



Åndalsnes  
15.01.2008

Miljøverndepartementet  
pb 8013 Dep  
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: 07/2737-2

Arkiv: K2-L10

## UTTALE TIL UTKAST TIL RIKSPOLITISKE RETNINGSLINJER FOR UNIVERSELL UTFORMING.

Det vises til høringsbrev datert 06.12.07.

Det er bra det blir satt fokus på universell utforming. Når det gjelder bygg har dette lenge vært i fokus. For utområder har det også lenge vært et aktuelt tema. Innenfor disse områdene vil den universelle utformingen rulle videre, mer eller mindre av sin egen tyngde. Men på ett område ligger vi milevis etter: Innen kollektivtransporten. Skal folk med større eller mindre bevegelseshemninger kunne bruke kollektivtransporten må noe drastisk gjøres.

Det første som må skje er at det lages et regelverk som dekker hele spekteret når det gjelder universell utforming, og ikke retningslinjer som bare dekker PBL.

Det sies på side 6, 2. avsnitt:

*"På samme måte betinger god planlegging at transportinfrastruktur av transportmidlene også er universelt utformet"*

Like lite som for andre områder, f.eks. innen bygg, skjer dette av seg selv. Det må settes krav til utformingen av disse transportmidlene. Det er spesielt to saker en må sette fokus på. Det gjelder utforming av tog/perronger og busser/bussholdeplasser.

### Busser.

Norges Handicapforbund sier at 25 % av passasjerene har problem med ut- og innstigning av busser. Det er ikke rart siden lokal og fjernbusser har en høydeforskjell mellom bussgulv og hodeplassinivå på ca. 1m. Trappene er bratte, noe som gjør innstigning tungt, og som gjør avstigning vanskelig pga. de smale trinnene. Hendene må være gode, slik at en kan holde seg godt fast i håndtak, - hvis de finnes.

Bybussene har små problemer. En forhøyet fortauskant kan gjøre mye på disse holdeplassene. Det er bussene for resten av landet en må finne en løsning for. Det kan bli vanskelig å legge til rette på de tusenvis av holdeplasser i distriktene. Derfor må problemet løses på selve kjøretøyet. Sintef foreslår heis. Dette er ikke en løsning for de 25 % som har problem. Det er altfor tidkrevende, og det er lite hyggelig for brukere som blir henvist til spesialløsninger. Det kreves i dag at en rullestolbruker skal ha tilgang til hovedinngangen på

et bygg. Slik bør det også være for transportmidler. Samme system for alle. Disse løsningene finnes. Det er bare om å gjøre å få buss-selskapene til å bruke dem.

### Tog.

Jernbaneverket har enda ikke standarder for perronghøyder/golvhøyder for tog. Her kan en, etter egen og nylig erfaring med fjerntog, oppleve 60 cm høydeforskjell fra perrong til 1. trinn på trappa. En må være temmelig sprek for å forsere det i full fart og med tung bagasje. Vi har lenge hatt regler for trapper og ramper ellers. Og så godkjennes det fremdeles slike håpløse løsninger for transportmidler? Selv på de nyeste mellomdistansetogene er høyden fra perrongen til toggulv et problem, så snart du har et kne, eller lignende, som ikke fungerer, og en må bruke begge hender for å komme opp.

Verken buss eller togtransport er i dag noe for folk med bevegelseshemminger, eller folk som er fysisk svake. Men er det ikke nettopp disse gruppene en gjerne vil gi bedre muligheter for forflytning? Da må det lages et regelverk, på linje med det for bygg, som tvinger løsninger frem.


Det er kunstig å lage regelverk for universell utforming som bare dekker deler av problemområdet. Universell utforming bør være temaet og hovedsaken. Så får en koble til alle de lover som kan berøres. Lag rikspolitiske bestemmelser for universell utforming som dekker alle problemområder, og ikke ett som bare dekker PBL. PBL er trolig også den loven som alt dekker dette området best.

Det går an å få til universell utforming for transportmidler, men det viser seg her som ellers, at før det blir gitt pålegg, og satt makt bak krava, kommer løsningene ikke. Så vidt jeg forstår må det gis konsesjon for bussruter, og det gis store tilskudd til drift av både busser og tog. Det bør gi gode muligheter for å stille krav, som raskt må oppfylles. Om det er fylket eller staten som gir konsesjon/tilskudd er mindre vesentlig.

La, som sagt, kravet om universell utforming over det hele, bli hovedsaken, ikke hvilket lovverk retningslinjene/bestemmelsene er knyttet til. Jeg går ut fra at det kan knyttes rikspolitiske bestemmelser også til transportmidlene? Kravene må settes fra sentralt hold, og forslag til løsninger må også utarbeides fra sentralt hold, dersom en ønsker å komme videre innen rimelig tid. La ikke dette bli en ny sak der kommuner, og i dette tilfellet også det enkelte buss-selskap, selv må "fine opp hjulet". Det er tidsødende og helt unødvendig.

Jeg håper at vi nå endelig kan få den offentlige transporten oppgradert til nytte for alle grupper.

Med hilsen



Grethe Andersen  
arealplanlegger  
tlf. dir. 71 16 663 2