

JUSTISDEPARTEMENTET	
25 JAN 2006	
SAKS NR.:	200504026
AVD/KONT/BEH:	LOV/EOI/HI
DOK. NR.	193
ARKIVKODE:	

Justis- og politidepartementet

Postboks 8005 Dep
0030 OSLO

Deres ref
200504026 EO HI/an

Vår ref
05/1286- ACB

Dato
23.01.2006

NOU 2005:8 Likeverd og tilgjengelighet - Høring

Vi viser til brev av 7. juli 2005 og NOU 2005: 8 Likeverd og tilgjengelighet.

Samferdselsdepartementet er meget positive til prinsippet om universell utforming, men vi kan se visse betenkeligheter med en eventuell lovregulering av dette. Tilgjengelighet for alle er et hovedmål i transportpolitikken, og det brukes store ressurser på å tilrettelegge innen transportsektoren. Som for de øvrige hovedmål mener departementet at tilgjengelighet må innarbeides gjennom planlegging, utbygging og vedlikehold i samsvar med overordnede planer. Politikken på området er presentert i St.meld. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, hvor tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) lanseres. En handlingsplan for universell utforming vil foreligge tidlig i 2006 for å følge opp BRA-programmet. Handlingsplanen fokuserer på reisekjeder, der både terminaler og transportmidler skal være tilgjengelige for alle.

Nytten av ressursbruken innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde begrenses av at tilstøtende områder og bygninger ikke er tilsvarende tilrettelagt. Fra 2006 har Samferdselsdepartementet derfor innført en tilskuddsordning til kommunesektoren for blant annet å bidra til bedre atkomst til terminaler og holdeplasser. Sterkere fokus på universell utforming av offentlige arealer vil ytterligere kunne bidra til bedre ankomst til bl.a. kollektive transportmidler.

Samferdselsdepartementet har tidligere vurdert innføring av lovhjemmel eller regelverk som i større grad skulle ivareta tilgjengelighet til transportmidler for funksjonshemmede. Departementet konkluderte i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 med at andre virkemidler enn rent juridiske ville være bedre egnet til å forbedre tilgjengeligheten til transportmidler for funksjonshemmede. Vi vil imidlertid også legge til at Stortinget i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 tilføyde tilgjengelighet som et nytt (og 5.) hovedmål i transportpolitikken.

Utvalget har gjort et omfattende og grundig arbeid. Samferdselsdepartementet mener imidlertid at opplegget ikke er godt nok tilpasset samferdselssektoren, jf. kommentarene nedenfor i forhold til utkastet til diskriminerings- og tilgjengelighetslov §§ 9 og 11.

§9 Plikt til generell tilrettelegging (universell utforming)

Forslag til § 9 berører hele samferdselssektoren, dvs. både infrastruktur, materiell og transporttjenester. Ettersom infrastrukturen også er omfattet av forslagets § 11, får § 9 noe begrenset virkning for denne.

Den foreslåtte § 9 gir økte kostnader til materiell og produksjon av transporttjenester. Det er imidlertid allerede flere EU-direktiver som krever universell utforming på dette området. Merkostnadene ved den foreslåtte § 9 er uklare og så vidt vi kan se heller ikke forsøkt anslått av utvalget. Vi vil derfor understreke viktigheten av at rammene for uforholdsmessighetsbegrensningen blir presisert og mest mulig klare.

Staten kjøper i dag persontransporttjenester med tog, regionale flyrutetjenester og sjøtransporttjenester. Eventuelle økte kostnader forbundet med det statlige kjøpet krever budsjettmessig oppfølging.

§ 11 Plikt til universell utforming av bygg og anlegg mv.

Den foreslåtte § 11 berører kun infrastrukturen og er strengere enn § 9 fordi det settes klare tidsfrister, og fordi forslaget ikke har noen uforholdsmessighetsbegrensning. Slik vi forstår lovforslagets § 11 skal alle nye fortauer, fotgjengeroverganger, stasjonsområder, holdeplasser osv. være universelt utformet fra 1. januar 2009, og alle eksisterende innen 1. januar 2019. Det foreslås etablert en snever dispensasjonsadgang ut fra vernehensyn og andre særlig tungtveiende grunner. Det legges ikke opp til noen begrensning i forhold til uforholdsmessighet. Denne paragrafen er begrenset slik at den kun gjelder atkomst til stasjoner og holdeplasser, men ikke overgangen til transportmiddelet.

Samferdselsdepartementet har som nevnt valgt å legge vekt på å oppnå bedret tilgjengelighet for alle brukergrupper gjennom hele reisekjeden, med særlig fokus på gode omstigningsmuligheter i større knutepunkter. En tilgjengelig jernbanestasjon har begrenset verdi dersom overgangen til toget ikke er ivaretatt, og tilsvarende når det gjelder vegtransport. Etter vår vurdering bør tilrettelegging for tilgjengelighet gjelde hele reisekjeden og ikke bare den enkelte stasjon/holdeplass.

Kravet om universell utforming er allerede innarbeidet i normaler og retningslinjer for nyanlegg i veg-, bane- og luftfartssektorene. Hovedutfordringen ligger i ombygging og tilpasning av eksisterende anlegg. Forslaget om at alle eksisterende anlegg skal være universelt utformet innen 2019 vil kreve en formidabel økning i ressursbruken som det ikke vil være økonomisk forsvarlig å gi bindende løfter om.

Absolutte krav til universell utforming av nye og eksisterende anlegg kan få uønskede følger. For eksempel er det pr i dag 370 stasjoner og holdeplasser i bruk i det statlige jernbanenettet. Store deler av nettet er over hundre år gammelt, og det kan ved enkelte holdeplasser eller stasjoner kreves svært store investeringer for å tilrettelegge for alle grupper. For strenge krav kan i verste fall medføre at enkelte stasjoner eller holdeplasser må legges ned for at alle

grupper skal likebehandles. Krav til universell utforming på mindre stasjoner og holdeplasser må derfor kunne fravikes ut fra en nytte-kostnadsvurdering.

Samferdselsdepartementet mener at bedre tilgjengelighet kan oppnås både gjennom tiltak på holdeplassen/terminalen og gjennom tiltak på transportmiddelet. Sterkere fokus på hele reisekjeden vil åpne for bedre ressursutnytting ved at tiltak kan settes inn på transportmiddelet hvis det er mest kostnadseffektivt, og/eller på terminalen/holdeplassen der det er mest kostnadseffektivt.

Samferdselsdepartementet finner derfor en rekke uklarheter ved forslag til § 11, og vi foreslår at hele bestemmelsen utgår, alternativt at den ikke gjøres gjeldende for samferdsel (transport og kommunikasjon).

Økonomiske og administrative konsekvenser

Kostnadene for samferdselssektoren vil bli svært store. Vi er sterkt i tvil om kostnadsberegningene i kap. 12 fullt ut tar hensyn til kostnadene i denne sektoren. I vedlegg 2 som omtaler kostnadsberegningene, er det fokus på byggsektoren mens samferdselssektoren er lite omtalt. I det videre lovarbeidet må det derfor foretas nærmere kostnadsberegninger for hele samferdselssektoren.

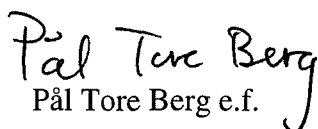
Oppsummering

Samferdselsdepartementet er positiv til anvendelse av prinsippet om universell utforming, men vi kan ikke støtte et forslag om at prinsippet lovreguleres, jf forslag til § 9. Den foreslåtte lovregulering i § 11 med ulike krav til bygg/anlegg og materiell innebærer en lite helhetlig tilnærming i forhold til samferdselssektoren. Vi kan risikere at store ressurser benyttes til å bygge om stasjoner og holdeplasser, mens materiellet ikke blir tilsvarende tilpasset. Etter vår mening vil det være bedre med en tilnærming som sikrer tilgjengelighet i hele reisekjeden, med godt tilrettelagte stasjoner og holdeplasser og med god overgang til transportmidler.

Lovforslaget vil kreve svært store investeringer, og det vil ikke være mulig, ut fra realistiske budsjettforutsetninger, at alle eksisterende stasjoner og holdeplasser m.m. tilrettelegges. Ut fra praktiske og økonomiske hensyn mener vi derfor at forslag til § 11 bør utgå, alternativt ikke gjøres gjeldende for samferdselssektoren (transport og kommunikasjon).

Samferdselsdepartementet vil kunne bistå i å beregne kostnader ved ulike opplegg for transportsektoren. Først når gode kostnadstall foreligger bør det tas stilling til hvordan lovteksten bør utformes.

Med hilsen


Pål Tore Berg e.f.


Anne Brendemoen