

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: BS	S.BEH: K3
11 JAN. 2006	
S.NR.: 04, 2185 - 34	
ARKIVKODE: 736.4	AVSKREVET:

0030 Oslo



Deres ref.: 04/2185-LK

Vår saksbeh.: Janne Skei

Oslo, den 9. januar 2006

Lysaker stasjon - vurdering av mulige tiltak - mangel på universell utforming

Norges Handikapforbund viser brev (ref. 04/2185-LK) av 21. desember 2005 adressert til Jernbaneverket. I brevet konkluderer Samferdselsdepartementet, etter gjennomgang av Jernbaneverkets vurdering og tilråding knyttet til 4 hovedalternativer, med å be Jernbaneverket arbeide videre etter hovedalternativ I.

Dette vil si at Samferdselsdepartementet nok en gang velger å overse alle fine målsetninger om universell utforming i jernbanesektoren. På ny opplever funksjonshemmede diskriminering når Jernbanesektoren ut fra «helhetsvurderinger» av kostnader, tidsfrister og tekniske utfordringer velger å sette til side fine ord om universell utforming. Samferdselsministeren velger å sanksjonere tilrådingene - og funksjonshemmede utestenges dermed fra likeverdig behandling ved Norges nest største jernbanestasjon - hvor 80 % av landets tog passerer.

Er Statsrådets konklusjon i tråd med politiske vedtak?

Regjeringen vil legge prinsippet om samfunnsmessig likestilling og universell utforming til grunn i sitt arbeid. Dette må sikres nasjonal lovgivning og tjenester, en lov mot diskriminering av funksjonshemmede og forpliktende tidsplan for tilgjengelighet¹

Norges Handikapforbund var meget fornøyd med de signaler som ble sendt gjennom Regjeringens Soria Moria erklæring.

I St.prp. 1 (05/06) - fra Samferdselsdepartementet er også nedfelt ganske klart at nyinvesteringer skal gjøres etter prinsippet om universell utforming:

Tiltak for bedre tilgjengelighet til transportinfrastruktur innenfor statens ansvarsområde finansieres over Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS sine ordinære budsjett. Alle nye investeringsprosjekter, og utbedringer av gammel infrastruktur, skal gjennomføres etter prinsippene for universell utforming.²

¹ Soria Moria Erklæringen

² St.prp.1 (05/06) - fra Samferdselsdepartementet, s. 136

Vi har merket oss at en samlet transport og kommunikasjonskomité på Stortinget har lagt føringer om universell utforming, også i forbindelse med utbyggingen av Lysaker stasjon.

Komiteen viser til Innst.S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan hvor en samlet komité gikk inn for at et hovedmål i transportpolitikken skal være et transportsystem som er tilgjengelig for alle.

Komiteen vil i den anledning spesielt vise til Lysaker stasjon, hvor universell utforming ikke er ivaretatt til tross for at Stortinget har som målsetting å ta utgangspunkt i universell utforming i sine prosjekter.

Komiteen ser det som en selvfølge at offentlig transport skal være tilgjengelig for alle uavhengig av funksjonsdyktighet. Komiteen er glad for at Regjeringen følger opp dette prinsippet som har vært gjenstand for full politisk enighet i mange år.

Norges Handikapforbund kan ikke se at statsrådets vedtak når det gjelder Lysaker stasjon er i takt med verken tidligere eller nåværende merknader fra Stortinget. Ei heller kan vi se at vedtaket samstemmer med Regjeringens egne politiske målsetninger. Vi finner det paradoksalt at Samferdselsdepartementet i sitt tildelingsbrev til Jernbaneverket for 2006, to dager etter utsendelsen av brevet om Lysaker stasjon, ber Jernbaneverket vektlegge prinsippene om universell utforming «for å bedre tilgjengeligheten for alle brukergrupper». Etter NHFs mening står også dette i motsetning til statsrådets vedtak når det gjelder Lysaker stasjon.

EU er i ferd med å utvikle stadig flere reguleringer når det gjelder å gjøre tilgjengelig for funksjonshemmede i samferdselssektoren. Det samme gjelder en rekke av EUs medlemmer. Det kan umulig være slik at Norge, som et av verdens rikeste land, skal utvikle seg til å bli en sinke når det gjelder å sikre universell samfunnsutforming.

Mange flotte ord og målsetninger

Nasjonal transportplan 2006 - 2015³

Prinsippet om universell utforming er et viktig element i Regjeringens politikk for økt tilgjengelighet. Dette omfatter både tilgjengelighet til bygninger, utemiljø, tjenester og produkter. Ved å ivareta prinsippet «fra starten av» vil tilleggskostnadene bli ubetydelige.

Samferdselsdepartementet vil arbeide for at prinsippet om universell utforming blir bedre ivaretatt ved nyinvesteringer i infrastrukturiltak. Jernbaneverket har nå utarbeidet standarder som skal bidra til at jernbanestasjoner utformes slik at de kan brukes av alle mennesker i så stor utstrekning som mulig uten behov for spesialtilpassing og spesiell utforming

Samferdselskomiteens behandling av NTP 2006-2015⁴

Tilråding frå komiteen

Eit femte hovudmål i transportpolitikken vil vere: - Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv.

³ St.meld. nr. 24 (2003-2004) – kap. 6.3.2

⁴ Innst. S. nr. 240

Et klassisk eksempel fra Jernbanesektoren på manglende oppfølging av fine målsetninger er utbyggingen av Gardermobanen. I hovedrapporten for Gardermoen ble understreket at funksjonshemmede skulle følge den vanlige transportstrømmen og det ble skissert trinnfri atkomst for alle.

Dette ble etter hvert endret til at heis skulle installeres i én av togets innganger. Med utgangspunkt i kravet fra NHF om at funksjonshemmede som reiser uten følge skal kunne komme seg inn og ut av toget uten hjelp på en trygg og enkel måte, lovet daværende samferdselsminister Kjell Opseth at «Rullestolbrukeren kører selv inn fra plattformen og direkte inn i heisen som brukeren selv styrer»⁵.

Det viste seg etter hvert at heisen var teknisk ubrukelig og måtte «kasseres» etter kort tid. Løsningen i dag er at rullestolbrukere fremdeles må basere seg på assistanse fra togpersonell. En rampe må frigjøres ved av- og påstigning. Dette gjør at rullestolbrukere til tider behandles med irritasjon fra Flytogets personell, fordi tid og ressurser går med når togtidene skal holdes.

Hovedbegrunnelsen fra Jernbanesektoren for å ikke sørge for universell utforming av Gardermobanen var at dette var teknisk umulig. I samme tidsrom ble banen til og fra flyplassen Arlanda i Stockholm prosjektert og bygget. I dette toget kan rullestolbrukere kjøre inn og ut av toget for egen maskin. Toget har trinnfri atkomst.

Catch-22

Norges Handikapforbund har gjennom flere tiår arbeidet for å at kollektive transportmidler skal være tilgjengelige og brukbare også for funksjonshemmede. Vi har påpekt at dersom busser, tog, trikker og båter gjøres tilgjengelige og brukbare for alle grupper av funksjonshemmede, så vil dette også gagne mange andre, for eksempel eldre, foreldre med barnevogner, personer som er midlertidig immobile på grunn av skade, etc.

Dersom de kollektive transportkjeder skal gjøres universelt utformet, må man sikre universell utforming i hele reisekjeden. Det vil si at i tillegg til at selve transportmiddelet må utformes universelt, så må også terminaler, holdeplasser, billettautomater etc. være universelt utformet. Selv om toget er universelt utformet, hjelper ikke dette dersom plattformen er for lav eller for høy. Det er også nødvendig at perrongkanten er kant i kant med togsettene.

Denne situasjonen har bidratt til en catch-22 argumentasjon når det gjelder universell utforming. Jernbaneverket fremhever i sin argumentasjon at selv om stasjonen utformes universelt vil allikevel ikke rullestolbrukere kunne reise uten assistanse, fordi togene ikke er universelt utformet.

NSB på den andre siden, gir oss en lignende argumentasjon. Tekniske utfordringer og kostnaden fremheves. Samtidig påpekes det at universelt utformede tog uansett ikke vil

⁵ Spm. 9 av 13.mars 1996 fra St.repr. Einar Steensnæs til samferdselsminister Kjell Opseth

gi funksjonshemmede mulighet til å reise uten assistanse - fordi stasjonen og/eller stasjonen ikke er universelt utformet.

Togene har en investeringsramme på 30 år, og hver gang man investerer i tog som ikke er tilfredsstillende må vi vente 30 år på nye. Hver gang en stasjon ikke gjøres universelt utformet må vi vente i 100år før vi kan håpe på forbedringer.

I USA fikk man allerede i 1990 lovgivning hvor klare forbud og pålegg i forhold til tilgjengelighet for funksjonshemmede er inkludert. Der er deadline 2020. Etter dette finnes ingen unnskyldning - da skal **hele reisekjeden** være tilgjengelig.

Lysaker er gjort så «universell som mulig»

I kulepkt. 2, side 2 i Samferdselsdepartementets brev til Jernbaneverket sies følgende:

«Tilgjengeligheten til Lysaker stasjon er gjort så universell som mulig.....»

Norges Handikapforbund vil påpeke følgende: Slik som Lysaker stasjon nå fremstår er den ikke gjort universelt utformet. Betegnelsen universell utforming refererer til en utforming av bygninger, omgivelser, transportmidler og produkter på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing eller spesialløsninger. Slik Lysaker stasjon er planlagt, med utstrakt bruk *«avbøtende tiltak»* og hvor det presiseres at *«det ikke er identifisert tiltak som gjør det mulig for rullestolbrukere å komme seg av og på toget uten assistanse»* er det mer korrekt å si at *«Man søker å bidra med tiltak for å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede ved Lysaker stasjon»*.

Tilgjengelighet for funksjonshemmede har tradisjonelt blitt løst gjennom spesialløsninger, ofte som en ekstra tilrettelegging etter at et bygg eller transportmiddel er ferdig konstruert. Universell utforming er en inkluderende strategi der hensikten er å likestille samfunnsborgere ved at alle benytter den samme løsningen; hovedløsningen. Universell utforming gjelder den fysiske utformingen. Tjenester som sådan ligger ikke inne i begrepet. En billettautomat er en fysisk fasilitet i servicetilbudet og må være universelt utformet slik at den sikrer alle tilgang til de tjenester automaten skal formidle til bedriftens kunder.

Syseutvalget (NOU 2005:8) sier at:

"Mens tilgjengelighet for funksjonshemmede kan sikres gjennom særløsninger, forutsetter universell utforming at hovedløsningen skal imøtekomme alle brukerforutsetninger. Universell utforming innebærer derfor en inkluderende tilgjengelighet." Syseutvalget anser det inkluderende aspektet for å være sentralt og særlig egnet til å sikre likeverdig deltakelse for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Syseutvalget benytter "tilrettelegging" som begrep om tiltak som må settes inn når samfunnet ikke er universelt utformet i utgangspunktet.

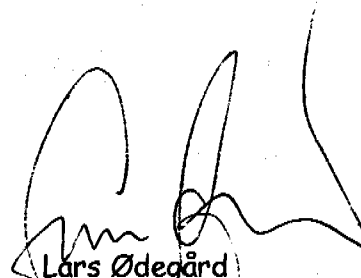
Eksempel:

Et universelt utformet togsett innebærer blant annet av- og påstigning uten nivåforskjeller/trinn; alle bruker samme inngang og togsettet er da tilgjengelig for alle, på like vilkår.

Et ikke-universelt utformet togsett har vanligvis trinn og som krever en ekstraløsning for funksjonshemmede i form av heis eller rampe kun etablert for denne kundegruppen. Togsettet er da tilgjengelig, det er tilrettelagt for funksjonshemmede, men ikke universelt utformet fordi passasjerene ikke benytter samme hovedløsning. Funksjonshemmede får ofte ansvaret for at de forsinker toget, heisen tar tid, eller krever mye ekstra fordi rampene er tunge å bruke. Ekstraløsninger er også fordyrende.

Med vennlig hilsen
NORGES HANDIKAPFORBUND


Eilin Reinaas
Forbundsleder


Lars Ødegård
Generalsekretær

Kopi: Stortingets transport- og kommunikasjonskomité