn i kjøretøvforskriftene fra 13. februar 2004, og vil etter hvert som eldre busser blir skiftet ut, bidra til å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede på buss.

For busser i klasse 2 ("forstadsbusser") og klasse 3 ("turbusser/ekspresbusser") kan medlemslandene selv velge om de vil gjøre direktivet gjeldende. I rapporten Buss for alle, utarbeidet av SINTEF på oppdrag av Statens vegvesen, ble kostnadene med å tilpasse hele bussparken anslått til vel 1 mrd. kroner inklusive mva. dersom tilpasningen foretas over 15 år. Dersom

**Bro mellom terminalbygg og fly er en universell løsning som gjør adkomst til og fra fly lettere for alle passasjerer.**

Oslo lufthavn, Gardermoen. Foto: Miljøverndepartementets fotoarkiv.



tilpasningen skal foretas over kortere tid, vil utgiftene bli høyere. For å sikre tilgjengelighet til de tilpassede bussene ble det videre anslått et behov på ca. 2 mrd. kroner til investeringer i gangveger, fortauer og holdeplasser. I tillegg kommer utgifter til vintervedlikehold og annet vedlikehold. Vegdirektoratet skal vurdere hvilke tekniske krav i direktiv 2001/85/EF som kan være relevante for buss klasse 2 og 3. Det er derfor foreløpig ikke lagt opp til å stille krav om at alle busser skal tilfredsstille de krav som i dag gjelder for busser i klasse 1.

#### *Lovforslag om internasjonale rettigheter og forpliktelser for busspassasjerer*

Europakommisjonen har utarbeidet et foreløpig arbeidsdokument om rettigheter for passasjerer

på internasjonale busstransporter, som kan sammenlignes med rettighetene og foreslåtte rettigheter for internasjonale tog- og flypassasjerer. Det vil være naturlig å avvente resultatet av dette arbeidet før det tas stilling til hvilke tekniske krav som skal gjelde for de øvrige bussklassene. Dagens regelverk er heller ikke til hinder for at løvemyndighet/kjøper av transporttjenesten på eget initiativ kan stille krav om at også busser i klasse 2 og 3 skal være tilpasset funksjonshemmede.

#### *Rettigheter for flypassasjerer*

Luftfartsloven med tilførende forskriftsverk inneholder i liten grad bestemmelser som berører funksjonshemmedes behov og rettigheter. Det viktigste unntaket er forordning nr. 261/2004/

Taktilt kart ved inngangen til Asker Stasjon gir blinde og svaksynte mulighet til å orientere seg på stasjonen.

Foto: Janne Maren Bye, Jernbaneverket.



EF av 11. februar 2004 om fastsetting av felles regler om erstatning og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilt eller vesentlig forsinket flygning mv. Forordningen er gjennomført i norsk rett ved forskrift av 17. februar 2005 nr. 141. Denne forordningen har særskilte bestemmelser om bevegelsehemmede personer i artikkel 11 og i artikkel 14 nr. 3. Blant annet pålegger den flyselskapene å prioritere bevegelsehemmede, ledsager og eventuell førerhund. Forordningen har også særskilte bestemmelser og rett til å klage over brudd på rettighetsbestemmelsene.

I februar 2005 la EU frem forslag til forordning om rettigheter for flypassasjerer med

funksjonsnedsettelse (COM 2005/47/final). Dette forslaget gjelder kun for funksjonshemmede, og inneholder blant annet krav om gratis assistanse. Forordningen legger ansvaret for denne tjenesten på de ansvarlige for flyplassene, som også skal fastsette standarder på kvalitet for assistanse. Forslaget pålegger EØS-landene å oppnevne organer som er ansvarlige for gjennomføringen av forordningen. Samferdselsdepartementet antar at forordningen vil bli vedtatt om kort tid, og legger til grunn at den vil bli tatt inn i EØS-avtalen.

#### *EUs direktiv om maritim transport*

Council Directive 98/18/EC on safety rules and standards for passenger ships, som endret ved

Directive 2003/24/EC on safety rules and standards for passenger ships av 14. april 2003 gjelder innenriks sjøtransport. Direktivet krever i artikkel 6b at medlemsstatene skal gjennomføre tiltak som sikrer passasjerer med nedsatt funksjonsevne sikker tilgang til passasjerskip som bygges etter 1. oktober 2004, eller som skal bygges om etter samme dato. Kravene er spesifisert i Anneks III, og slår fast at skip skal konstrueres og utstyres slik at en person med redusert mobilitet lett og sikkert kan utføre ombord- og avstigning, og sikres tilgang mellom dekkene uten hjelp fra andre, eller ved hjelp av ramper eller heiser. Videre kreves det blant annet at skilt skal være til hjelp for passasjerer og enkle å lese for personer med blant annet sensoriske funksjonshemninger. Alarmsystemer og alarmknapper må være slik utformet at de er tilgjengelige for alle passasjerer. I Norge trådte direktivet i kraft 17. november 2004.

#### *Forslag til forordning om internasjonale rettigheter og forpliktelser for togpassasjerer*

Forslaget til forordning ble lagt frem av Europakommisjonen 3. mars 2004 (COM(2004)143/final). Forslaget inneholder særskilte bestemmelser om funksjonshemmedes krav til assistanse og togselskapenes/turoperatørens serviceforpliktelser. Ansvar for assistanse til funksjonshemmede legges på stasjonsansvarlige. Forslaget gjelder rettigheter for passasjerer på internasjonale togstrekninger i Europa. Forslaget er til behandling i Rådet og EU-parlamentet. Parlamentet har foreslått at forordningen også skal gjelde for nasjonal persontransport.

#### *Interoperabilitet i Europa.*

EU har et mål om at transportnettene skal fungere uten hindringer mellom de enkelte nasjonene i Europa. På jernbaneområdet krever dette et stort samordningsarbeid for å finne frem til felles standarder på de tekniske områdene. For dette

bruk utarbeides det "Technical Specifications for Interoperability", såkalte "TSI'er".

Det er også en målsetting at jernbanen skal ha en felles (minimums)ytelse overfor transportører og alle grupper reisende. Det foreligger derfor nå et utkast til en TSI-spesifikasjon i henhold til direktiv 2001/16 "Interoperability of the trans-European conventional rail system" i forhold til "Accessibility for People with reduced Mobility". Her stilles svært detaljerte krav til infrastrukturforvalter, til togselskapenes rullende materiell og til samvirke mellom disse.

En TSI vedtas normalt ved en kommisjonsbeslutning etter behandling og beslutning i "Committee on interoperability and safety of the European rail system" (Art. 21 komitéen). Innholdet er EØS-relevant, og vil kreve forskriftsendringer i Norge.

#### *EUs reviderte lovgivning om offentlig innkjøp*

EU har nylig vedtatt to nye direktiver om offentlige anskaffelser (2004/17/EC og 2004/18/EC). Direktivene regulerer henholdsvis virksomheter i sektorene vannforsyning, energi, transport, telekommunikasjon og offentlige myndigheter. Hensynet til tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne er styrket i disse direktivene. Det åpnes for at offentlige myndigheter kan stille sosiale krav, blant annet til universell utforming av produktene, og at produsentene skal ha lærlingeplasser og arbeidsplasser til funksjonshemmede. Loven trer i kraft i EU-landene 31. januar 2006, og forventes å tre i kraft i Norge medio 2006. I Danmark trådte loven i kraft høsten 2004.

### 3.2 Standardisering, krav og retningslinjer

#### *Standardisering*

Standardisering er et viktig virkemiddel for å sikre tilgjengelighet generelt, også i samferdselssektoren. Dette gjelder foruten transportmidlene også tilgjengelighet til informasjon og infrastrukt

tur. Standardisering sikrer en omforent spesifikasjon som utformer presise definisjoner, betydningsinnhold og regler for gitte områder. I NOU 2001:22 Fra bruker til borger, påpeker utvalget at en eventuell antidiskrimineringslov bør inneholde krav om standarder.

Arbeid med nasjonale tilgjengelighetsstandarder står på agendaen i flere europeiske land, der det er økende bevissthet om forholdet mellom ikke-diskriminering og standarder for tilgjengelighet. Det arbeides med en felles europeisk politikk for å fremme universell utforming og tilgjengelighet. De europeiske standardiseringsorganene CEN/CENELEC har blant annet utarbeidet retningslinjer som tar hensyn til eldres og funksjonshemmedes behov ved utarbeidelse av standarder generelt (CEN/CENELEC Guide 6 (ISO/IEC Guide 71/2003), og retningslinjer for tilgjengelighet i kollektivtransportsektoren spesielt (CEN/CENELEC Workshop Acts, Accessibility in Collective Transport Systems (2004)). Disse retningslinjene omfatter de ulike elementer i hele reisekjeden. Retningslinjene skal fungere som sektorguide og være retningsgivende for standardiseringsorganene ved utarbeidelse av standarder.

EFTA og CEN/CENELEC signerte i 2003 en avtale der de forplikter seg til å vektlegge tilgjengelighet i all produktutvikling.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Standard Norge gjort en gjennomgang av gjeldende standarder, og vurdert i hvilken grad det er utviklet spesielle standarder og bestemmelser som ivaretar funksjonshemmedes behov for alle leddene i en reisekjede. Arbeidet konkluderer med at funksjonshemmedes behov bare i beskjeden grad er ivaretatt i standarder og bestemmelser. Med utgangspunkt i arbeidet til Standard Norge har Samferdselsdepartementet bedt Deltasenteret (Statens kompetansesenter for tilgjengelighet og

deltakelse) om å systematisere gjeldende standarder og normer for universell utforming for de ulike elementene i reisekjeden. Deltasenteret skal på dette grunnlag utvikle tilgjengelighetsindikatorer på områder der slike ikke finnes i dag. Indikatorene skal både benyttes i arbeidet for å kartlegge tilgjengelighet, og for å vurdere tiltakene som gjennomføres. I første omgang vil kartleggingen bli konsentrert til områder og strekninger med store trafikkstrømmer.

#### *Håndbøker og retningslinjer i veg-, bane- og luftfartssektoren*

Både Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor har innarbeidet standarder for universell utforming i egne håndbøker og retningslinjer.

I Statens vegvesen utgjør Vegnormalene en serie håndbøker utarbeidet av Vegdirektoratet, som omhandler dimensjonering og utforming av offentlige veier. Vegnormalene er bindende for riksveier og brukes i stor grad også på fylkesveier og kommunale veier. Den viktigste normalen i denne sammenheng er håndbok 017 Veg- og gateutforming. Denne ventes å komme i ny utgave i løpet av 2006 etter en omfattende revisjon.

Prinsippene om universell utforming skal legges til grunn ved utbygging og utbedring av veier og gater. Ut over generelle formuleringer blir det også gitt konkrete anvisninger for universell utforming. Normalen tar hensyn til bevegelseshemmede i gatemiljøet når det gjelder bredder, stigninger og kantsteinshøyder på holdeplass. Hensyn til blinde og svaksynte ivaretas ved enkle, logiske trafikkanlegg som det er lett å huske og orientere seg i, og som suppleres med taktile ledelinjer ved behov.

I tilknytning til normalen, utarbeides det også flere faglige veiledere som utfyller og utdyper innholdet. Håndbok 232 Stoppesteder, er under



revisjon og utvides til å bli en veileder i tilrettelegging for kollektivtransport på veg, der universell utforming blir et gjennomgående tema.

En rekke eksisterende håndbøker og veiledere vil også bli gjennomgått for å vurdere behovet for oppretting og ajourføring i forhold til universell utforming, eksempelvis innen tema som vegbygging, signalprioritering, skilting og oppmerking.

#### *Universell HoldePlassInformasjon (Uni-HPL)*

Vegdirektoratet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utviklet et Nasjonalt holdeplassregister. Dette registeret skal inneholde informasjon om alle offentlige stoppesteder for kollektivtrafikk og annen rutegående trafikk i Norge. Det er allerede gjort en test-innlesing av holdeplassdata i noen fylker. Et hovedproblem for mennesker med funksjonshemning som ønsker å benytte kollektivtransport, er at det kan være langt mellom hver holdeplass/terminal som er universelt utformet. For at informasjon om tilgjengelighet skal kunne tilbys i reieplanleggingstjenester ga Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet i oppdrag å videreutvikle holdeplassregisteret slik at denne typen informasjon kan lagres om de enkelte holdeplassene. SINTEF har utført oppdraget for Vegdirektoratet i 2005. Prosjektet ble avsluttet med en pilot/demonstrator som viser hvordan informasjonen kan presenteres i en reiseplanlegger.

#### *Jernbane*

Jernbaneverket har egne håndbøker som gjennom konkret tilknytning til, og med nødvendige henvisninger til lover, forskrifter og øvrige eksterne krav og rammer, definerer de krav som gjelder for Jernbaneverkets virksomhet.

Stasjons håndboken (B-St) ble gjort gjeldende 01.03.03. Den angir hvilke ytelser Jernbaneverket har som mål å oppfylle for sine stasjoner og holdeplasser. Håndboken er rettet mot de offentlige arealer på stasjonene. I denne sammenheng

benyttes betegnelsen "stasjoner" som samlebegrep om alle holdeplasser og stasjoner der det stopper (eller kan stoppe) tog.

Målgrupper for håndboken er alle som har arbeids- og ansvarsområder knyttet til stasjonsrelaterte problemstillinger, både egne ledere og ansatte og eksterne.

Kravene i styringssystemet er bindende for nye anlegg, men må også legges til grunn for en systematisk opprustning av eksisterende anlegg. Denne opprustningen vil skje over tid og i hovedsak etter et prinsipp om at de steder hvor det er flest passasjerer, vil bli prioritert først. En vurdering av graden av behov/avvik fra ønsket standard, vil i tillegg være en medvirkende prioriteringsfaktor.

Håndboken vil bli underlagt en løpende revisjon og forbedring.

Ytelsesstandarder stiller krav om at jernbanestasjonene utformes på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker i tråd med prinsippet om universell utforming.

#### *Luftfart*

I Avinor utarbeidet brukermedvirkningsgruppen i 2005 en kvalitetsplan for hele flyreisen med fokus på passasjerer med funksjonsnedsettelse. Kvalitetsplanen inkluderer en orientering om dagens situasjon, hvilke retningslinjer som gjelder på de ulike områder samt anbefalinger for videre forbedringer. Planens anbefalinger er vedtatt lagt til grunn for det videre tilgjengelighetsarbeidet i Avinor.

På bakgrunn av kvalitetsplanen vil lufthavnene rapportere om tilgjengeligheten ved egen lufthavn samt utarbeide prioriteringer av tiltak som bør utføres lokalt på bakgrunn av de gitte anbefalingene. Eksisterende krav til lufthavner er knyttet opp til bestemmelsene i plan- og bygningsloven med

tilhørende forskrifter. Det vises her spesielt til forskrift om krav til byggverk og produkter til byggverk (TEK) av 22. januar 1997 kapittel X; Brukbarhet.

### *Kompetanseheving*

Kunnskap om og felles forståelse av innholdet i prinsippet universell utforming, er nødvendig for å sikre tilgjengelighet i utformingen av kollektivtransport. Denne kompetansen er viktig i alle ledd, fra planlegging/prosjektering til utøvende virksomhet. I Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne – Plan for universell utforming innen viktige samfunnsområder (2004), er bedre kompetanse ett av flere virkemidler som fremheves. I planen satses det blant annet på tilbud om kurs for ansatte i forvaltningen, og prinsippet om universell utforming vil bli tatt inn i den nye veilederen til Utredningsinstruksen.

Som en oppfølging av dette vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med brukerorganisasjonene arrangere temadager, der universell utforming og tilgjengelighet i kollektivtransporten settes på dagsorden.

### 3.3 Kjøp av persontransporttjenester og tildeling av løyver

Ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester er begrunnet i velferds- og distriktpolitiske hensyn i områder med svakt trafikkgrunnlag, og effektivitets- og miljøhensyn i trafikkunge områder. Samferdselsdepartementet kjøper i dag persontransporttjenester med tog og fly samt sjøtransporttjenester med Hurtigruten og riksveggerferjene. Fylkeskommunene og Oslo kommune yter tilskudd til drift av lokal kollektivtransport med buss, båt, T-bane og trikk.

### *Kjøp av persontransporttjenester med jernbane*

Samferdselsdepartementet kjøper i dag bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttjenester med tog for om lag 1,5 mrd kr pr år, basert på rammeavtale for perioden 2003-2006 og supplert med årlige kjøpsavtaler. Beløpet har økt sterkt de siste årene.

Krav til universell utforming er ikke eksplisitt omtalt i gjeldende avtaler/avtaleverk mellom Samferdselsdepartementet og NSB om statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. Dette betyr imidlertid ikke at hensyn til funksjonshemmede ikke tillegges vekt i utformingen av togtilbudet under kjøpsavtalen. Gjeldende politikk og regelverk ligger generelt til grunn for avtaleverket. Omtale av krav til universell utforming for eksempel i St.meld. nr. 40 (2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer, Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene, utgjør dermed underliggende forutsetninger for den aktiviteten som utføres i henhold til kjøpsavtalen.

For persontransporten på Gjøvikbanen, som fra juni 2006 drives av NSB Anbud AS, er det stilt relativt detaljerte krav til tilgjengelighet og universell utforming av togproduktene. Som en generell forutsetning er det lagt til grunn at valgt operatør skal utforme togproduktene på en måte som gjør at flest mulig skal kunne benytte dem på en ordinær og likeverdig måte. Det ble for eksempel stilt eksplisitte krav knyttet til operatørens deltakelse i Kontaktgruppen for funksjonshemmede på tog, og krav om informasjon om eventuelle begrensninger i tilgjengelighet knyttet til den enkelte togavgang og stasjon/holdeplass. Det er videre stilt eksplisitte krav til tilgjengelighet for passasjerer til materiellet, blant annet om at materiellet skal ha plass til minimum to rullestoler per togsett og at materiellet skal være utstyrt med hjelpemidler som gjør det mulig for rullestoler å kjøre inn fra plattformer

**Metroen i København er universelt utformet blant annet som vist med direkte innsteg uten nivåforskjell og gap mellom perrong og tog.**

Foto: Inger Marie Lid.



**Informasjonsmonitorene på hurtigbåtterminalen i Stavanger er montert i en høyde som gjør det enklere for svaksynte og rullestolbrukere å lese informasjonen.**

Foto: Inger Marie Lid.



med ulik høyde. Det er også stilt krav til utforming av inngangspartiet i toget for å tilrettelegge for orienteringshemmede og svaksynte.

I forhandlingene om ny langsiktig rammeavtale med NSB vil det bli stilt krav knyttet til universell utforming og tilgjengelighet til togproduktene.

#### *Kjøp av regionale flyruter*

Den overordnede målsettingen til Samferdselsdepartementet er å legge til rette for et godt og landsdekkende flytilbud, som i størst mulig grad ses i sammenheng med det samlede transporttilbudet. For å sikre et tilbud av flyruter på rutestrekninger som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme, kjøper staten flyrutetjenester fra flyselskapene basert på anbudskonkurranse.

Staten har kjøpt flyrutetjenester etter anbud

siden 1997. Kjøpsbeløpet for flyruter har økt fra 253 mill. kr i 1997 til 480,6 mill. kr i 2006. Samferdselsdepartementet inngår kontrakter med flyselskaper for tre år om gangen. De fleste av de nåværende kontraktene er inngått for perioden 1. april 2003 – 31. mars 2006. Samferdselsdepartementet lyste derfor ut nye anbudsavtaler på de regionale flyrutene 7. juli 2005. Det ble inngått nye avtaler 2. november 2005, som skal gjelde fra 1. april 2006 til 31. mars 2009.

De generelle lov- og forskriftsbestemte rettighetene som er gjengitt i pkt. 3.1 gjelder fullt ut også for disse rutene.

I tillegg har SAS Braathens og Widerøe sluttet seg til en frivillig serviceerklæring (Airline Passenger Service Commitment) utformet i regi av ECAC (European Civil Aviation Conference). I et

spesielt vedlegg til selve erklæringen er det nedfelt både generelle prinsipper og mer praktiske regler om hvordan passasjerer med redusert bevegelse skal behandles. Blant annet heter det at ingen selskap som har signert erklæringen skal nekte en passasjer med redusert mobilitet å fly med selskapet på grunn av sin reduserte mobilitet. Kostnaden skal heller ikke belastes disse passasjerene.

En slik erklæring er ikke rettslig bindende, og selv som en ensidig erklæring "binder" den bare de flyselskapene som uttrykkelig har sluttet seg til den. Departementet mener imidlertid at målsetningen om å styrke tilgjengeligheten er så viktige at en i de nye anbudsavtalene som ble inngått i november 2005 har gjort erklæringen rettslig bindende for de flyselskapene som er avtaleparter. Disse nye kravene vil med andre ord gjelde fra 1. april 2006.

### *Hurtigruten*

I forbindelse med kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes (Hurtigruten) ble det stilt krav om at skipene skal ha sikre og hensiktsmessige ordninger for ombord- og ilandstigning. Det ble videre stilt krav om at innredningen så langt det er mulig skal tilfredsstillende kravene til universell utforming slik at funksjonshemmede kan benytte skipene.

### *Riksvegferjedriften*

En stor del av ferjene som går i riksvegferjedrift er av eldre dato, og har varierende grad av tilgjengelighet for funksjonshemmede. Blant annet vil det på flere av ferjene være behov for betydelige ombygginger for å bedre tilgjengeligheten. Innen dagens rammer for kjøp av ferjetjenester er det derfor prioritert å sikre at hensynet til tilgjengelighet blir ivarettatt i de samband hvor det er aktuelt med nye ferjer. For større ferjer (større en 50 Personbilenheter) bygd etter 1985, er det

for eksempel stilt krav om at de skal være tilrettelagt for funksjonshemmede med blant annet heis. Videre er det stilt krav om varslingsanlegg for hørselshemmede, ledelinjer for synshemmede, ramper, HC-toaletter og HC-parkeringsplasser nær heiser mv.

Det er lagt opp til at alle nye ferjer minst skal tilfredsstillende gjeldende internasjonale krav gitt av FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Dette gjelder blant annet krav til biloppstillingsplasser for funksjonshemmede på ferjene, heiser samt ulike krav til utforming av korridorer, toaletter og gulv mv. I de tilfellene som selskapene velger å gi tilbud med eksisterende ferjer vil det bli stilt enklere krav til tilgjengelighet, som sikrer bevegelsehemmede lett og sikker tilgang til fartøyet, og fasilitetene ombord. Det vil imidlertid ikke bli stilt krav om tiltak som vil innebære større ombygginger, eksempelvis installasjon av heiser etc. hvor det ikke er heis fra før.

### *Tildeling av løyve*

Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) regulerer transport med motorvogn eller fartøy i Norge. I loven stilles det blant annet krav om at den som skal drive persontransport med fartøy og motorvogn i rute må ha særskilt løyve for rutetransport. Fylkeskommunene er løyvemyndighet for lokal rutetransport (i praksis transport innen fylket), mens staten er løyvemyndighet for riksvegferjer og rutetransport som går gjennom to eller flere fylker, herunder ekspressbussruter.

Det er opp til løyvemyndigheten/kjøper av transporttjenesten å avgjøre hvilke krav som skal stilles mht. tilgjengelighet for funksjonshemmede. Dette innebærer at det er fylkeskommunene som i de aller fleste tilfeller avgjør hvilke krav som skal stilles mht. tilgjengelighet på buss.

For å legge til rette for tilpasning av bussmateriell har Samferdselsdepartementet i forbindelse med prosjektet "Buss for alle" finansiert en veileder om universell utforming av bussmateriell. Veilederen var ferdig i 2004, og har som formål å gi svar på de mest grunnleggende og vanlige spørsmålene knyttet til utforming av tilrettelagte busser.

Fra 1. januar 2006 ble det stilt krav til utførelsen av transporttjenesten for fylkesoverskridende ekspressbuss som ikke mottar tilskudd. Dette kan gjøres enten ved å tilpasse materialet slik at bussene blir tilgjengelige for personer med nedsatt funksjonsevne, eller ved å ha et serviceopplegg som ivaretar denne gruppens behov samtidig som hensynet til sikkerhet og verdighet blir ivaretatt. Det er blant annet lagt til grunn at godkjente førerhunder skal transporteres inne i bussen og at grunnleggende forflytningsutstyr og andre hjelpemidler, så langt som mulig og i samsvar med de til en hver tid gjeldende sikkerhetskrav, transporteres sammen med passasjer.

### 3.4 Parkering

For mange mennesker er tilstrekkelig tilgang til parkering en forutsetning for mobilitet. Tilgjengelige parkeringsplasser i tilknytning til lufthavner og kollektivterminaler er for mange en forutsetning for å kunne reise kollektivt. På parkeringsplasser som reguleres med offentlige trafikkskilt har personer med kommunal parkeringstillatelse for forflytningshemmede betydelige særrettigheter. Parkeringsnæringen har imidlertid i de senere år gjennomgått en sterk endring både i omfang og organisering. Fra å være et område med hovedsakelig offentlig parkeringsregulering, betjenes i dag mer enn 50 prosent av markedet av private parkeringsselskaper som ikke har anledning til å bruke offentlige trafikkskilt. En kommunal parkeringstillatelse

gir i dag normalt ikke rettigheter på en privat drevet parkeringsplass. Parkeringstilbudet er lite ensartet når det gjelder vilkår for parkering, sanksjoner, klageadgang, skilting osv.

Samferdselsdepartementet arbeider nå med å gjennomgå avgiftsparkeringsreguleringen i Norge. Målet er økt brukerretting generelt og i forhold til forflytningshemmede spesielt, samt å fjerne eventuelle konkurransevriddinger i næringen og rendyrke skillet mellom offentlig myndighets- og privat næringsutøvelse på dette området. Når det gjelder funksjonshemmedes tilgang til parkering følger arbeidet to spor. For det første blir offentlig eide virksomheter og selskaper nå pålagt fra sine respektive departementer å gi et tilfredsstillende parkeringstilbud til funksjonshemmede. Videre er det opprettet en arbeidsgruppe som skal foreta en helhetlig gjennomgang av offentlig og privat avgiftsparkering, og gjennom dette legge grunnlag for etablering av ett felles regelsett. I tillegg til avklaring og harmonisering av forflytningshemmedes parkeringsrettigheter, vil gruppen utrede mulighetene for lik skilting, like kompetansekrav, felles klageinstans osv., uavhengig av om parkeringsområdet og parkeringsselskapet er offentlig eller privat eiet og drevet. Gruppen skal vurdere både regelverkstilpasninger, økonomiske virkemidler og fysiske tiltak som virkemidler for å oppnå forbedringer. De funksjonshemmedes organisasjoner og ulike brukerinstanser er representert i gruppen. Gruppen vil legge frem en rapport med konkrete tilrådinger i løpet av første halvår 2006.

Til hjelp ved utformingen av parkeringsanleggene utga Statens vegvesen sammen med Gjensidige NOR i 2002 rapporten "Utforming og drift av parkeringsanlegg". Her beskrives blant annet parkering for funksjonshemmede, der behov for antall plasser, anbefalt plassering og selve

utformingen omtales. Det gjøres oppmerksom på at rapporten er basert på eksisterende vegnorm, som er under revisjon.

### 3.5 Direkte tilgjengelighetstiltak over Samferdselsdepartementets budsjett

Regjeringen vil styrke innsatsen for bedre tilgjengelighet og universell utforming over Samferdselsdepartementets budsjett.

De viktigste tiltakene for bedre tilgjengelighet til transportinfrastruktur finansieres over Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinors budsjetter. Jernbaneverket og Statens vegvesen sine budsjetter fastlegges i forbindelse med den årlige behandlingen av statsbudsjettet. Avinor sine inntekter kommer derimot i all hovedsak fra luftfartsavgifter. Statsbudsjettet legger derfor ikke på samme måte føringer på hvilke økonomiske rammer som Avinor skal planlegge sin aktivitet innenfor. Prioriteringen av ressursene innenfor Avinor blir styrt av selskapets organer innenfor gjeldende vedtekter og rammebetingelser.

#### *Sektorvise handlingsprogram*

I veg- og banesektoren danner sektorvise handlingsprogram grunnlaget for de årlige budsjettene. Handlingsprogrammene er Jernbaneverkets og Statens vegvesens oppfølging av Nasjonal transportplan. Jernbaneverkets handlingsprogram presenterer planer for investeringer, drift og vedlikehold av infrastrukturen i det nasjonale jernbanenettet for perioden 2006 – 2015, med størst vekt på perioden 2006-2009. Statens vegvesen har utarbeidet tilsvarende regionale handlingsprogram, i tillegg til handlingsprogram for investeringer på stamvegnettet. Handlingsprogrammene har vært på høring i fylkeskommunene i løpet av våren 2005 og ble endelig vedtatt 1. oktober 2005. Fylkeskommunene har, i tillegg til ulike forsøksordninger, avgjørende innflytelse på prioriteringen av midlene til det øvrige riksvegnettet.

Handlingsprogrammene i veg- og banesektoren er utarbeidet på grunnlag av retningslinjer gitt av Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet, hvor det framgår at universell utforming skal være en gjennomgående premiss i arbeidet med handlingsprogrammene, og at brukermedvirkningsgruppene skal trekkes inn.

Både i veg- og banesektoren er hensynet til universell utforming og tiltak for å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede tillagt vekt i utformingen av handlingsprogrammene. En oversikt over investeringsprosjekter som vil bedre tilgjengeligheten til transportinfrastrukturen og som planlegges gjennomført i perioden 2006-2009 er gitt i kapittel 5. Alle planlagte prosjekter, samt utbedringer av gammel infrastruktur, gjennomføres etter prinsippene for universell utforming. Når tiltakene for bedre tilgjengelighet gjennomføres på denne måten er det vanskelig å spesifisere tiltaket og ikke mulig å tallfeste kostnadene knyttet til det. Andre prosjekter og tiltak har bedre tilgjengelighet som uttalt målsetting og kan lettere spesifiseres.

#### *Rapportering*

For å sikre at arbeidet for bedre tilgjengelighet følges opp vil Samferdselsdepartementet innføre krav til rapportering om tilgjengelighetstiltak i veg- og banesektoren. I første omgang skal tiltak og investeringsprosjekter med bedre tilgjengelighet som viktig formål inngå i etatenes rapportering til departementet og omtales i de årlige statsbudsjettene. Samferdselsdepartementet har i tillegg satt i gang et arbeid med å utarbeide indikatorer for tilgjengelighet innen kollektivtransporten, med tanke på å kunne måle og evaluere effekter av tiltakene.

### 3.6 Ny tilskuddsordning

For å sikre en raskere og bedre samordnet innsats fra alle aktører som må involveres i arbeidet for bedre tilgjengelighet, er det opprettet en ny tilskuddsordning på Samferdselsdepartementets budsjett for 2006 for å følge opp

BRA-programmet. Tilskuddsordningen skal del-finansiere kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under statlige etater og virksomheters egen innsats for bedre tilgjengelighet, og som samtidig er avgjørende for at hele reisekjeden blir tilgjengelig. Det kan f. eks. være informasjonstiltak, planlegging, tiltak på kommunal infrastruktur eller materiell. Vegdirektoratet har fått i oppgave å administrere midlene for å sikre best mulig koordinering av den samlede innsatsen for bedre tilgjengelighet. For å stimulere lokale myndigheter til å prioritere arbeidet med tilgjengelighet for alle, vil det bli avkrevd en egenandel på minst 25 prosent fra fylker/kommuner som mottar tilskudd.

Enkle og kostnadseffektive løsninger skal prioriteres, og innsatsen skal konsentreres til trafikktunge strekninger og knutepunkt. Bykommuner og fylkeskommuner skal gis adgang til å foreslå tiltak/prosjekter. De funksjonshemmedes organisasjoner lokalt/regionalt skal trekkes inn i de lokale/regionale prioriteringene.

### 3.7 Brukermedvirkning

#### *Brukermedvirkningsgrupper*

Regjeringen ønsker generelt en åpen forvaltning og brukerdeltakelse i offentlig planlegging. Brukernes synspunkter skal være en viktig premiss i arbeidet for bedre tilgjengelighet og universell utforming.

I samferdselssektoren er det derfor opprettet brukermedvirkningsgrupper knyttet til Samferdselsdepartementets underliggende etater og virksomheter:

- Forum for tilgjengelighet til flyreiser i Avinor
- Kontaktgruppen for funksjonshemmede på tog i Jernbaneverket
- Brukermedvirkningsforum for handikapspørsmål innenfor Statens vegvesens ansvarsområde.

Gruppene ledes av de respektive virksomheter, og er sammensatt med representanter fra Norges Handikapforbund, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Blindeforbundet, i tillegg til transportnæringen og representanter fra myndighetene. Samferdselsdepartementet vil videreføre ordningen med brukermedvirkningsgrupper i oppfølgingen av handlingsplanen.

#### *Kontaktforum for universell utforming i kollektivtransportsektoren*

Våren 2005 ble det opprettet et eget kontaktforum med representanter fra brukerorganisasjonene, Deltasenteret, Statens råd for funksjonshemmede, Jernbaneverket, Vegdirektoratet, Avinor, NSB, Transportbedriftenes Landsforening og Samferdselsdepartementets politiske ledelse. Formålet med forumet er å skape en felles arena for diskusjon og innspill i forhold til transport og tilgjengelighet mellom politiske myndigheter, brukerne representert ved interesseorganisasjonene, fagetatene og trafikktutøverne.



## 4. Særlig fokus på utvalgte strekninger

Som en del av handlingsplanen for BRA-programmet ønsker Samferdselsdepartementet å rette særlig oppmerksomhet mot utvalgte strekninger eller områder. Det er flere grunner til at en slik satsing kan være nyttig:

- For passasjerene er det viktig at hele reisekjeden fungerer fra dør til dør. En reise består av en kombinasjon av ulike elementer, der hvert ledd i kjeden er like viktig, jfr 2.2.3. I arbeidet for bedre tilgjengelighet er det derfor av stor betydning at innsatsen på de ulike elementene i reisekjeden er koordinert. Fragmenterte tiltak uten hensyn til tilgjengelighet gjennom hele kjeden har begrenset nytte. Ved for eksempel å konsentrere flere tiltak til noen utvalgte geografiske områder kan tiltakene samordnes og bidra til å gjøre overganger mellom ulike transportmidler enklere. På denne måten sikres god tilgjengelighet for ulike gruppers behov og reisemønster. En slik tilnærming vil også bidra til å synliggjøre roller og ansvar mellom de ulike aktører.
- På flere områder er det mangel på kunnskap og praktisk erfaring med hvordan tiltak kan utformes for å bedre tilgjengeligheten. Intensjonen er derfor at erfaringene med de utvalgte områdene skal kunne overføres til det videre arbeid med universell utforming i transportsektoren.

Den langsiktige målsetningen for satsingen er å oppnå et gjennomgående enhetlig transportsystem. Endelig mål er at infrastruktur og transportmaterieell skal være tilgjengelig for alle.

Den mer kortsiktige målsettingen er at viktige deler av kollektivtilbudet i de aktuelle områdene så langt som mulig skal gjøres tilgjengelig i løpet av planperioden. Det vil kreve tiltak fra både statens og lokale myndigheters side, og et utstrakt samarbeid

mellom flere aktører. Større stasjoner, holdeplasser og kollektivknutepunkter innenfor statens ansvarsområde vil bli utbedret, og den nye tilskuddsordningen til kommunesektoren skal stimulere lokale myndigheter til å prioritere tilgjengelighetstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt område, jf. avsnitt 3.6. Informasjon om tilgjengeligheten til holdeplasser vil bli innarbeidet i det nasjonale holdeplassregisteret gjennom Uni-HPL-prosjektet, jf. avsnitt 3.2. Områdene vil også bli kartlagt med hensyn til utbedring i neste planperiode.

I første omgang vil Samferdselsdepartementet satse på områdene:

- Strekningen Drammen - Oslo - Gardermoen
- Trondheimsområdet
- Nord-Jæren; Sandnes – Stavanger

Strekningen Drammen – Oslo – Gardermoen vil være det første satsingsområdet. Strekningen inkluderer en del svært trafikkunge stasjoner og kollektivknutepunkt, og gevinstene ved bedre tilgjengelighet kan være betydelige. På flere punkter er tilgjengeligheten allerede god, og det planlegges en rekke utbedringer og ombygginger som vil bedre tilgjengeligheten ytterligere. Avsnitt 4.1 beskriver standard og planlagte tiltak langs strekningen nærmere.

Videre er Trondheimsområdet og Nord-Jæren; Sandnes – Stavanger vurdert som aktuelle satsingsområder for handlingsplanen. I Trondheimsområdet vil man definere gjennomgående traseer knyttet til sentrale knutepunkt i byområdet, og strekningen Sandnes - Stavanger knytter sammen byområder med stor befolkningstetthet, der det satses på gode knutepunktsløsninger blant annet for god samordning mellom buss, hurtigbåt, lokalbåt og ferjer.

Jernbaneløpene og Statens vegvesen vil fortløpende vurdere øvrige strekninger og områder som

**Buss med elektriske ramper i henhold til EUs  
bussdirektiv gir fordeler for alle.**

Foto: J.K. Foto, Raudeberg.



skal gis særskilt oppmerksomhet i fireårsperioden, i samarbeid med Samferdselsdepartementet, Avinor og berørte lokale myndigheter.

#### 4.1 Strekningen Drammen-Oslo-Gardermoen

Strekningen Drammen - Oslo - Gardermoen går gjennom det tettest befolkede området i Norge, og inneholder flere trafikkunge kollektivknutepunkt med mulighet for omstigning mellom tog/buss/trikk/T-bane og fly. Eksempelvis har strekningen i alt 55.000 kollektivreisende fordelt på tog, buss, bane og trikk, og en kollektivandel på 27 prosent over bygrensen Oslo/Bærum.

Drammen ligger innenfor Stor-Oslos pendlingsomland, med ca. 40 minutter reisetid med tog fra Drammen stasjon til Oslo S. Det nye dobbeltsporet mellom Asker og Lysaker vil redusere reisetiden ytterligere. I Drammen gjennomfører Miljøverndepartementet et bypilotprosjekt med fokus på redusert bilbruk og videreutvikling av Bragernes stasjonsområde som effektivt og universelt tilrettelagt kollektivknutepunkt.

Strekningen inneholder flere trafikkunge kollektivknutepunkt. Dette er stasjonene i Drammen, Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret, Lillestrøm og Oslo Lufthavn Gardermoen. Disse stasjonene er stoppested for både lokale og regionale tog, de fleste fjerntog og Flytoget, og er nær knyttet til knutepunkt for buss og - i Oslo- også trikk og T-bane.

I arbeidet med universell utforming og tilgjengelighet legges det opp til en arbeidsdeling der jernbanen, som ryggraden i kollektivsystemet, tar hovedstrekningene mens de andre driftsartene samspiller om den lokale delen av reisen. Tilrettelegging ved omstigning mellom tog og lokal kollektivtransport på stasjoner gir dermed stor effekt innenfor knappe tildelte rammer. I gjennomføringen er det viktig å legge til grunn at en løsning aldri blir bedre enn det dårligste leddet i reisekjeden. Tilgjengeligheten på disse store knutepunktene er i hovedsak relativt god, men mye dreier seg om enkle, men viktige detaljer. For å sikre en helhetlig gjennomføring samordnes etatenes innsats gjennom omforente felles planer for det enkelte stasjonsområde.

Strekningen Drammen – Oslo – Gardermoen er også en svært viktig lokaltogstrekning, med en rekke mellomliggende holdeplasser. Tilgjengeligheten på mange av disse holdeplassene er ikke tilfredsstillende ennå (eksempelvis Høvik, Stabekk, Blommenholm) og må forbedres. Flere andre ligger allerede inne i handlingsprogrammet for Jernbaneverket, og skal forbedres (eksempelvis Frogner, Strømmen, Lørenskog, Haugenstua, Grorud og Bryn). Planleggingsarbeid foregår for ytterlig flere.

Parallelt med planlegging av tiltak på den enkelte stasjon, arbeider Jernbaneverket også med planlegging av forbedringstiltak som skal være gjennomgående for hele strekningen. Programområdet "Kundeinformasjon" angir forbedringstiltak

på høyttaleranlegg, samt montering av visuell dynamisk informasjon på Hoved-/Dovrebanen til Hamar (inkl Oslo S – Gardermoen). Programområdet angir oppgradering av høyttaleranlegget på alle stasjoner med flere enn 5000 reisende pr. dag. Dette vil omfatte de fleste av holdeplassene i nærtrafikken i Oslo-området og dermed også dekke stasjonene vestover mot Drammen.

For trikk og lokal busstrafikk, som i stor grad utgjør det lokale fordelingsnett ut fra knutepunktene er det gjennomgående at det ved ombygginger legges opp til høystandard stoppesteder som sikrer plan innstilling i kollektivmidlet.

#### 4.2 Trondheimsområdet

Målsettingen med prosjektet i Trondheim, er å definere gjennomgående traseer knyttet til sentrale knute- og servicepunkt, der det satses på god tilgjengelighet i hele reisekjeden med omstigningsmulighet. Dette kan bidra til å synliggjøre mulighetene for å benytte kollektivtransport til/fra utdanning, servicefunksjoner, fritidsaktiviteter etc.

I Trondheim er det lagt til grunn en omfattende oppgradering av stoppestedene for buss som i første omgang vil dekke det sentrale byområdet "Kollektivbuen", men som på sikt også vil omfatte stamrutenettet. Ventearealene vil bli gjort bedre tilgjengelig blant annet med takttilmerking for synshemmede. For å oppnå direkte innsteg, kreves bruk av lavgulv-/laventre-busser. Videre jobbes det med utvikling av informasjonssystem for synshemmede. Det er funnet plass til kun mindre deler av oppgraderingen innenfor handlingsprogrammet 2006-2009.

Det er igangsatt et planleggingsprosjekt for ombygging av jernbanestasjonen/buss-stasjonen både av eget behov, men også i forbindelse med målsetting om byutvikling av Brattøra-området.

Her er det i kommunal regi startet planarbeid for å etablere en tverrforbindelse på bru over sporområdene. I planen inngår også forslag om byggeprosjekt som vil gripe inn i stasjonsområdet. Målsettingen er blant annet å bedre tilgjengeligheten for alle grupper reisende.

#### 4.3 Nord-Jæren; Sandnes - Stavanger

Strekningen knytter sammen byområder med stor befolkningstetthet. Nord-Jæren har hatt en kraftig økning i byspredning, og er med sine 200 000 innbyggere Norges tredje største storbyområde. Rogaland har økt tilgjengelighet for funksjonshemmede til det ordinære kollektivsystemet, samt økt fremkommelighet på veg- og gangnettet som hovedstrategier i Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2004 – 2015. Det pågår arbeid med å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede til ordinære, kollektive transportmidler samt terminaler og holdeplasser, og det er laget en tilstandsrapport for tilgjengelighet på 11 terminaler og holdeplasser i Rogaland.

For å forbedre transporttilbudet generelt satses det på gode knutepunktsløsninger, bl a for god samordning mellom buss, hurtigbåt, lokalbåt og ferjer.

Jernbanestrekningen Sandnes - Stavanger er en del av Jærbanen som går fra Egersund til Stavanger. Jærbanen trafikkeres av flere typer togtilbud med tilpasset stoppmønster. Stammen i tilbudet er nye lokaltog type 72. Disse har rullestoltilgjengelighet med mekanisk lem/rampe montert på toget.

Banestrekningen har 17 stasjoner i dag med relativt høy standard tilgjengelighetsmessig. Alle stasjoner har plattformer som er tilgjengelig ved ramper eller heis (Vigrestad, Nærbø). Mindre forbedringer kan være ønskelig mht. bedringer av stigningsforhold på en del av stasjonene.

**De nye lokaltogene på Jærbanen er universelt utformet med høy tilgjengelighetsgrad.**

Foto: Inger Marie Lid.



## 5. Planlagte infrastrukturtiltak 2006-2009

Det planlegges forbedringstiltak på høyttaleranlegg på Sørlandsbanen (inkl. fram til Stavanger), samt montasje av visuell dynamisk info-system på Jærbanen (Egersund – Stavanger).

Strekningen Sandnes – Stavanger skal utbygges til dobbeltspor. Utbyggingen til dobbeltspor medfører endringer i stoppstedsmønsteret på mellomstrekningen fram til Sandnes. I den sammenheng anlegges det tre nye lokalholdeplasser; Gausel, Jåttavågen og Paradis. Øvrige holdeplasser på denne strekningen oppgraderes. Alle holdeplassene planlegges i henhold til prinsippene for universell utforming og tilgjengelighet. Det arbeides også med forbedrings/utbyggingsplaner for Stavanger stasjon.

I Transportplan for Nord-Jæren er det lagt opp til en tung satsing på kollektivprosjekter. På grunn av spredt utbyggingsstruktur er tiltak både på veg og jernbane prioritert. I tilknytning til Jærbanen vil Sandnes bussterminal bli oppgradert i forhold til universell utforming. Det pågår i tillegg arbeid med nødvendig plangrunnlag for utbygging av kollektivfelt samt etablering og utbedring av terminaler. I tilknytning til kjøpesenteret Kvadrat vil det bli bygget bussterminal i handlingsprogramperioden 2006-2009. Prinsippene universell utforming vil bli lagt til grunn i prosjektet.

### *Luffart*

De største tiltak knyttet til tilgjengelighet siste år har vært knyttet til ombygginger på en rekke terminaler for å tilfredsstille de nye krav til sikkerhet. Ellers foregår det bygging av nytt terminalbygg på Kirkenes lufthavn og omfattende ombygginger av terminalen på Stavanger lufthavn, Sola. Begge disse arbeider ferdigstilles i 2006.

Avinors styre har vedtatt bygging av ny terminal på Svalbard lufthavn. Prinsippene for universell utforming vil bli lagt til grunn i planleggingen av denne.

Det er også planer om ytterligere tiltak for perioden frem til 2010. Terminalbygget på Svalbard lufthavn og Brønnøysund lufthavn vil måtte vurderes erstattet i løpet av perioden. Terminalen på Alta lufthavn vil også måtte vurderes i forhold til omfattende ombygginger. Disse planene er foreløpig ikke styrebehandlet i Avinor, og fremdriften er således usikker.

Øvrige større tiltak som planlegges frem til 2010 er i stor grad knyttet til infrastruktur og driftsbygg med mer.

### *Veg og jernbane*

Tabellen nedenfor inneholder investeringstiltak i henhold til de fastlagte handlingsprogrammene for Statens vegvesen og Jernbaneverket. Tabellen inkluderer relevante tiltak som bedrer tilgjengeligheten for funksjonshemmede. Merknadsrubrikken angir tiltakets art og relevans for tilgjengelighet og universell utforming. Tiltakene er samlet fylkesvis, men sortert etter etatenes sektoransvar. På steder hvor det er knutepunkt med overgang mellom forskjellige trafikkslag, legges det opp til et tett samarbeid mellom de aktuelle aktørene. Handlingsprogrammet for Jernbaneverket inneholder i tillegg til stasjonsforbedringer innenfor de store strekningsvise (korridor) tiltakene og de stedfestede tiltakene innen programområdet stasjoner og knutepunkt, også en samlepost med strakstiltak. Mange av disse tiltakene vil også forbedre tilgjengeligheten til jernbanen, men er ikke eksplisitt tatt med i oppstillingen nedenfor.

Type/Fylke	Beskrivelse/Sted	Merknad
<b>Akershus</b>		
Baner	Kolsåsbanen	Oppgradering
	Fornebubanen	Nyanlegg
Kollektivknutepunkt	Strømmen	Plattformer, adkomst undergang, fullføring av JBV's del av Oslopakke 2
	Olavsgard/Hvam	Oppgradering
	Solheim	Ny bussterminal
	Lørenskog stasjon	Oppgradering buss/togstasjon Plattformer og adkomst/ forbedringer av undergang
	Lysaker	Ombygging buss/togstasjon Del av investeringstiltak Lysaker – Sandvika
	Ski	Ombygging buss/togstasjon Del av investeringstiltak Kolbotn – Ski
	Fetsund stasjon	Oppgradering buss/togstasjon: Ny adkomst til sideplattform
	Nesodden ferjeterminal	Ombygging buss/ferjeterminal
Jernbanestasjoner	Oppegård stasjon	Oppgradering plattform: Oslopakke 2
	Sørumsand	Oppgradering plattform
	Langhus stasjon	Oppgradering adkomst plattform
	Frogner stasjon	Ombygging plattform/adkomst
<b>Oslo</b>		
Baner	Kolsåsbanen	Oppgradering
Banestrekning	Vollebekk - Alna	Bedret tilgjengelighet
Kollektivknutepunkt	Jernbanetorget	Ombygging buss/trikkholdeplass
	Schweigaardsgt.	Ny buss/trikkholdeplass
	Vaterland	Ombygging bussholdeplass
	Carl Berner	Ombygging T-banestasjon
	Tveita	Ombygging bussholdeplass
Jernbanestasjoner	Kjelsås	Ombygging plattform/adkomst: Ny sideplattform. Påbegynt i 2005
	Haugenstua	Ombygging plattform/adkomst
	Nationaltheatret	Brannsikringstiltak, bedring av belysning
	Holmlia	Ombygging adkomst
	Bryn	Ombygging plattform/adkomst
	Alna	Bedret adkomst via bru
	Grorud	Ombygging plattform/adkomst
	Skøyen	Ny trafikkforplass
<b>Buskerud</b>		
Vegstrekninger	Unibussprosjekt Drammen	Ombygging stoppesteder
Byer	Drammen	Ombygging stoppesteder
	Hønefoss	Ombygging stoppesteder

Type/Fylke	Beskrivelse/Sted	Merknad
	Kongsberg	Ombygging stoppesteder
Kollektivterminal	Røyken	Oppgradering
Jernbanestasjoner	Drammen	Ombygging plattform/adkomst
	Hokksund	Ombygging plattform
<b>Vestfold</b>		
Kollektivterminal	Farmannstorget	Ombygging
Jernbanestasjoner	Tønsberg	Ombygging adkomst
	Stokke	Bedret adkomst Torp flyplass
	Sandefjord	Ombygging plattformer/adkomst
<b>Aust-Agder</b>		
Vegstrekning	Eydehavn – Grimstad	Oppgradering stoppested
Kollektivterminal	Borkedalen i Lillesand	Oppgradering
<b>Rogaland</b>		
Kollektivknutepunkt	Sola	Oppgradering
	Sandnes	Oppgradering
	Kvadrat på Forus	Ny
	Haugesund	Oppgradering
	Kopervik	Oppgradering
Jernbanestasjoner	Stavanger	Ombygging plattform/adkomst, bedret belysning
	Gausel, Jåttavågen og Paradis	Nye holdeplasser på Dobbeltsporet Sandnes – Stavanger
<b>Hordaland</b>		
By	Bergen	Oppgradering stoppested
Jernbanestasjoner	Voss	Ombygging adkomst
<b>Møre og Romsdal</b>		
Vegstrekning	Volda - Kristiansund	Opprustning stoppested
<b>Sør-Trøndelag</b>		
Byer	Trondheim	Oppgradering stoppesteder
Jernbanestasjoner	Heimdal	Oppgradering adkomst
	Trondheim	Ombygging plattform/adkomst
	Vikhamar	Oppgradering adkomst
	Skansen	Ombygging plattform
<b>Nord-Trøndelag</b>		
Jernbanestasjoner	Levanger	Ombygging plattform
	Stjørdal	Oppgradering adkomst
<b>Nordland</b>		
Jernbanestasjoner	Tverlandet	Ny stasjon
	Mo i Rana	Oppgradering adkomst
<b>Troms</b>		
Kollektivknutepunkt	Kvaløysletta	Oppgradering
	Storelva	Oppgradering
<b>Finnmark</b>		
Kollektivknutepunkt	Alta	Oppgradering
	Tana	Oppgradering



Utgitt av:  
Samferdselsdepartementet 2006  
<http://odin.dep.no/sd>

Offentlige institusjoner kan bestille flere  
eksemplarer av denne publikasjonen fra:  
Informasjonsforvaltningen  
E-post: [publikasjonsbestilling@ft.dep.no](mailto:publikasjonsbestilling@ft.dep.no)  
Faks: 22 24 27 86

Publikasjonsnr. N-0538 B

Design: Blå Design