

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår fil: B16-CL06
Deres ref: 16/485
Vårt arkiv: 402
Saksbehandler: Cato Lie

Oslo, 30. juni 2016

Hørings svar høring – Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Vi viser til høringsbrevet datert 29. februar 2016 og kommer her med Funksjonshemmedes Fellesorganisasjons (FFO) synspunkter og kommentarer.

1. Innledning

FFO er en paraplyorganisasjon for 80 ulike organisasjoner av funksjonshemmede og kronisk syke og representerer over 335 000 medlemmer.

Universell utforming og et tilgjengelig samfunn er svært viktig for alle de ulike gruppene FFO representerer og må til for at mennesker med funksjonsnedsettelse skal få sine grunnleggende menneskerettigheter oppfylt. Regjeringen har både underskrevet og ratifisert og dermed forpliktet seg til å følge FN-konvensjonen om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD). Artikkel 9 oppsummerer hva Norge er forpliktet til på området universell utforming og tilgjengelighet. Mennesker med nedsatt funksjonsevne skal kunne leve selvstendige liv og kunne delta fullt ut på alle livets områder, herunder det fysiske miljøet, transport, IKT og andre tilbud og tjenester som tilbys allmenheten. Dessuten skal Diskriminerings- og Tilgjengelighetsloven følges.

Mange av våre medlemmer opplever betydelige utfordringer ved å reise med offentlige transportmidler. Universell utforming kan løse flere av disse utfordringene, mens noen i tillegg er avhengig av assistanse og gode rutiner blant transportpersonalet for å kunne benytte seg av transportsystemet på en trygg og god måte.

FFO erfarer dessverre at fokuset på universell utforming og tilgjengelighet er blitt nedprioritert i Norge den senere tid. Eksempelvis er det blitt foreslått flere forenklinger når det gjelder tilgjengelighetskrav på bolig- og byggområdet (TEK 10). Videre er det foreslått å fjerne krav om universell utforming i Lov om offentlige anskaffelser. Vi konstaterer at den norske regjeringen går i motsatt retning enn hva Europakommisjonen gjør på tilgjengelighetsområdet, og det bekymrer oss.

Universell utforming nedprioriteres i grunnlagsdokumentet for NTP 2018-2027, ved at dette blir foreslått som et etappemål under hovedmålet framkommelighet. Vi frykter at dette området som en følge av dette grepet blir nedprioritert.

2. FFOs hovedsynspunkter

- FFO går imot at universell utforming nedprioriteres i målhierarkiet.
- FFO støtter forslaget om at staten bidrar mer i driften av fylkeskommunal- og kommunal kollektivtrafikk og at transportetatene prioriterer drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen.
- FFO ber om at universell utforming blir en egen programpost med øremerkede midler.
- FFO beklager at behovene til personer med nedsatt syn, hørsel og bevegelse ikke er omtalt tydelig i dokumentet og mener at satsingsområdene for å bedre forholdene for disse gruppene må tydeliggjøres.

3. FFOs vurderinger

Universell utforming som hovedmål

Det er positivt at det i grunnlagsdokumentet slås fast at beregninger viser at universell utforming av infrastruktur og tiltak på uteområder er bra for samfunnet generelt og samfunnsøkonomisk lønnsomt. Vi har derfor store forventninger til at dette området prioriteres høyere i kommende nasjonale transportplaner.

I tråd med regjeringens visjon om et samfunn der alle kan delta, mener vi det er viktig å opprettholde universell utforming som et hovedmål i NTP 2018-2019. Vi foreslår derfor at universell utforming beholdes som hovedmål og at godstransport skilles ut som et fjerdehovedmål. Vi mener at begrepet universell utforming på en bedre måte enn «et framkommelig samfunn» beskriver i hvilken retning NTP bør gå. Å slå sammen person- og godstransport under hovedmålet framkommelighet er unaturlig og ulogisk.

Videre er vi av den oppfatning at etappemålet universelt utformede reisekjeder er alt for svakt. Det må satses på å gjøre transportetaten mer tilgjengelig på kort sikt og universelt utformet i et lengre perspektiv. Det innebærer at man eksempelvis på togstasjoner har en massiv satsing på å gjøre alle stasjoner tilgjengelig så raskt som mulig. Mye kan gjøres med enkle tiltak, som etablering av ramper/løfteplattformer, kontraster og ledelinjer og gode informasjonssystemer, som gjør det enklere for våre grupper å benytte seg av offentlig transport. Dette må synliggjøres i NTP 2018-2027.

Satsing i fylkene

I regjeringens handlingsplan for universell utforming 2015-2019 slås det fast at kun 7 % av offentlige bygninger i norske kommuner har tilgjengelig inngangsparti for personer med nedsatt bevegelse og 21 % for personer med nedsatt syn. Tallene for togstasjoner er høyere med 30 %, men det illustrerer at 70 % av stasjonene ikke har grunnleggende tilgjengelighet på plass.

Vi har derfor i våre krav til statsbudsjett for 2017 tatt til orde for at regjeringen setter av 500 mill. kroner til arbeidet med tilgjengelighetstiltak på togstasjoner, slik at alle stasjoner oppnår en akseptabel tilgjengelighetsstandard innen 2020. Videre har vi foreslått at det settes av kr. 500 mill. kroner til arbeidet med universell utforming av kollektivknutepunkt

og holdeplasser i fylkene. Slike bevilgninger må øremerkes årlig for å oppnå ønsket resultat. Stasjoner som ikke er prioritert på kort sikt når det gjelder oppgradering til universell utformingsstandard bør forbedres med enkle tilretteleggingstiltak. Men universell utforming skal være målet. Å gjøre kollektivknutepunkt og holdeplasser tilgjengelig først har imidlertid ingen hensikt fordi hvert enkelt tiltak ikke er veldig kostnads-krevende. Et eget program for fornyelse av fylkesveier, slik som foreslått i dokumentet, kan i så måte være et hensiktsmessig grep.

FFO støtter forslaget om at staten bidrar mer i driften av fylkeskommunal kollektivtrafikk og at transportetatene prioriterer drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen også i fylkene.

En egen programpost på området universell utforming

Vi konstaterer at universell utforming på vegområdet er innlemmet i områdene tilrettelegging for gående og syklende og kollektivtiltak og universell utforming, mens det på jernbaneområdet er innlemmet i området stasjoner og knutepunkt. Vi tror det vil være et godt grep å synliggjøre området universell utforming ved å etablere en egen programpost. Den kan både inneholde tilgjengelighetstiltak og satsing på universell utforming, slik vi har redegjort for tidligere.

FFO ber derfor om at universell utforming blir en egen programpost med øremerkede midler og at investeringer knyttet til universell utforming og tilgjengelighet må synliggjøres i Nasjonal Transportplan 2018-2027.

Behovet for tydeliggjøring av våre gruppers behov

Området universell utforming har fått liten plass i dette dokumentet. Vi savner en tydelig beskrivelse av de behovene personer med nedsatt syn, hørsel og bevegelse har på transportområdet

På luftfartsområdet er situasjonen slik at alle flyplasser har grunnleggende god tilgjengelighet for de gruppene vi representerer, mens ombordstigning er hovedproblemet. Vi er ikke enige i at reisende med redusert mobilitet får en verdig adgang til lufthavnenes tilbud når de må bæres inn og ut av flyet. Dette er uverdige og vi mener at trappeklatrere, som Avinor er i ferd med å anskaffe, ikke er en akseptabel erstatning for det å bli båret. Dette problemet må adresseres i den nye transportplanen.

Vi er glade for at utfordringene på veg er tydelig beskrevet i dokumentet, men savner en beskrivelse av tiltak for å bedre tilgjengeligheten på fergeanløp. Vi konstaterer blant annet at personer med redusert mobilitet må benytte seg av bildekk for å komme inn på Hurtigrutas ferger. Større bruk av flytebrygger, som kompenserer for utfordringene med flo og fjære vil kunne bedre dette.

På jernbaneområdet er ambisjonene store, hvor målet er at antall universelt utformede stasjoner skal være 63 i 2030. Antall på- og avstigninger vil i perioden øke fra 4 % til 73 %. Ved utplassering av lett portable ramper på alle tog eller alle stasjoner vil av- og påstigning være mulig på alle stasjoner og vil være et stort skritt i riktig retning for rullestolbrukere.

Sikker evakuering ved katastrofer og ulykker på de ulike transportmidlene må omtales i NTP. For personer med nedsatt mobilitet er det viktig med avstigningsløsninger i form av

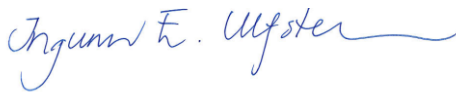
ramper på tog, mens informasjon i form av tekst og lyd er viktig for personer med nedsatt hørsel og nedsatt syn. Dette må det redegjøres for i NTP 2018-2027.

4. Konklusjon

Vi mener at dette grunnlagsdokumentet bare i svært liten grad beskriver utfordringer og løsninger for personer med funksjonsnedsettelse. Dette må beskrives mye tydeligere i det endelige dokumentet Nasjonal Transportplan 2018-2027.

Med vennlig hilsen

FUNKSJONSHEMMEDES FELLESGRUPPE



Ingunn Ulfsten
Fagpolitisk leder