

Nasjonal transportplan 2025-2036

Samferdselsdepartementet
Postboks 3010 dep.
0030 Oslo

Saksbehandler: Wenche Kirkeby

Vår ref.: 22/56408-141

Dato: 3.11.2023

NTP 2025-2036 – oppfølging av utredningsoppdrag: universell utforming

Vi viser til oppdrag fra Samferdsels- og nærings- og fiskeridepartementet av 5. september 2023 om universell utforming. Her bes transportvirksomhetene om å redegjøre for hvor stor andel av infrastrukturen som vil være universelt utformet mot slutten av planperioden 2025-2036, gi et grovt anslag på hvor mye det vil koste å oppnå full universell utforming på den gjenstående infrastrukturen, og utdype målkonflikter og utfordringer med å nå et slikt mål selv med et økt bevilgningsnivå.

Transportvirksomhetene redegjør nedenfor for status for infrastrukturen i dag, hvilke virkemidler som vil gi endringer i planperioden, og hvor stor andel av infrastrukturen som vil være universelt utformet mot slutten av planperioden, gitt virksomhetenes forslag til prioriteringer i planperioden.

Arbeidet er utført i samarbeid mellom Avinor, Bane NOR, Jernbandedirektoratet og Statens vegvesen, og koordinert av Statens vegvesen. Nye Veier har ikke ønsket å delta i arbeidet.

1 Sammendrag

Av 336 togstasjoner for jernbanen er 46 stasjoner universelt utformet og 95 tilgjengelige (november 2023). Mot slutten av planperioden er forventet status 63 universelt utformede stasjoner, med 60 pst. av alle på- og avstigende passasjerer. Bestilte og nyere lokal- og regiontog, og nye fjerntog der heis er nødvendig, oppfyller forskriften TSI PRM. Endringene vil komme gjennom mindre investeringstiltak til stasjoner, nye effektpakker der de omfatter tiltak på stasjoner, nytt togmateriell og ev. tilpasning av togmateriell.

For lufthavnene har Avinor utarbeidet en samlet handlingsplan med utgangspunkt i tilstandsanalyse. Fysiske tiltak i handlingsplanen vil være fullført innen 2036. I tillegg kan det være behov for å følge opp ny bygningsmasse, tilrettelegge for egne ansatte, vurdere løsninger basert på tidligere gjeldende regelverk (TEK10), og informasjons- og tjenstedesign. Endringer vil komme som følge av tilstandsanalyse og tiltak i handlingsplan.

Langs riksvei er 923 av om lag 7 000 holdeplasser (13 pst.) oppgradert siden 2010. 57 kollektivknutepunkter vil være oppgradert ved utgangen av 2023. Gang- og sykkelanlegg og rasteplasser omtales også. Det er ikke tilstrekkelig oversikt over status for riksvei, men gjennom oppgraderinger og nybygging kan aktuell infrastruktur som oppfylle krav til universell utforming

antas å øke fra 10-15 pst. til om lag 20 pst. For å bidra til sammenhengende, universelt utformede reisekjeder blir kryssingssteder og gangatkomster sett i sammenheng med holdeplasser, og ulike behov for mindre tiltak sett i sammenheng på strekninger, og tiltak for universell utforming inkludert. Endringene vil komme gjennom store prosjekter, mindre investeringer, og i noen grad store prosjekt og mindre tiltak i byområdene.

Med en usikkerhet på 40-50 pst. er det grovt anslått behov for 70 mrd. 2024-kr for stoppesteder og knutepunkter for kollektivtrafikken på riksvei og jernbane, og 110 mrd. kr hvis øvrig riksveiiinfrastruktur medregnes, for å oppnå full universell utforming på gjenstående infrastruktur innen utgangen av planperioden. For 274 stasjoner på jernbanen utgjør dette behov for 40 mrd. kr. Oppgraderinger og tilpasninger av togmateriell er ikke medregnet. I tillegg kommer kostnader til oppgraderinger på lufthavner som finansieres over Avinors virksomhet. For riksvei er behovet for holdeplasser og kollektivknutepunkter anslått til 30 mrd. kr, og ytterligere 50 mrd. for annen infrastruktur som rasteplasser og gang- og sykkelanlegg.

Med et mål om å oppnå universelt utformet transportinfrastruktur innen 2035, vil de viktigste målkonfliktene være knyttet til at andre tiltak kan ha høyere beregnet samfunnsnytte. For transportvirksomhetene vil det også være en avveining av ressursbruk mot andre tiltak som bidrar til bevegelsesfrihet, som opplæring av og nok personell, utvikling av tjenstedesign og digitale tjenester, og assistansetjeneste, samt god drift og vedlikehold som er nødvendig for å kunne nytte infrastrukturen. Utfordringer med å nå målet innen 2035 kan være tidkrevende planprosesser og samarbeid på tvers av aktører og forvaltningsnivåer, kapasitet i form av personressurser med kompetanse i virksomheten og leverandører, at det mangler kunnskap og teknologi for å finne gode løsninger på noen områder, og avveininger mellom ulike hensyn i samme prosjekt.

Universelt utformet transportinfrastruktur er et «bevegelig mål», ved at kollektivtrafikken, andre mobilitetsløsninger, trafikantenes forventninger og formelle krav til universell utforming endrer seg over tid.

2 Innledning

I tidligere leveranse om [universell utforming](#) i utredningsoppdraget, viser transportvirksomhetene til at det er krevende å nå et mål om universelt utformet infrastruktur i 2035. I dette oppdraget blir transportvirksomhetene bedt om å utdype hva som vil gjenstå ved utløpet av planperioden 2025-2036, og hva dette vil koste.

Samferdselsdepartementet ber i oppdraget om mer informasjon fra transportvirksomhetene, som oppfølging av leveransene på utrednings- og prioriteringsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025 – 2036. For å ha et grunnlag for å kunne vurdere oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 1233, 15. juni 2021, har Samferdselsdepartementet behov for noe mer informasjon, og ber transportvirksomhetene:

- 1 Redegjøre for hvor stor andel av infrastrukturen som vil være universelt utformet mot slutten av planperioden, gitt de prioriteringene av ressursbruken som virksomhetene foreslår i sine leveranser på prioriteringsoppdraget som har frist 3. oktober 2023
- 2 Gi et grovt anslag på hvor mye det vil koste å oppnå full universell utforming på den gjenstående infrastrukturen innen utgangen av planperioden. Vi ber om ett anslag for hver transportsektor (vei, jernbane og luftfart), samt et samlet tall for hele transportsektoren.

- 3 Utdype utfordringene som gjør at det vil være krevende å nå et slikt mål selv med et økt bevilgningsnivå og ev. kommentere på UU mål ift. øvrig måloppnåelse.

Samferdselsdepartementet peker på følgende bakgrunn:

- Transportvirksomhetenes svar på utredningsoppdraget og [prioriteringsoppdraget](#) til Nasjonal transportplan 2025-2036 i brev av hhv. 22. januar 2023 og 31. mars 2023.
- [Brev](#) fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet av 9. mai 2023 om oppfølging av leveransen på prioriteringsoppdraget.
- Anmodningsvedtak nr. 1233, 15. juni 2021, «*Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer for å sikre at universell utforming av samferdselssektoren innarbeides som et overordnet mål i all transportplanlegging for å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035*» som Stortinget traff ved behandlingen av Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033, jf. Innst. 653 S (2020–2021)
- Utredningen [Universell utforming av transportsektoren](#) (TØI rapport 1896/2022) gjennomført av TØI på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Samferdsel inngår i arbeidet for et universelt utformet samfunn:

Målet om universell utforming av samferdselssektoren inngår i arbeidet med et universelt utformet samfunn. Likestillings- og mangfoldutvalget la i mai 2023 frem utredningen [NOU 2023: 13 På høy tid— Realisering av funksjonshindredes rettigheter](#). Der anbefaler de at arbeidet med et universelt utformet samfunn med lik tilgang til teknologi, informasjon, fysiske omgivelser, varer og tjenester, får høyere prioritet, tydelig ansvar og tidsfrister. De anbefaler at Regjeringen legger frem en ny forpliktende handlingsplan med klare tidsfrister for å komme i mål.

De foreslår videre å utrede om tolkningen av uforholdsmessig byrde i lovgivningen angående universell utforming er i tråd med lovgivers intensjon. De anbefaler at det statlige rådet for likestilling for funksjonshindrede blir gjenopprettet, og mandatet revurdert. De peker også på at funksjonshindrede må inkluderes i mangfoldbegrepet, inngå tydeligere som gruppe i den offentlige mangfoldpolitikken, og omtales eksplisitt i offentlige føringer og tiltak som omhandler mangfold.

Deltakere i virksomhetenes arbeidsgruppe har vært:

Gard Weibye, Avinor AS

Hedda Klemetzen, Jernbanedirektoratet

Hege Narvåg, Bane NOR SF

Liv Øvstedal, Statens vegvesen

3 Status for transportinfrastrukturen i 2036

Transportvirksomhetene er bedt om å redegjøre for hvor stor andel av infrastrukturen som vil være universelt utformet mot slutten av planperioden, gitt de prioriteringene av ressursbruken som virksomhetene foreslår i sine leveranser på prioriteringsoppdraget med frist 3. oktober 2023.

Nye Veier valgte som nevnt å ikke delta i arbeidsgruppen. Effekter på Nye Veiers strekninger er derfor ikke omtalt. De oppgir at de i hovedsak gjennomfører større utbygginger, der de forholder seg til krav og regelverk for universell utforming.

Alle kostnader er oppgitt i 2024-kr. Status ved utgangen av 2022 er omtalt av transportetatene i leveransen [Universell utforming. Utredningsoppdraget, Nasjonal transportplan 2025-2036](#).

3.1 Forventet status for jernbaneinfrastruktur

Jernbanens forslag til ressursbruk for NTP 2025–2036 påvirker oppnåelse av økt tilgjengelighet og universell utforming på tre områder, hovedsakelig: Gjennom mindre investeringstiltak til stasjoner og knutepunkt, gjennom nye effektpakker dersom disse omfatter tiltak på stasjoner og gjennom innføring eller tilpasning av togkjøretøyer.

3.1.1 Mindre investeringstiltak og effektpakker

Det er totalt 336 togstasjoner i Norge. 46 har status universelt utformet, 95 har status tilgjengelige (november 2023).

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har foreslått samme nivå på mindre investeringer til stasjoner og knutepunkter innenfor de tre plantekniske rammene gitt i prioriteringsoppdraget. Dette er planlagt å gi følgende måloppnåelse i planperioden:

44 pst. av alle av- og påstigninger vil skje fra en universelt utformet stasjon i 2029 og 60 pst. av alle av- og påstigninger vil skje fra en universelt utformet stasjon i 2033. Oppgradering av stasjonene Oslo S, Nationaltheatret, Skøyen, Asker, Bergen, Drammen og Horten vil blant annet bidra til oppnåelse på 60 pst. i 2033 (totalt 63 universelt utformede stasjoner).

Årene 2033-2036 (resten av planperioden) har vi ikke tall for, men siden vi prioriterer prosjektene med størst nytte, vil nytten være vanskelig å oppnå med mindre stasjoner. Omfattende oppgraderinger på veldig mange flere småstasjoner må til for å oppnå 100 pst. måloppnåelse.

Jernbanen består av mange små stasjoner hvor nytten ansees som lav, men som kan bli universelt utformet hvis det er andre forhold som gjør at man blir nødt til å utforme universelt. Dette vil ikke gjøre det store utslaget på prosentantallet av- og påstigninger fra en universelt utformet stasjon. En reise omhandler alltid to stasjoner, man vil ikke få en utformet universelt reisekjede før start- og endestasjon er universelt utformet.

Effektpakker består av prosjekter og tiltak som i sum skal gi en positiv effekt for jernbanen og samfunnet som helhet. Dette betyr ikke nødvendigvis at en stasjon blir universelt utformet. Om en stasjon blir universelt utformet avhenger av om tiltak er bygging av nye plattformer eller vesentlig endring av eksisterende plattformer. Slike tiltak utløser krav til universell utforming av plattformer og adkomst til disse. Med anbefalt nivå for mindre investeringstiltak til området stasjoner og knutepunkter, kan stasjoner som i utgangspunktet ikke får universell utforming, allikevel oppgraderes til universelt utformet, men også her må det prioriteres i forhold til størst nytte, for flest mulig. Oppgradering mot universell utforming kan, på grunn av kostnader, prosjektgjennomføring etc., måtte tas over tid.

To effektpakker som er definert som bundne (påbegynte) i Jernbanedirektoratet og Bane NORs forslag til prioriteringer vil bidra til bedret tilgjengelighet og universell utforming for togreisende:

Effektpakken *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss)* inkluderer bygging av en helt ny Moss stasjon i henhold til krav om universell utforming, og effektpakken *Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Tønsberg)* inkluderer oppgradering av Tønsberg stasjon til universell utforming.

Dette er inkludert i måloppnåelsen beskrevet ovenfor.

3.1.2 Kjøretøyer

Den nyeste delen av lokal- og regiontogflåten oppfyller allerede i dag kravene fra forskriften TSI PRM, som er jernbanen sitt sektorspesifikke regelverk for tilgjengelighet. Forskriften regulerer utforming for tilgjengelighet og tilgang til funksjoner for personer med spesielle behov. Dette gjelder Flirt-togene (typene 74, 75 og 76), som alle har trinnfri adkomst på stasjoner der plattformene er 760 mm høye. De har tilrettelegging om bord slik at alle brukergrupper har tilgang på alle funksjoner i toget, slik som sitteplass, toalett og serveringstilbud. Det gjelder i all hovedsak også for type 72. Ved andre plattformhøyder enn 760 mm er av- og påstiging for personer som ikke kan gå i trapp eller passere trinn, tilrettelagt med bruk av heis og ramper, slik at tilbudet tilfredsstillende de kravene som er satt i det sektorspesifikke regelverket.

Dette vil også gjelde nye lokal- og regiontog som er bestilt og som vil settes i trafikk fra og med 2025.

Dagens flåte av fjerntog og de eldre kjøretøytypene i lokal og regiontog flåtene er bygget før dette regelverket gjaldt, og selv om det er ettermontert heiser så er innvendig utforming ikke optimalisert for alle brukergrupper. Det er gjort tilpassinger innenfor de fysiske rammene som allerede er i kjøretøyet, og da kommer man ofte ikke til et optimalt nivå, selv om man klarer å dekke minimumskrav til en viss grad.

Det er bestilt nye fjerntog (type N10) som vil settes i trafikk i årene 2026-2029. Disse vil oppfylle TSI PRM og være tilgjengelige i tråd med jernbanens sektorspesifikke regelverk. Dette vil gjelde for plattformer mellom 300 mm og 760 mm. Av- og påstigning for personer som ikke kan benytte trapper vil bli løst ved bruk av heis, slik dette regelverket åpner for der trinn må betraktes som nødvendige, og ikke kan unngås av hensyn til andre egenskaper ved toget.

Når det gjelder aktuelle løsninger og kostnader for å oppnå trinnfri av- og påstigning og forbedret tilgjengelighet i de nye fjerntogene, vil Jernbanedirektoratet og Norske tog besvare dette utførlig i svar på eget oppdrag om temaet gitt av Samferdselsdepartementet, og med frist 1. mars 2024.

3.2 Forventet status for infrastruktur for luftfart

Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor, og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Selskapet er kategorisert som et kategori 2-selskap der eier søker mest mulig bærekraftig og effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål innenfor en finansielt forsvarlig ramme.

I 2013 kom "forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelsehemmedes rettigheter ved lufttransport", som blant annet har krav om opprettelse av status for universell utforming og en tiltaksplan. Avinors mål har vært å utføre en tilstandsanalyse

for universell utforming for alle lufthavnene, samt å opprette en tiltaksplan. Denne tiltaksplanen er basis for de årlige tiltakene som budsjetteres og gjennomføres.

Avinor har gjennom flere år (2014-2019) utført tilstandsanalyser for universell utforming av lufthavnene, og årlig budsjettert og utført tiltak innen en samlet plan for de 43 lufthavnene. Ambisjonen har i utgangspunktet vært å fullføre tiltakene som helhet innen utgangen av 2025, men Covid 19 og påfølgende krevende økonomisk situasjon har gjort at Avinor har måttet prioritere avvik som har kunnet resultere i personskade, mens tiltak av mindre alvorlig karakter vil måtte tas på et senere tidspunkt. Dette inkluderer blant annet et merkeprosjekt som skal sikre helhetlig merking av glassfelt, dører og komplettering av ledelinjer. Prioriterte tiltak vil utføres innen utgangen av 2025 eller 2026. Innen 2036 vil planlagte fysiske tiltak innen universell utforming i hovedsak være utført.

Avinors bygningsmasse består av mange eldre bygg fra perioden 1970 og nyere, og oppført etter eldre forskrifter. Det ble i 2014/2015 likevel lagt til grunn at det var gjeldende forskrift den gang, TEK10, som skulle ligge til grunn for tilstandsanalysene, og som skulle være utgangspunkt for tiltakene. På et tidspunkt vil det måtte være behov for å legge til grunn et nyere forskriftsnivå. Det vil da måtte gjennomføres nye tilstandsanalyser, men det forutsettes at dette finner sted etter at tiltaksplanen i hovedsak er gjennomført i 2025/2026.

Tiltakene så langt har i hovedsak satt søkelys på publikumsarealer, men det vil utover i planperioden være nødvendig å tilrettelegge for egne ansatte i større grad enn tidligere.

Avinor opplever at det hos brukergruppene er et større behov for tiltak innen tjenestedesign og informasjonsoverføring. Det er et behov som kommer i tillegg til de fysiske tiltakene, som har betydning for informasjonsflyten ved lufthavnene, og som vil ha betydning for samarbeid med andre leverandører og utforming av produkter. Dette er noe som vil måtte vurderes som ytterligere tiltak.

3.3 Forventet status for Statens vegvesens veiinfrastruktur

Staten har ansvar for om lag 10 500 km riksveier inkludert europaveier. Vi omtaler hele riksveinettet.

Status for veiinfrastrukturen er kort omtalt i [Universell utforming. Utredningsoppdraget, Nasjonal transportplan 2025-2036](#). Det er behov for bedre oversikt over status for universell utforming av infrastrukturen og rutiner for å opprettholde oversikt, for prioritering, planlegging og vurdering av måloppnåelse.

Utgangspunktet er dagens situasjon og forventede endringer gitt Statens vegvesens prioriteringer i 2024 og ved rammenivå 2 i planperioden 2025-2036. Utbygging av ny vei i form av store prosjekter i porteføljen forutsettes gjennomført på minst 11 pst. av riksveinettet i 2036, sammenliknet med 2010, og med tilfredsstillende kvalitet for universell utforming på holdeplasser og sideanlegg, med videre.

Fordeling av midler til mindre investeringer fastsettes i gjennomføringsplanen for 2025 - 2030. Det har over tid vært nedgang i midler til målrettede mindre tiltak utenom byområder til fordel for lengre utbedringsstrekninger. Videre er midler til de ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler ikke medregnet i rammer for mindre, målrettede riksveiltak. For å anslå effekter for universell utforming er det gjort forutsetninger om fordelingen til ulike tiltaksområder. Det er tatt utgangspunkt i tilsvarende prioriteringer mellom ulike typer tiltak som for gjennomføringsplanen 2022 – 2027. I tillegg har vi vist et alternativ med innsats for holdeplasser

og kollektivknutepunkter på riksvei tilnærmet som nivået de senere årene, hvor midler til tiltak i de ni byområdene ikke inngår. Disse midlene ser ut til i stor grad å bli benyttet på fylkes-/kommunalvei. Størrelsesorden for effekter blir derfor angitt som et intervall.

Det er utfordrende å anslå effekter for riksvei av tiltak i byområdene i planperioden 2025 - 2036. Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak prioriteres der det er størst potensial for trafikk, eller behov for sikker skolevei, og inngår for en stor del i rammen til byområder. Både store kollektivprosjekter og mindre tiltak for kollektiv, sykkel og gange forbedrer status i byområdene, i hovedsak på fylkeskommunalt og kommunalt veinett. Porteføljen i byvekstavtaleområdene avgjøres i årlige budsjettavtaler i samarbeid mellom stat, fylkeskommune og kommuner.

3.3.1 Kollektivholdeplasser for veitransport

På statlig veinett er det om lag 7 000 bussholdeplasser og noen stoppesteder for andre kollektivmidler. Forventninger til kollektivtilbudet og kravene til universell utforming endres, infrastrukturen må vedlikeholdes og i løpet av planperioden vil noen holdeplasser trenge oppgradering som ikke vurderes slik i dag. 923 holdeplasser er oppgradert i perioden 2010 - 2022. Med oppgraderinger og nye holdeplasser på veistrekninger hvor det bygges ny vei forventes holdeplasser som tilfredsstillende krav til universell utforming å ligge i området 14 - 22 pst., anslagsvis 18 pst., i 2036. Dette er et anslag med stor usikkerhet, knyttet til fordeling av midler innen mindre investeringer og tiltak i byområder.

Tiltak kan blant annet være opphøyd plattform med holdeplasskantstein, jevnt dekke, belysning, sitteplasser og lehus. Utbedringstiltak med utskifting av utstyr, kantstein og dekke har antatt total kostnad per holdeplass på 2,75 mill. kr. Antatt byggekostnad for en ny holdeplass er 5,5 mill. kr¹.

Opphøyd plattform med holdeplasskantstein gir lettere påstigning for laventre- og lavgolvbusser, mens langdistansebusser har høyere innstigning med flere trinn.

Det kan være behov for å utbedre kryssingssteder og gangatkomster til holdeplassene.

3.3.2 Kollektivknutepunkter for veitransport

Slike kollektivknutepunkter beskrives f.eks. i kollektivhåndboka, kan svært mange steder defineres som kollektivknutepunkt. For å kunne beskrive andelen som har universell utforming, må det totale antallet kunne avgrenses. Det er behov for å definere kriterier for hvilke kollektivknutepunkter for veitrafikk som regnes som viktige. Og for ulike kollektivknutepunkter er det behov for kriterier for i hvilke situasjoner det kan forventes at Statens vegvesen etablerer eller tar ansvar for lehus, toaletter, venterom, mobilitetspunkt, parkering osv. Dette kan bidra til å avklare forventninger mellom aktører.

Kollektivknutepunkter bidrar til enkle og effektive overganger for trafikanter og transportører ved å legge til rette for på- og avstigning og omstigning mellom kollektive transportmidler. De kan kombineres med andre transportløsninger som sykkelparkering, delesykler, bildeling, samkjøring, innfartsparkering og taxi. Det kan være kollektivterminaler med venterom, toaletter og billettsalg, gateterminaler i form av en samling holdeplasser, eller omstigningsholdeplasser. Lokale, regionale og nasjonale kollektivknutepunkter er heller ikke entydige begrep.

¹ Kostnaden omfatter utskifting av masse for tilstrekkelig underbygning, nytt dekke, leskur m/utstyr, led-belysning og taktile ledelinjer. Merverdiavgift, prosjekteringskostnader og byggherrekostnader er inkludert.

Knutepunkter involverer en eller flere eiere av infrastruktur, som kommuner, fylkeskommuner, Statens vegvesen, Nye Veier og/eller Bane NOR. Fylkeskommunene har ansvar for å koordinere planlegging og gjennomføring av tiltak i større knutepunkter².

Statens vegvesen har ansvaret for planlegging, utbygging og drift av kollektivknutepunkter på egne riksveier som betjener riksveitrafikk, både med direkte avkjørsel fra riksvei og andre som av areal- eller trafikktekniske årsaker lokaliseres i umiddelbar nærhet med adkomst fra en annen vei. Dette omfatter kollektivknutepunkter på statlige ferjeleier.

Statens vegvesens ansvar for kollektivknutepunkter langs egen riksvei omfatter investeringer i kjøreareal, plattformer, gang- og sykkelatkomst, lehus/overbygg, sykkelparkering, informasjonstavle, belysning, og innfartsparkering der dette er formålstjenlig som del av knutepunktet. Der det er vanlig med lengre ventetid for passasjerene kan Statens vegvesen bekoste bygging av venterom og toaletter, eller gi tilskudd når dette bygges som en del av private service-tilbud. Ansvaret omfatter ikke elektronisk ruteinformasjon annet enn framføring av strøm.

Det mangler som nevnt en oversikt over aktuelle viktige kollektivknutepunkter langs riksvei, som kan gi støtte for hvordan Statens vegvesen kan prioritere mellom knutepunktene, der Statens vegvesen har ansvaret alene og der etaten har ansvar sammen med andre. Kollektivtilbudet endres over tid og det vil være behov for jevnlig kontakt med fylkeskommunene for å holde oversikten oppdatert. Videre er det erfaringsmessig utfordrende å få tak i passasjertall, og de er ofte ikke sammenlignbare.

Ansvar og koordinering av aktører er omtalt flere steder³. Det er identifisert flere utfordringer knyttet til Statens vegvesens ansvar og samarbeid med andre:

- Det er uklart hvem som kan bestemme hva som skal være standard og funksjoner som tilhører et kollektivknutepunkt.
- Flere steder har kommunen, fylkeskommunen eller busselskap bygd, driftet og vedlikeholdt knutepunkter som ifølge veieieransvaret kan legges til Statens vegvesen, og det kan være forventninger om at Statens vegvesen skal overta. Da overtar man også utfordringer, som grunneieravtaler mv.
- Det er manglende forståelse for avgrensingen av Statens vegvesens ansvar for kollektivknutepunkter. Andre aktører vil at Statens vegvesen skal ta ansvar for terminalbygg, toaletter, tilhørende parkeringsareal (parkeringskjeller, parkeringstak) osv.
- Det er manglende forståelse for at det er lange prosesser for å skaffe finansiering.

Det er 16 ferjesamband med 36 anløpssteder i drift på riksveinettet⁴. Det er lagt til grunn at E39 Mortavika – Arsvågen driftes ut året 2031, og blir avløst av E39 Rogfast fra 1.1.2032. Ved inngangen til planperioden er det behov for tiltak for universell utforming på omtrent alle riksveiferjeleier, men omfanget varierer. Fasiliteter for publikum på ferjeleiene bør være tilgjengelige for alle. Det er behov for løsninger som sikrer HC-kjøretøyer dedikert plass om bord og mulighet for å komme ut av kjøretøyet i ferjekø og på ferja (NHF 2009⁵), men det synes utfordrende å finne gode praktiske løsninger for dette. Aktuelle tiltak er:

² Nasjonal transportplan 2014-2023, [Regjeringens handlingsplan for kollektivtrafikk](#) 2018, [Veileder for helhetlig knutepunktutvikling](#) 2018.

³ Bl.a. Nasjonal transportplan 2014-2023, [Regjeringens handlingsplan for kollektivtrafikk](#) 2018 s. 31, [Veileder for helhetlig knutepunktutvikling](#) 2018.

⁴ [Samlet oversikt over alle ferjesamband | Statens vegvesen](#)

⁵ NHF (2009): [Med kurs for universell utforming på ferjer](#). Norges Handikapforbund Nord Vest.

- Trygge sammenhengende gangforbindelser og påstigning til ferje, atskilt fra kjøreareal, med belysning og sikring av kaikant, på om lag 27 av 36 anløpssteder
- Bedret tilgang til HC-toaletter og venterom på noen anløpssteder
- Bedre plassering og utforming av utemøbler mv. slik at det gir tilgang for alle

Uten en klar avgrensning av begrepet kollektivknutepunkt og kriteriene for viktighet, er det vanskelig å vite hvor mange kollektivknutepunkter som inngår som det skal rapporteres status for. Antallet avhenger av hvordan man definerer «viktig», men vi kan forsøksvis grovt anslå antall viktige kollektivknutepunkter langs riksvei til i størrelsesorden 200-300. Til sammenligning rapporterer Jernbanedirektoratet status for 339 togstasjoner og Avinor for 45 flyplasser.

Basert på gjennomførte oppgraderinger anslås snittkostnader på om lag 30 mill. kr per kollektivknutepunkt. Store kollektivknutepunkter, spesielt i by, vil endre kostnadsbildet vesentlig.

Statens vegvesen har oppgradert 55 kollektivknutepunkter i perioden 2010 – 2022, og to kollektivknutepunkter ligger inne i planene for 2023. Gjennom store prosjekter og mindre investeringer er antallet grovt anslått å kunne øke til 75 - 140 kollektivknutepunkter i 2036, andelen av disse som kan regnes blant viktige kollektivknutepunkter er usikkert. Store og kompliserte kollektivknutepunkter vil gi lavere antall. Omstigningsknutepunkter som faller utenfor avgrensingen, inngår som holdeplasser. Anslaget har stor usikkerhet, spesielt knyttet kostnader for enkelte kompliserte kollektivknutepunkter og fordeling av midler innen mindre investeringer.

3.3.3 Mer om holdeplasser, kollektivknutepunkter og sammenhengende reisekjeder langs riksvei

Mindre investeringer på riksvei består av vei-/skredprosjekter under 1 mrd. kr, utbedringsstrekninger, mindre, målrettede tiltak (utbedring, trafiksikkerhet, kollektiv/UU, gang/sykkel og miljø/service), fornying og ITS. I tillegg kommer porteføljen over 1 mrd. kr og tilskuddsmidlene i byvekstavgiftene, omtalt over. Behovene er store og rammene som nevnt begrensede.

Generelt prioriterer Statens vegvesen målrettede mindre tiltak på de mest trafikkerte riksveistrekningene. Dette gjelder også knutepunkter. I tillegg prioriteres utbedringsstrekninger hvor ulike investeringstiltak ses i sammenheng med hverandre og med vedlikehold, og der tiltak for universell utforming inngår der det er aktuelt. Dette kan i noen grad være i en motsetning til en strategi om å utbedre flere ulike barrierer for universell utforming på noen utvalgte lengre reistrekninger for å oppnå sammenhengende reisekjeder. For knutepunkter kunne det alternativt vurderes om geografisk fordeling, klimatiske forhold og nærhet til annen tilgjengelig infrastruktur som toaletter og venterom, skal tillegges vekt i tillegg til antall passasjerer. Ansvaret for å koordinere kartlegging og tiltaksplaner på kollektivknutepunktene ligger hos fylkeskommunene.

Statlige midler til tiltak i byområdene bidrar til å prioritere reisekjeder med mange trafikanter. Videre bidrar samarbeidet mellom partene i byområdene til muligheter for å satse helhetlig på reisekjeder.

For Statens vegvesens del av riksveiene gjennomføres vurdering av behov for tiltak. Det benyttes i hovedsak to strategier for å bidra til sammenhengende universelt utformede reisekjeder. Den ene har vært å utvide prosjektene, slik at en oppgradering av f.eks. en holdeplass også utløser oppgradering av kryssingssted og gangatkomster til holdeplassen. Midlene for mindre, målrettede investeringer har imidlertid blitt mindre over tid, og det kan ha gitt mindre rom for denne

strategien. En annen strategi har vært å få med tiltak for universell utforming der det skal gjøres andre tiltak.

Det er gjort en vesentlig innsats for å anskaffe nye riksveiferjer med god utforming. Forbedring av ferjeleiene vil derfor bidra til universelt utformede reisekjeder.

Midlene til de ulike målrettede tiltakene er ikke store nok til at man kan oppgradere hele strekninger, dermed spres enkelttiltak ut over landet der de synes å haste mest. Tiltak i byområder med mange trafikanter koster ofte for mye til å bli realisert innenfor rammen for mindre investeringer.

Forventninger til standarden for kollektivtransporten og kravene til universell utforming endres over tid, og all infrastruktur må vedlikeholdes.

3.3.4 Tilrettelegging for gående og syklende

Det er 1 546 km gang- og sykkelveier langs riksveinettet. I perioden 2010-2022 er det bygd 510 km. I perioden 2012-2019 ble 604 km (40 pst.) av gang- og sykkelveiene langs riksvei utbedret. Behovet for ytterligere gang- og sykkelanlegg langs riksveinettet er anslått til 400 km i byer og tettsteder og 1 300 km utenfor byer og tettsteder. Aktuelle tiltak:

- Tilrettelegge skolevei inntil 4 km fra skolen
- Knytte sammen eksisterende anlegg til sammenhengende ruter i og mellom tettsteder
- Oppgradere eksisterende tilbud til løsninger som dekker dagens trafikk
- Fullføre den statlige delen av hovedsykkelveinettet i små og mellomstore byer og tettsteder
- Trafikksikkerhetstiltak for å oppnå flere gående og syklende uten økning i antall drepte og hardt skadde trafikanter (jf. nullvekstmålet). Dette gjelder spesielt sikring av kryssingssteder i store og små byområder, i tettsteder og langs randbebyggelse.

Kostnader for nye anlegg for gående og syklende langs riksvei er anslått til 33 mill. kr per km. I tillegg er det behov for utbedringer i eksisterende veinett. Tiltak og kostnader må vurderes hvert sted. Tiltakene vil komme som del av store prosjekter og mindre investeringer langs riksvei, og i noen grad som del av store og mindre tiltak i byområdene.

3.3.5 Rasteplasser

Det er om lag 450 rasteplasser langs riksveinettet (vegkart.no, oktober 2023) med variasjon i standard, kvalitet, utstyrsnivå og avstand mellom rasteplassene. 73 er helårsåpne. Datagrunnlaget gir ikke oversikt over universell utforming av atkomstforhold, sittegrupper, utstyr for søppelhåndtering, toaletter, mv. Av toalettanlegg langs riksveinettet er 256 registrert som universelt utformet, 54 oppfyller ikke kriteriene og for 40 anlegg mangler opplysninger. Mange av disse er på rasteplasser. Andre steder kan være ferjeleier, kollektivknutepunkter, trafikkstasjoner, kontrollplasser mv.

Iht. [rasteplass-strategi for riksvei](#) fra 2020 med mål om 150 hovedrasteplasser, er det behov for 44 nye hovedrasteplasser og oppgradering av om lag 67 eksisterende. Det kan bli behov for litt flere, når nye EU-krav til avstander mellom rasteplasser på TEN-T veinettet trår i kraft.

Publikumsfunksjoner på rasteplassene skal være tilgjengelige for alle. To strategier for tiltak er aktuelle:

- Omstrukturering der man bygger eller oppgraderer en hovedrasteplass med gitt standard hver 60/100 km, og sanerer andre mindre rasteplasser som ikke er nødvendige som utsiktssteder for turisttrafikken, se [rasteplass-strategi for riksvei](#) (2020).
- Oppgradering av eksisterende rasteplasser slik at det er likeverdig tilgang til publikumsfunksjoner. Dette kan være forbedring av HC-toalett, automatisk døråpner, supplering med nye sittegrupper, rampe som tillegg til trapp, kontrastmarkering etc.

Strategidokumentet for rasteplass-strategien (2020) gir følgende anslag for gjennomsnittskostnader, prisjustert til 2024-NOK:

Standardnivå	Ny hovedrasteplass	Oppgradere eks. rasteplass	Tilleggs kostnader
Basisnivå	18,3 mill. 2024-kr	8,6 mill. 2024-kr	Erverv av grunn Fremføring av vann/avløp
Økt standardnivå	36,8 mill. 2024-kr	12,3 mill. 2024-kr	Fremføring av strøm, trekkerør for ladeinfrastruktur

Dersom vi antar at 20 pst. har økt standardnivå, betyr 44 nye hovedrasteplasser kostnader i størrelsesorden 970 mill. kr og 67 oppgraderte plasser kostnader i størrelsesorden 630 mill. kr. Det vil være behov for mindre tiltak på øvrige rasteplasser som beholdes. En del av disse vil være oppgraderte de siste årene.

Store prosjekter og mindre investeringer i planperioden forventes å bidra til i størrelsesorden 14 - 25 nye og oppgraderte hovedrasteplasser, av et anslått behov på 111 mill. kr. Da er det ikke regnet med oppgraderinger på øvrige rasteplasser. Anslaget er usikkert og avhengig av fordelingen av midler innenfor mindre investeringer.

3.3.6 Annen veinfrastruktur

Tiltak for universell utforming vil være aktuelt også på andre anlegg, som parkeringsanlegg, eventuelt drosjeholdeplasser og annen infrastruktur langs riksveinettet. Deler av veinettet har mange tunneler. Funksjonshemmedes organisasjoner opplyser at bilførere er utrygge på om de som rullestolbrukere kan benytte nødtelefoner og rømningsveier. Bussførere har pekt på utfordringer som kan oppstå, samt utstyr og bemanning, ved evakuering av rullestolbruker fra buss hvis det skulle skje en ulykke i tunnel. Tunneler er også en utfordring for syklistene. Det mangler system for å varsle bilførere om syklist i mange tunneler (det finnes noen steder), også der det ikke er omkjøringsmulighet for syklistene. Dette er ikke en utfyllende beskrivelse av aktuelle tiltak.

3.4 Felles utfordringer og samordning

Felles prinsipper for prioriteringer og prosesser som bidrar til samordning for å løse felles helhetlige reisekjeder, vil kunne gjøre det lettere for transportvirksomhetene å prioritere egne tiltak for felles beste.

God uttelling for investeringer i infrastruktur er avhengig av tilstrekkelige midler til drift, vedlikehold og personell. I hele reisekjeder inngår også kommunale og fylkeskommunale veinett og anløpssteder for sjøtransport, se også kap. 4.

4 Kostnader for å oppgradere gjenstående infrastruktur

Transportvirksomhetene er bedt om å gi et grovt anslag på hvor mye det vil koste å oppnå full universell utforming på den gjenstående infrastrukturen innen utgangen av planperioden. Det er bedt om ett anslag for hver transportsektor (vei, jernbane og luftfart), samt et samlet tall for hele transportsektoren.

Grove anslag på kostnader er på utredningsnivå med usikkerhet 40-50 pst., og er oppgitt i 2024-kr.

4.1 Kostnader for jernbaneinfrastruktur

Bane NOR anslår at kostnad for oppgradering av gjenstående 274 stasjoner (med status tilgjengelig og ikke tilgjengelig) og dertil full måloppnåelse, vil være 40 mrd. kr (2024-kr, med forutsetninger om dagens entreprenørmarked, stengt togtrafikk for å bygge, mm). Utgangspunktet for kostnaden har vært 150 mill. kr i snitt per stasjon hvor de mest kostnadskrevene tiltakene er plattformheving, overgangsbros eller undergang til plattform og eventuelle jernbanetekniske tiltak.

Dette inkluderer å tilpasse plattformer på alle stasjoner der det går lokal- og regiontog til en høyde på 760 mm, slik at det blir trinnfri av- og påstigning.

For stasjoner der det stopper fjerntog, er det teoretisk mulig å tilpasse egne plattformer eller områder på plattformer til 1 200 mm, samt å gjøre om inngang til toget der det i dag er en trapp. Dette vil gjøre plattformen ubrukelig for tog med standardisert gulvhøyde, og kan ikke anbefales. Et annet alternativ ville vært å redesigne alle fjerntogene innvendig. Dette vil være svært omfattende og kostbart, og løsningene fremstår som dårlig egnet og dårlig teknisk gjennomførbare. Jernbanedirektoratet og Norske tog jobber med å vurdere aktuelle løsninger og kostnader i svar på oppdrag gitt av Samferdselsdepartementet, og med frist 1. mars 2024.

4.2 Kostnader for infrastruktur for luftfart

Avinors virksomhet skal bygge opp under regjeringens overordnede mål for transportsektoren. Avinor finansierer som hovedregel sine investeringer selv, og det er Avinors konsernstyre som vedtar selskapets investeringer.

Avinor budsjetterer og utfører fysiske tiltak innen universell utforming ved de mellomstore og mindre lufthavnene for ca. 5-7 mill. kr pr år. Tiltak innen universell utforming ved de store lufthavnene som forbedringsarbeid og tiltak som inngår i større prosjekter er vanskelig å skille ut i egne poster, men anslagsvis brukes det årlig 1-2 mill. kr på de største lufthavnene. I tillegg gjøres det årlig anskaffelse av utstyr innen rullende materiell, som ombordstigningsløsninger. Avinor utført i 2023 en risikoanalyse for ombordstigningsløsninger som vil kunne påvirke fremtidig oppsett.

Innenfor kategorien fysisk tiltak på lufthavnene utføres tiltak som økte kontraster, bedre lysforhold, ramper, trapper og korridorbredder, installering av teleslynger, ledelinjer, endring av skranker med mer. Forbedringer innen digitale løsninger vil kreve mer planlegging og testing av muligheter før kostnader kan anslås. Erfaringsvis er også utvikling av slike tilbud knyttet til leverandørers leveringsevne, og kvalitetssikring av disse vil kreve tid.

Behovet for årlige midler til universell utforming vil øke i planperioden, både pga. at krav til tiltak samlet sett vil øke i omfang, og fordi tiltak også vil måtte inneholde en større andel av informasjonssystemer og avanserte produkter som vil kunne gi de reisende både tilstrekkelig informasjon og tjeneste/ produkt.

I en ideell situasjon vil alle reisende kunne orientere seg og finne frem på egenhånd. Erfaringsvis vil imidlertid enkelte grupper reisende ha behov for veiledning og bistand til å komme seg frem til gate. Avinor har derfor tilbud om assistansetjeneste, som det er behov for på de fleste lufthavnene.

4.3 Kostnader for Statens vegvesens veiinfrastruktur

Konsekvensene som tre ulike rammenivåer har for måloppnåelsen, er i stor grad avhengig av Statens vegvesens fordeling innenfor mindre investeringer, når gjennomføringsplanen for 2025 - 2036 fastsettes. Gitt samme andel i de tre rammenivåene og antakelser om fordeling som presentert innledningsvis i kap. 3, gir forskjellen mellom rammenivåene relativt liten effekt på måloppnåelsen.

Det er knyttet vesentlig usikkerhet til alle ledd i kostnadsestimatene. Det er ikke tilstrekkelig kunnskap om dagens status. Gjenstående behov for tiltak er anslått ut fra det kunnskapsgrunnlaget vi har. Det er usikkerhet knyttet til dagens status, til fordelingen av tiltak og estimerte enhetskostnader, og til fordelingen av midler innenfor de ulike budsjetttrammene. Prosjekter må planlegges og tilpasses for hvert sted, og kostnadsestimatene som presenteres vil derfor være omtrentlige.

Kostnader for å oppgradere gjenstående infrastruktur for holdeplasser og knutepunkter for kollektivtrafikk på riksvei er estimert til i størrelsesorden 30 mrd. kr. For et universelt utformet nett av rasteplasser er kostnadene estimert til i størrelsesorden 2 mrd. kr. I tillegg er det estimert behov for nybygging og oppgraderinger av gang- og sykkelveinett i størrelsesorden 40 mrd. kr.

4.4 Samlet for transportsektoren

For statlig infrastruktur for stoppesteder og kollektivknutepunkter på vei og jernbane er kostnader for oppgradering grovt anslått til i størrelsesorden 70 mrd. kr.

Det er i tillegg pekt på behov for kostnader i størrelsesorden 40 mrd. kr for andre veiinfrastrukturtiltak (som parkeringer, rasteplasser og gang- og sykkelanlegg).

I tillegg kommer kostnader til oppgraderinger på lufthavner som finansieres over Avinors virksomhet.

5 Målkonflikter og utfordringer

Transportvirksomhetene er bedt om å utdype utfordringene som gjør at det vil være krevende å nå et mål om å oppnå universelt utformet infrastruktur innen planperioden, selv med et økt bevilgningsnivå, og ev. kommentere på UU-mål ift. øvrig måloppnåelse.

5.1 Målkonflikter

For å gjøre all infrastruktur universelt utformet må det gjennomføres tiltak, også tiltak som rangeres lavt på samfunnsnytte, og som dermed kan være i motsetning til målet om mer for pengene. Det kan være ønske om å benytte midlene til andre «gode» formål, og tiltakene vil konkurrere med andre tiltak som kan ha høyere samfunnsnytte.

Transportvirksomhetene må avveie ressursbruken mot andre tiltak som bidrar til bevegelsesfrihet for alle, som tjenstedesign, gode digitale tjenester, assistansetjeneste, tilgjengelig personell med god opplæring, og god drift og vedlikehold som er nødvendig for å ha nytte av infrastrukturtiltakene.

5.2 Utfordringer

Politisk vilje og aksept for en høy koordinert innsats i en periode kan bidra til ny likevekt med et høyere oppmerksomhets- og ambisjonsnivå for universell utforming og like muligheter. Det krever oppmerksomhet over tid og bevisstgjøring om sammenhengen mellom universell utforming, inkluderende løsninger og sosial ulikhet, og hvordan ulike sektorer kan påvirke sosial ulikhet i samfunnet.

Barrierene som følger med ansvars- og oppgavedelingen mellom sektordepartementene og underliggende etater, forsterkes av en strukturell oppdeling i tre forvaltningsnivåer. Ansvar for finansiering og drift følger infrastruktureier. For å oppnå universelt utformede reisekjeder er det behov for tiltak på statlig, fylkeskommunal og kommunal infrastruktur. De fleste daglige reisene er på kommunalt og fylkeskommunalt veinett.

Med stramme budsjetter, lovpålagte oppgaver og mange mål og hensyn som skal prioriteres, er det krevende å prioritere tiltak der gevinstene ligger langt frem i tid og/eller tilfaller andre målområder og budsjetter.

Dersom det er midler til å iverksette mange og store prosjekter vil likevel både tid og kapasitet kunne være barrierer. Planprosesser tar tid, og det kan bli en opphopning av oppgaver i slutten av perioden. Kapasitet, med nok personressurser og kompetanse i virksomheten hos etater og leverandører, kan være en begrensning.

Hva er godt nok? Selv om man bygger etter gjeldende regelverk, gjenstår et gap i forhold til intensjonen med diskrimineringsloven og visjonen om like muligheter til å delta i samfunnet. Knutepunkter og stasjoner er komplekse reisekjeder fra ankomst til avreise. Selv om man gjennomfører mange tiltak, kommer man aldri helt i mål, resultatet er alltid på «gult» nivå.

Hvor mye ressurser skal benyttes på infrastruktur som ble bygget etter den tids krav? For eldre infrastruktur kan oppgradering bli uforholdsmessig komplisert og dyrt. Nybygging, men på lengre sikt, kan gi bedre løsninger. For mindre stasjoner o.l. kan det også bli en avveining mellom å oppgradere eller legge ned.

Et bevegelig mål: Både kollektivtrafikken, forventningene til kollektivsystemet og krav til universell utforming av infrastrukturen endres over tid. Hva vil være et universelt utformet kollektivsystem i 2036? Blir det mer mobilitet som en tjeneste (Maas), mer automatisert transport og et bredere spekter av kjøretøy? Vil plassering og bruk av stoppesteder endres, med færre faste stoppesteder og flere stopp på anrop? Det forventes endringer i standarder og krav til universell utforming i løpet av perioden, blant annet gjennom EU, som gir nye behov for tiltak. Helena Svensson (2020⁶)

⁶ Helena Svensson (2020): kap. 10. Universal design – universal access. Sweden as leaders in accessible environments and transport, s. 96. I *Handbook for sustainable transport*, ed. Carey Curtis, 2020.

skriver blant annet at det er gjort mye for å bedre tilgjengeligheten utendørs i Sverige, men at det er et arbeid som aldri blir helt ferdig. Det er rom for forbedringer og kontinuerlig vedlikehold.

God drift og vedlikehold er nødvendig for å kunne nytte infrastrukturen: Det er behov for god drift og vedlikehold hele året, også på kommunalt og fylkeskommunalt veinett, for å kunne benytte infrastrukturen.

Teknologi og kunnskap: Det mangler gode løsninger eksempelvis for påstigning. Hva er mest hensiktsmessig, å tilpasse transportmidlet eller plattformen? Hva er utfordringene med å forutsette universell utforming ved bestilling av nye tog, når dette er utenom «standard»? Det er avveininger mellom ulike hensyn i samme prosjekt.

5.2.1 Utfordringer med å oppnå universell utforming innen 2035 selv ved økt bevilgningsnivå, for riksveier

- Dersom større deler av infrastrukturen skal tilrettelegges, vil tid til kartlegging, prioritering (handlingsplan) og planlegging bidra til at mange prosjekter skal gjennomføres i den siste delen av perioden.
- Behov for kompetanseoppbygging i første del av planperioden i bransjene som prosjekterer, bygger, drifter og vedlikeholder veianlegg – spesielt anlegg for gående, syklende og kollektivtrafikk (inkludert ferjeleier), slik at fagmiljøene er klare for å gjennomføre gode prosjekter.
- Sikre at kunnskapen om hvordan løsningen skal fungere, er kjent og forstått i alle ledd som ideutvikling, planlegging, prosjektering, bygging og ferdigstillelse av anlegget, drift og vedlikehold.
- Når de enkleste prosjektene er gjennomført, vil det bli flere prosjekter med avveining av ulike hensyn, som å bevare historiske miljøer, eller estetikk.
- Manglende kunnskap, samordning og enighet om løsninger. Et eksempel er plattformhøyde og ulike busstyper. Et annet eksempel er hva som er den beste løsningen for frittstående holdeplasser langs riksvei, der det ikke er anlegg for gående og syklende.
- Hensynet til kostnader tid drift og vedlikehold. Et eksempel er lav, ikke-avvisende kantstein for å skille fortau fra sykkelvei. Det gir økte kostnader ved utbygging, økte utfordringer for vinterdrift og større nedbrytning av veikroppen, derfor ønsker representanter for veieiere og syklistene at anleggene bygges uten kantstein-skille. Per i dag er det ikke identifisert en annen tilfredsstillende løsning for at blinde med førerhund kan finne gangarealet langs sykkelveien.

5.2.2 Utfordringer på jernbane

Stasjoner som anses som ikke tilgjengelige i dag har i stor grad omfattende endringsbehov ift. plattformhøyde, plattformlengde og hinderfrie gangforbindelser. Mange av de er små, med svært få reisende hvor nytten av å endre synker, jo mindre de er. Mange stasjoner som eventuelt skal bygges om på kort tid, vil være krevende ift. entreprenørmarked, kompetanse internt og eksternt, økt klimautslipp, samt høyere kostnader pga. presset marked. Det vil også bli utfordrende med flere strekninger som må ha stengt togtrafikk i byggeperioden og dette vil igjen påvirke de reisende mm.

Hvilken togtype som stopper på stasjon vil være avgjørende for om Bane NOR skal gjøre noe på stasjonen eller ei, og stasjoner som ikke betjenes med tog med inngangshøyde på 76 cm vil ikke bli prioritert. Dette betyr at man ikke vil få en universelt utformet reisekjede når nye fjerntog settes inn.

Tett samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet, Norske tog og Bane NOR i tidlig fase av anskaffelsesprosesser, med et omforent forhold til og forståelse av krav for universell utforming, samt felles mål og retning innen universell utforming, er avgjørende for å sikre anskaffelser av riktige togtyper.

Alle stasjoner krever drift og vedlikehold som opprettholder kvaliteter knyttet til universell utforming. Kostnader til jevnlig drift og vedlikehold av stasjoner er i så måte viktig.

Bane NOR prioriterer etter de stasjoner som gir mest nytte for flest, per krone. Dette betyr at prosjektene blir mindre og mindre nyttige fordi veldig mange stasjoner har få reisende, imidlertid kan dette endres hvis passasjergrunnlaget endres. Vi vil påpeke at det ikke er mulig at noe kan bli universelt utformet, i den betydning at det kan passe for absolutt alle. Noen vil alltid falle utenfor, så egentlig snakker vi om best mulig for flest mulig.

Med hilsen

Jan Fredrik Lund
Leder av den tverretatlige koordineringsgruppen

Kopi til:

Nærings- og fiskeridepartementet
Avinor AS
Bane NOR SF
Jernbanedirektoratet
Nye Veier AS