



Vår dato: 3.7.2023

## Høringssvar Nasjonal transportplan 2025-2036 – Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra departementet

Norges Handikapforbund (NHF) takker for muligheten til å kunne gi innspill i denne høringen.

Norges Handikapforbund er en uavhengig samfunnsrettet organisasjon for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Vi arbeider for likestilling, full deltakelse, mangfold og rettigheter.

NHF er opptatt av at alle skal ha et likeverdig og tilfredsstillende transporttilbud for å kunne ta del i samfunnslivet på en likestilt og likeverdig måte. For å oppnå dette må hele reisekjeden være universelt utformet, noe som langt fra er tilfellet per i dag. Derfor er det helt nødvendig at den kommende nasjonale transportplan har tydelige føringer og planer som sikrer at alle har likestilt og likeverdig tilgang til transporttjenester.

### Dagens transportvirkelighet for funksjonshindrede

I dag lever mennesker med nedsatt funksjonsevne i en transportvirkelighet der de opplever:

- at rullestolbrukere blir nektet å fly på anbudsruiter uten å ha med ledsager.
- at det er vanskelig å komme på toget på svært mange stasjoner.
- at toget ikke tillater en del av de vanligste rullestoltypene, selv om det er de man trenger for å komme seg til toget.
- at du kanskje kommer på både tog og t-bane, men kanskje ikke kommer av der du skal.
- at toget er fullt for en rullestolbruker når to andre rullestolbrukere har bestilt plass.
- at plass på ekspressbusser må bestilles 1-3 dager på forhånd om du er rullestolbruker, men kan kjøpes like før man går på om man er gående.
- at busser ikke tillater en del av de vanligste rullestoltypene, selv om det er de man trenger for å komme seg til bussen.
- at rullestolbrukere ikke kan reise med små hurtig-/passasjerbåter
- at man på denne måten blir fratatt muligheten til å gjøre miljøvennlige reisvalg.

Det er med andre ord langt igjen før vi er der vi etter bærekraftsmålene skal være om sju år.

## Føringer i Bærekraftsmål og CRPD

Delmål 11.2 i FNs bærekraftsmål sier: *”Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene, særlig gjennom utbygging av offentlige transportmidler og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne samt eldre.”* Dette målet kan sammenstilles med artikkel 9 i FNs funksjonshemmedekonvensjon (CRPD) der det slås fast at *”samfunnet skal identifisere og fjerne hindringer som vanskeliggjør tilgangen til bygninger, transport og arbeidsplasser”*. Norge har forpliktet seg på begge, men det kreves en langt tydeligere satsning på universell utforming av transportsystemer før man når målene.

## Stortingets føringer for NTP.

I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2022–2033, gjorde Stortinget følgende vedtak (vedtak nr 1233) 15. juni 2021: **«Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer for å sikre at universell utforming av samferdselsektoren innarbeides som et overordnet mål i all transportplanlegging for å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035.»**

Dette vedtaket kan oppsummeres i tre punkter:

- Universell utforming av samferdselsektoren skal være et overordnet mål i all transportplanlegging slik at:
- Norge skal være universelt utformet innen 2035.
- Regjeringen skal gjøre de nødvendige endringene for å sikre at dette skjer.

Dessverre leverer ikke transportvirksomhetene godt nok på dette i sitt svar på oppdraget. I det videre vil vi ta for oss relevante deler av transportvirksomhetenes besvarelser

## Felles besvarelse

### Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor *Byområdene*

Her omtales universell utforming bare i forbindelse med kollektivknutepunkter. Folk, heller ikke funksjonshindrede, reiser bare mellom kollektivknutepunkter. Det hjelper ikke om man kan bruke kollektivknutepunktet, om man ikke kommer av der man skal. Det hjelper heller ikke om man ikke får plass på kollektivmidlet. Vi savner et større fokus på universell utforming av både kollektivmidler og holdeplasser, inkludert t-banestasjoner/ by-banestasjoner. I nye og reforhandlede avtaler bør universell utforming av generelt ha en tydeligere plass med tidsfrister for når holdeplasser og kollektivmidler skal være universelt utformet.

Ruter (Oslo og Viken) har hatt et betydelig fokus på bærekraftsmålene og på sitt prosjekt *”Bærekraftig bevegelsesfrihet for alle”*. Vi opplever at dette har endret selskapet til å ha et svært sterkt fokus på at alle passasjerer skal med, og et tilsvarende fokus på å få på plass de tiltakene som bidrar positivt til dette. Det er åpenbart en del kollektivselskaper i Norge, både nasjonale og regionale, som kunne hatt svært stor nytte av den samme innsikten.

Det er et stort fokus på at mer av transporten må tas med gange, sykkel og kollektivmidler. Vi er ikke uenige i dette. Mange funksjonshindrede opplever at de gjerne skulle tatt grønne valg, men en kollektivtrafikk som ikke er universelt utformet stenger dem ute. I byområder opplever mange bevegelseshemmede og synshemmede at fortau ikke er trygge gangsoner, men trafikkårer for elsparkesykler. I TØI sin rapport "Elsparkesykler og tilgjengelighet i bymiljø" 1944/2023 (<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74757>), kommer det bl.a. frem at 40-50% opplever at elsparkesykler hindrer fremkommelighet på fortau og til bygg, samt at ca 2/3 opplever utrygghet i møte med elsparkesykler. Det er derfor helt nødvendig at man avvikler muligheten for bruk av liten elektrisk motorvogn på fortau, spesielt i større byer, om man ønsker at bevegelseshemmede skal velge fortau fremfor bil.

Bevegelseshemmede har svært begrensede muligheter til å velge sykkel som alternativ. NAV har utlånsordninger for spesialsykler til voksne over 26 år, men underfinansieringen er så stor at man i flere fylker ga avslag, på grunn av oppbrukte midler, til personer som hadde fått registrert sin søknad inn på NAVs hjelpemiddelsentraler 2.1.23. Dette er alvorlig for bevegelseshemmedes muligheter til å gjøre miljøvennlige transportvalg og underbygger hvorfor sykkel ikke er et realistisk alternativ for en stor del av bevegelseshemmede.

Vi ser behovet for ytterligere parkeringsrestriksjoner. Men når kollektivtrafikken ikke er tilgjengelig og alternativene ikke er mulige, blir alt for mange bevegelseshemmede henvist til egen bil. Erfaringene fra da Oslo fjernet ordinære kommunale parkeringsplasser i indre by, er at det ble langt vanskeligere for bevegelseshemmede å kunne bruke tilbudet i indre by. Mange med HC-kort hadde brukt ordinære parkeringsplasser når HC-plassene var opptatt, eller for langt unna. I Oslo var det, og er det delvis fremdeles, et stort behov for å øke antallet HC-plasser etter fjerning av de kommunale p-plassene. Det er viktig at departementet og SVV gir tydelige signaler om prioritering av og økning av HC-parkeringsplasser når man øker bruken av parkeringsrestriksjoner.

## **Klima – leveranse til prioriteringsoppdraget**

Våre kommentarer om parkeringsrestriksjoner under Byområdene, gjelder også her.

En vesentlig grunn til at det for mange bevegelseshemmede er svært vanskelig å skifte til el-bil, handler om manglende universell utforming av ladeinfrastrukturen. Nasjonal ladestrategi påpeker dette og det er igangsatt et arbeid med en norsk standard for universell utforming av ladeinfrastruktur. Dette er bra, men det haster med å få dette på plass før ladeinfrastrukturen er ferdig utbygd. Av den grunn er vi også kritiske til at transportvirksomhetene ikke omtaler problemstillingen i sitt klima-svar.

## **Universell utforming**

Transportvirksomhetene leverte 7. desember 22 en samordnet forslag på universell utforming. Dette dokumentet hadde svært mange gode tiltak på hvordan universell utforming også i praksis kunne bli et overordna mål. Dessverre ser vi knapt noe av det samordna forslaget igjen i verken fellesbesvarelsene, eller de enkelte transportvirksomhetenes svar på prioriteringsoppdraget. Vi vil nettopp derfor påpeke noen av de gode forslagene som lå i dokumentet:

- Tydelige og krevende mål for NTP-perioden.
- Myndighetene må tydeliggjøre ønsket retning og gi nok ressurser.
- Behov for økt fokus fra ledernivå og generell kompetanseheving på universell utforming.

- Krav om at fylkeskommunene må delta.
- Tydeliggjøre universell utforming i effektpakker.
- Fokus på hele reisekjeder.

Samtidig er vi negative til forslaget om lemping av krav for å definere stasjoner som universell utforming. Vi stiller også spørsmål om å lage en felles definisjon av universell utforming. Definisjonen av universell utforming ligger allerede i CRPD.

### **Tilrettelagt transport – TT**

I det samordnede dokumentet på universell utforming omtales også TT-transport. TT vil i stor grad være alternativet når kollektivtrafikken ikke er universelt utformet. Det er store variasjoner i hvor mye folk i ulike fylker får i sin TT-ordning. Vi ser at flere fylker har slanket sin fylkeskommunale ordning før de søker om den statlige utvidede TT-ordningen. Dette er i strid med regelverket for den statlige ordningen, men skjer likevel. NHF mener det er på høy tid at nasjonale myndigheter stiller krav til de fylkeskommunale TT-ordningene. Dette bør inneholde et minimum antall reiser, eller en minstesum pr år/ halvår. Disse bør likevel være på et nivå som gir TT-brukere reell bevegelsesfrihet, eksempelvis på minimum 150 årlige reiser.

### **AVINOR**

Avinor omtaler ikke i det hele tatt universell utforming i sine svar, på tross av at Stortingets vedtak. De omtaler heller ikke passasjerer med redusert mobilitet. De siste årene har vi gjentatte ganger opplevd at rullestolbrukere nektes å reise alene på fly. Dette er i all hovedsak et problem som er knyttet til Widerøe, og hovedsakelig til FOT-rutene. Det er muligheter for departementet til å stille krav om bl.a. rabatter med mer på disse rutene. Når problemet hovedsakelig ligger hos Widerøe, er det grunn til å påpeke at de oftest bare har en ansatt i kabinen. Vi hører sjelden om samme problemstilling hos flyaktører med høyere bemanning i kabin. Dette kan løses med å sette krav om flere ansatte i kabinen når det er passasjerer med som ikke kan evakuere seg på 90 sekunder. Alternativt kan man på avtalerutene pålegge flyselskapet å stille med gratis ledsagerbillett de gangene de nekter rullestolbrukere å reise alene.

### **Jernbane**

Pr 8.5.23 var bare 45 av 336 jernabestasjoner (13,4%) universelt utformet. 95 stasjoner er tilgjengelige for rullestoler – det betyr at man må bruke heis, eller rampe fra plattform for å komme fra perrongen og inn i toget. Det er ikke uavnlige å bli møtt av heiser som ikke virker, eller togpersonale som ikke klarer å håndtere heisene. Erfaringene viser at det ikke skal mer til enn at toget har stoppet noen meter lenger framme enn normalt, før ramper ikke kan brukes og toget blir utilgjengelig. Å entre toget med heis, eller rampe tar lenger tid, enn å trille rett inn på toget. Ofte er hjelp med heis/ rampe noe av det siste som blir gjort – og noen får spørsmål om de ikke kan vente til neste tog, slik at toget ikke blir forsinket.

Jernbanesektoren sier selv at "Utfordringer knyttet til manglende universell utforming og tilgjengelighet knyttes til planoverganger og manglende trinnfri adkomst, samt manglende universell utforming i gangforbindelser på stasjonsområder og i kollektivknutepunkt", i vedlegg 8; Universell utforming i Jernbanesektorens svar på prioriteringsoppdraget. Samlet gir vedlegg 8 et godt

statusbilde, samt et godt bilde på hvorfor universell utforming er viktig. Dessverre leverer ikke anbefalingene gode nok tiltak til at målene kan nåes.

Videre sier Jernbanedirektoratet i "Helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet" følgende under overskriften "Universell utforming gir god mobilitet for alle reisende": "Universell utforming er et sentralt prinsipp for god mobilitet og tilgjengelighet, slik at flest mulig kan leve aktive og sosiale liv. Det gjenstår fortsatt mye arbeid for å nå målet om universell utforming, der en første milepæl er at 44 prosent av alle togreiser går til eller fra en universelt utformet stasjon innen 2029. Å sikre universell utforming på stasjonene er en del av området for stasjoner og knutepunkt, innenfor såkalte mindre investeringstiltak. Det er Bane NOR som har ansvaret for at midlene til mindre investeringstiltak anvendes målrettet, effektivt og hensiktsmessig innenfor tilgjengelig budsjettramme. Det er kostnadskrevende å oppgradere stasjoner, siden de fleste ble bygget før en begynte arbeidet med å tilrettelegge samfunnet for personer med funksjonsnedsettelse. I dag er det krav om at alle nye stasjoner skal være universelt utformet. En videreføring av mindre investeringstiltak til universell utforming prioriteres."

I Jernbanedirektoratet og BaneNors "Oppfølging av leveransen på prioriteringsoppdraget - Svar fra jernbanen", datert 25.5.23, blir de bedt om å se på konsekvenser og budsjettfordeling om totalbevilgningen reduseres, eller økes med 10%. Ved kutt reduseres midlene til mindre investeringstiltak tilsvarende, og det påpekes samtidig at tiltak som bidrar til universell utforming fordi andre ting ikke kan kuttes. I alternativet med 10% økte budsjettmidler velger Jernbanedirektoratet og BaneNor likevel å ikke sette opp en krone mer til mindre investeringstiltak og universell utforming, på tross av at de innser at det er et stort etterslep og på tross av Stortingets vedtak.

I NTP 2018-2029 ble det besluttet at 44 pst. av alle togreiser skulle være til eller fra en universelt utformet stasjon innen 2029 og 60 pst. innen 2033. I dag er status 15,7%. Frem mot 2029 planlegger Bane NOR å prioritere stasjoner med mange reisende, og hvor det er realistisk og få til universell utforming innenfor fornuftige økonomiske rammer med vekt på pragmatiske løsninger (teknisk og gjennomføring) til brukere av universell utforming. Utover Oslo S, vil Nationaltheatret, Skøyen, Asker og Lillestrøm bli prioritert i arbeidet.

Vi oppfatter at kombinasjonen "pragmatiske løsninger" og "brukere av universell utforming" tyder på at man ikke vil satse på reell universell utforming, men på tilgjengelighetsløsninger for en begrenset gruppe.

**Samlet gir dette klare signaler om at universell utforming av stasjoner ikke er prioritert og at de to aktørene ikke har til hensikt å levere på Stortingets krav.**

I 2025 kommer det 30 universelt utformede nye tog til Østfoldbanen. Norske tog har opsjon på ytterligere 170 tog til lokaltrafikken rundt Oslo. Disse togene er universelt utformet, og har ved perronghøyde på 76 cm trinnfri adkomst. Bare 5 av 24 stasjoner vil ha riktig standardhøyde for plattformer – slik at det er mulig å gå og trille trinnfritt mellom tog og plattform, ved oppstart

NHF mener følgende må på plass i NTP på jernbestasjoner:

- I tillegg til prioritering av universell utforming ved stasjonene med flest av- og påstigninger, mener vi at stasjonene med universelt utformede tog også må prioriteres.
- Det må lages en egen framdriftsplan for universell utforming av togstasjoner, med tidsfrister.

- Skal universell utforming være et overordnet mål og Norge universelt utformet innen 2035, slik Stortinget har vedtatt, må det settes av betydelig mer midler til dette arbeidet på togstasjoner.

I oppdragsbesvarelsen skriver Jernbanesektoren: "Norske tog AS har ansvaret for det rullende materiell på det norske jernbanenettet. Dette innebærer at universell utforming som omfatter adgang til vognmateriell, tillater bevegelse mellom vogner og seterader inne i passasjervogner." Dette er veldig bra, men Norske tog leverer på ingen måte i tråd med sitt ansvar. De nylig bestilte fjerntogene leverer det motsatte:

- Adkomst til kun 1/8-del av toget og ingen trinnfri adkomst
- Bevegelse mellom vogner og seterader kun for de uten rullestol og rullator
- Rullestolbrukende barn, og barn som reiser med rullestolbrukende voksne får ikke tilgang til familievogn/ lekerom.
- Rullestolbrukere som reiser med klassen/ gruppen sin, må sitte for seg selv.
- Rullestolbrukere på arbeidsreise får ikke sitte i den rolige komfortvognen. I stedet blir de henvist til å kjøpe en hel kupe, om den er ledig.
- Rullestolbrukere som ønsker å flytte seg over i en reclainerstol, har ikke adgang til vognene der disse finnes.
- Samlet bare 4 rullestolplasser.

Om NTP skal ta Stortingets vedtak på alvor må det stilles klare krav til materiell som kjører på norske skinner:

- Alle passasjerer skal ha tilgang til alle togets funksjoner.
- Alle tog som kjører på norske skinner skal være universelt utformet.

### Statens vegvesen

Heller ikke SVV omtaler universell utforming som et overordnet mål i sin besvarelse om prioritering av økonomiske rammer. Med tanke på at SVV har et koordinerende ansvar for universell utforming i kollektivtrafikken, hadde det vært naturlig med et større fokus på hvordan det koordinerende ansvaret kan brukes til å få universell utforming til å bli et reelt overordnet mål i all transportplanlegging.

I "Oppfølging av leveransen på prioriteringsoppdraget", fra 26.5.23, påpekes det at universell utforming gir god flyt for reisende som bytter kollektivmiddel, og at dette gir mer attraktive kollektivreiser. Samtidig sier SVV at "det er grunn til å tro at samlet effekt av tiltakene innenfor rammenivå 1 (byrammene) vil ha en lav måloppnåelse innen universell utforming, da rammenivået tilsier at en stor del av midlene brukes for å innfri forpliktelser til pågående store kollektivprosjekter. Ramme 1 gir lite rom for nye tiltak, og prioriteringen av å utvikle sammenhengende universelt utformede reisekjeder blir tilsvarende lav." Etter NHF sin mening er det derfor åpenbart at universell utforming må tydeliggjøres som et overordnet mål, også i transportvirksomhetenes prioriteringer. Når de velger å ikke gjøre det fremstår det som om de ikke ønsker å følge opp Stortingets vedtak.

Med bakgrunn i både effektivitetsøkning, at alle skal ha tilgang til offentlige transportmidler (ref.

CRPD og bærekraftsmålene), samt miljøgevinsten av dette, mener vi transportvirksomhetenes svar er sterkt mangelfulle på universell utforming. Vi mener det er nødvendig med:

- en oversikt over hva som er status på universell utforming i transportsektoren nå.
- hvilke konkrete planer man legger for universell utforming i planens første halvdel.
- hvilke mål som skal være oppnådd innen 2033.

Ut fra dette er det behov for en egen handlingsplan på universell utforming i den kommende NTP.

Norges Handikapforbund utdyper gjerne våre synspunkter i et møte

Med vennlig hilsen  
Norges Handikapforbund

Magnhild Sørbotten /s/  
Leder NHFs samferdselsnettverk