



Jernbaneverket

Det kongelige Justis- og Politidepartementet
Postboks 8005 Dep
0030 Oslo

JUSTISDEPARTEMENTET	
27 DES 2005	
SAKSNR.:	200504026
AVD/KONT/BEH:	LOV/EO/Hi
DOK.NR.	119
ARKIVKODE:	

Besøksadresse:
Stortorvet 7

Postadresse:
Postboks 4350
NO-2308 Hamar

Telefon:
22 45 51 00

Telefaks:
22 45 54 99

Sentralbord
Jernbaneverket:
22 45 50 00

Reg. nr:
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:
7694.05.01888

www.jernbaneverket.no

Henvendelse til: Jan Petter Ødegaard
Tlf.: 22 45 51 29
Faks: 22 45 54 99
E-post: jpo@jbv.no

Dato: 22 DES 2005
Saksref.: 03/02196 SRØ 724
Deres ref.: 200504026 EO HI/an
Vedlegg: 0

Tilrettelegging for funksjonshemmede NOU 2005:8 Likeverd og tilgjengelighet

Vi viser til høringsbrev av 07.07.2005.

Vår uttalelse knyttes kun til de forhold som berører persontrafikk med jernbane. JBV er en offentlig etat som har som oppgave å iverksette de målsetninger og føringer som er gitt av Storting og regjering gjennom for eksempel i Nasjonal Transportplan, hvor en av hovedmålsetningene er tilgjengelighet for alle. Etter vårt skjønn bygger lovforslaget opp under de målsetninger JBV allerede legger til grunn i sitt arbeid. Lovforslagets krav om aktivitetsplikt er således i tråd med eksisterende målsetninger på denne sektoren. Jernbaneverket stiller seg derfor positiv til hensikten med lovforslaget.

Lov som virkemiddel.

I hvilken grad loven kan bevirke at tiltak gjennomføres, er vanskelig å bedømme. Det må forutsettes at lovens hovedhensikt følges opp med et knippe av virkemidler/endrede rammebetingelser/tiltak, også av konkret økonomisk natur, hvis såpass gjennomgripende endringer skal ha en realistisk mulighet for å bli gjennomført. Spesielt blir dette nødvendig når det, som det legges opp til, skal skje raskere enn avskrivningstiden for investeringer for transportmidler, bygg og anlegg.

Lovens virkeområde omfatter alle samfunnsområder og begrenses således ikke til kun å omfatte utforming av bygninger, anlegg og infrastruktur. For Jernbaneverket, som har som rolle å være tilrettelegger for at det rullende materiellet skal fungere best mulig, er lovforslagets betydning i forhold til rammebetingelsene for togselskapene derfor også av vesentlig betydning. Drøftingen i forslaget har et hovedfokus i forhold til de (stasjonære)fysiske omgivelser i form av bygg og anlegg. Vi har merket oss at det for eksempel ikke finnes representanter for transportvirksomhet, som f.eks. togselskap, blant høringsinstansene.

Vi vil derfor peke på betydningen av at loven vil beskrive og gi utgangspunkt for å finne virkemidler som fører til en hensiktsmessig tilrettelegging og utforming av for eksempel det kollektive transportsystemet. For JBV er dette spesielt viktig, da formålet med vår virksomhet i stor grad er avhengig av samvirke med de aktuelle aktørene og transportselskapene i person- og kollektivtrafikken. Et fungerende grensesnitt til det rullende materiell er således helt avgjørende for å oppnå en sammenhengende og funksjonell reisekjede. Dette gjelder så vel av- og påstigningsforhold som informasjonsformidling.

Vi håper at disse problemstillingene kan drøftes nærmere i oppfølgingen av denne høringen, slik at grunnlaget for ansvarlige myndigheter når loven blir gjort gyldig og skal håndheves, blir best mulig i forhold til for eksempel krav til rullende materiell. Vi vil peke på betydningen av at loven vil gi en stimulans til et aktivt arbeide for å legge til rette for tilstrekkelige forbedringer innen de samme tidsrammer som gjelder for mer stasjonære virksomheter, ved å stille krav til ytelsen og fastlegge standarder som gir felles basis og grunnlag for den nødvendige samordning av virksomheten.

Internasjonalt pågår det et betydelig samarbeid på området universell utforming/tilgjengelighet, og det er derfor viktig å harmonisere nasjonal politikk med den pågående internasjonale utviklingen, spesielt innen EU. Forpliktelsen til å gjennomføre kravene i norsk rett, medfører derfor at EU spiller en sentral rolle for utviklingen av tilgjengelighetskrav også i norsk lovgivning.

EU har en overordnet målsetning om at transportnettene skal fungere uten hindringer mellom de enkelte nasjonene i Europa. På jernbaneområdet krever dette et stort samordningsarbeid for å finne fram til felles standarder på de tekniske områdene. For dette bruk utarbeides det "Technical Specifications for Interoperability", såkalte "TSI'er".

I den sammenheng er det også en målsetting at jernbanen skal ha en felles (minimums)ytelse overfor togselskaper 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 både til infrastrukturforvalter, men også til togselskapenes rullende materiell og til samvirke mellom disse. Selv om denne TSI'en er krevende å oppfylle, er målsetningen, så langt, full tilgjengelighet for alle for minimum en (hoved)vei fram til og om bord i toget. Ambisjonen er således i første omgang å sikre tilgjengelighet for alle til togreisen, mens målet om universell utforming på alle deler av tog og stasjoner har et lengre tidsperspektiv.

I dette bildet har vi nærmere kommentarer til to forhold som er spesielt relevante for Jernbaneverket:

Realistisk anvendelse av prinsippet om universell utforming.

De jernbaneanlegg som er aktuelle for denne problemstillingene, er de publikumsrettede deler av infrastrukturen. Dette omfatter alle stasjonene og holdeplassene der publikum kommer til, oppholder seg mens de venter på toget, og hvor det er avgjørende at anlegget samvirker med toget i av- og påstigningssituasjonen.

Nyanlegg

Jernbaneverket legger prinsippene for universell utforming til grunn for arbeidet med alle nye stasjonsanlegg.

Ved anlegg av nye stasjoner og store hovedombygginger og utvidelser av eksisterende knutepunkt, er svært mange rammebetingelser gitt. Lokalisering av stasjoner skjer på overordnet nivå som en optimalisering mellom en rekke gitte forhold som for eksempel eksisterende topografi, linjeføring på sporet, hensynet til omkringliggende bebyggelse, veier og atkomster, eiendomsforhold, naturmiljø og verdifull /bevaringsverdig bebyggelse, støy og sikkerhet i de enkelte situasjoner. Ikke minst er det viktig å legge stasjonen best mulig i forhold til passasjeropplandet, gitt ved konsentrasjoner og lokalisering av bebyggelsen, atkomstveier og gang/sykkelveier, for å gi best mulig forhold for de reisende for å bruke toget som framkomstmiddel. Nye stasjoner som anlegges under relativt frie betingelser, vil likevel gi gode muligheter til å finne løsninger for å oppnå tilgjengelighet for alle gjennom anvendelse av prinsippene for universell utforming.

Eksisterende stasjoner

Den store utfordringen i forhold til å gi full tilgjengelighet og anvendelse av prinsippet om universell utforming, ligger å fornye og gjøre tiltak på de mange allerede eksisterende stasjonene innenfor en realistisk ramme.

De eksisterende stasjonene er lokalisert i forhold til tidligere tiders behov og regelverk med hensyn til linjeføringer og standard. Situasjonen er mange ganger svært bundet og styrt av hensyn til næromgivelsene. Mange steder er det stasjonsanlegg med bevaringsverdi og beskyttet som kulturminne. Det er derfor nødvendig å akseptere at tilgjengelighetstiltakene ofte blir i form av tilpasninger som blir kompromisser mellom en rekke ideelle krav.

Her vil det derfor bli gjort tiltak som funksjonelt sikrer tilgjengelighet for alle, men som i mer eller mindre grad vil kunne framtre som spesielt utformet for betjene de aktuelle gruppene. Hovedmålet om tilgjengelighet for alle blir sikret, mens den likestillingskvaliteten som ligger i prinsippene om universell utforming, ikke alltid vil være fullt ut til stede. Denne problemstillingen er også nærmere omtalt i vedleggsdelen til lovutkastet, hvor det også pekes på behovet for en nyansert tilnærming for å finne realistiske løsninger tilpasset den enkelte situasjon.

Jernbaneverket ser det som viktig og nødvendig å ha en mulighet for fleksibilitet i å tilpasse jernbaneanlegg til de varierende rammebetingelser de forskjellige lokale situasjoner gir. Det er således viktig at loven og praktisering av loven, gir mulighet til et trinnsvis arbeid framover mot de mer ideelle mål.

Kostnader og økonomiske rammebetingelser.

I lovforslaget er det gjort en vurdering av kostnadskonsekvensene av gjennomføring av loven.

Ved nybygging vil forholdene være ivaretatt fra grunnen av gjennom planlegging og prosjekteringen. Eventuelle ekstrakostnader vil ikke være verken meningsfylt eller mulig å dokumentere.

I forhold til endringer av eksisterende forhold forstås konklusjonen slik at man tror omfanget av ekstrakostnader ikke vil være urimelig, under forutsetning av at tiltak

iverksettes og fordeles over tidsrommet før loven trer i kraft. Begrunnelsen er at det uansett vil være en stod grad av nødvendig fornyelse av andre årsaker, og at denne fornyelsesinnsatsen derved kan vurderes på samme måte som ved nybygging.

Som en gjennomsnittsbetraktning kan dette nok være rimelig, men JBV vil peke på at med utgangspunkt i den enkelte virksomhets typiske kjennetegn og situasjon, vil det være store variasjoner, og at det derfor kan ha betydelige økonomiske følger konsekvenser.

Pr. i dag er ca 370 stasjoner og holdeplasser i bruk i det statlige jernbanenettet. Kvaliteten i forhold til tilgjengelighet er varierende, og svært mange steder vil trenge oppgradering. Ombygginger vil dreie seg om heving av plattformer, forbedring av tilgjengelighet til plattformer med anlegg av ramper eller heiser fra under/overganger, samt forbedring av tilgjengelighetsforholdene til publikumsarealene i mange til dels bevaringsverdige stasjonsbygninger. Ved utbedring av plattformer og for eksempel bygging av rampeanlegg, kan det i mange sammenhenger som følgevirkning være nødvendig med flytting av spor og omlegging av kontaktledning og signalsystem. Kostnadene ved dette kan bli betydelige.

Som det går fram av lovforslaget ønsker man tidsfrister for gjennomføring av tilretteleggingen. §11 angir at fra 2007 skal alle nyanlegg utføres etter prinsippene om universell utforming, og fra 2019 skal alle eksisterende anlegg også være tilrettelagt.

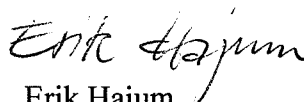
Tilrettelegging ved nybygging er som nevnt allerede ivaretatt. Kravet om universell utforming av de eksisterende stasjonene og holdeplassene innen 2019, vil forutsette en budsjettmessig oppfølging som Jernbaneverket vil måtte ta opp med Samferdselsdepartementet.

Med hilsen



Svein Horrisland

Etatsdirektør Marked og Kommunikasjon



Erik Hajum

Kopi til: Samferdselsdepartementet
Pb. 8010 Dep. 0030 Oslo