

Samferdselsdepartementet  
Att: Signe Hovbrender  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo



Vår dato: 19.03.2009

Deres ref.: 08/471- SHO  
Vår ref.:Tore Amblie Bjørback

## **Høring – Forskrift om universell utforming av rullende materiell til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane**

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev, datert 19.12.2008, med høringsfrist 19.3.2009. Vi har fra Statens jernbanetilsyn fått tilgang til uoffisiell norsk oversettelse av TSI PRM.

Forslaget er motivert i diskriminerings- og tilgjengelighetslovens (DTL) forutsetning om utarbeidelse av egne forskrifter om universell utforming av transportmidler. Forskriften (til jernbaneloven) bygger i stor grad på kommisjonsvedtak 2008/164/EF (TSI PRM), som så langt ikke er implementert i norsk rett. Vi antar at dette innebærer at forskriften ikke trer i kraft før TSI PRM gjelder.

### **Høringen – forholdet til øvrige bestemmelser**

Vi vil innledningsvis understreke det som høringsnotatet riktig påpeker, at det er ulikheter mellom TSI PRM og norsk rett, både hva angår målgruppe og tilgjengelighetsstandard. TSIen forholder seg til tilgjengelighet og ikke universell utforming. Dette medfører at flere av kravene i TSI PRM i mindre grad er basert på selvhjulpenhet og likestilt reise, og mer på assistert adgang. Manglende krav til trinnløs atkomst, samt dimensjonering etter liten rullestol (som krever assistanse) er praktiske konsekvenser.

Høringen henviser til TSI PRM der dette er relevant, det vil si til den delen av TSI PRM som omhandler rullende materiell på det nasjonale jernbanenettet. Høringen drøfter for dette området behovet for tilleggskrav der TSI PRM ikke anses tilstrekkelig, og foreslår et mindre antall bestemmelser. TSI PRM gjelder imidlertid ikke sporvogn, tunnelbane og forstadsbane.

For dette området er det derfor foreslått mer detaljerte bestemmelser. TSI PRM gjelder i tillegg infrastruktur – noe denne høringen ikke omfatter. Stasjonsbygninger og -anlegg omfattes derimot av plan- og bygningslovens bestemmelser.

I dette landskapet av nasjonale og overnasjonale bestemmelser, med ulike og til dels overlappende virkeområder, oppstår det noen utfordringer. Først og fremst å sikre at DTL (som lov) og universell utforming (som strategi) sine formål ivaretas, nemlig å sikre at produktet kan benyttes av alle.

Her synes det å være noen hull å fylle:

- Høringen nevner selv billettautomater, valideringsautomater og lignende, og anser at disse normalt ikke er en del av materiellet. Forskriften stiller derfor ikke tekniske krav til utformingen av disse, men henviser til DTLs generelle krav. TSI PRM stiller på sin side krav til billettautomater plassert i infrastrukturen. Det synes derfor inkonsistent at tilsvarende og/eller valideringsautomater på rullende materiell ikke skal inkluderes. Enten må derfor krav til utforming og plassering av slike produkter på materiellet inkluderes i forskriftens virkeområde, eller så må det utarbeides en annen forskrift som omfatter alle billetteringsprodukter på infrastruktur og rullende materiell. Vi forutsetter at organisasjonene tas med på råd vedrørende utforming av slik forskrift.
- Tilsvarende gjelder andre fasiliteter knyttet til reisen, for eksempel bagasjehåndtering. Økende grad av outsourcing og automatisering øker utfordringene med å sikre at produktene er universelt utformet.
- Når det gjelder infrastruktur, stilles det krav både i TSI PRM og nasjonal bygningslov. Imidlertid kan atkomst berøre flere eiendommer og involvere flere aktører. Ansvar og myndighet for å sikre sammenhengende atkomst bør derfor avklares.

**Vi ber samferdselsdepartementet vurdere behovet for supplerende regelverk som sikrer at intensjonene i DTL (her; for tilbudet om skinnegående transport) ivaretas på en helhetlig måte, og slik at ansvarsforhold avklares.**

Likeledes er det viktig å sikre at bestemmelsene gjøres tilgjengelige og forståelige for publikum. Dette siste er nødvendig siden både bestemmelsene og aktørene er mange.

\* \* \*

### **Krav til universell utforming av rullende materiell på det nasjonale jernbanenettet (§ 3)**

Vedrørende dimensjonering for rullestol er det henvist til TSI PRM sin referanserullestol (Vedlegg M). Denne har yttermål (b x l) 700 x 1200 mm, med tillegg for plass til hender (b + 100 mm) og føtter (l + 50 mm). Samlet vekt (rullestol, rullestolbruker og bagasje) er satt til 200 kg, og det minste hjulet skal kunne forsure en høydeforskjell på 50 mm.

Dette er ikke i tråd med norske krav. Referansestolen til hjelpemiddelformidlingen er på 800 x 1400 mm, og krav til høydeforskjell i byggforskriftene er max 20 mm. Tilsvarende er max høydeforskjell for atkomst til holdeplasser og ved gangfelt 20 mm. Vektgrensen på 200 kg vil ekskludere svært mange brukere med el-rullestoler.

**Spesielt avsatte plasser for rullestolbrukere må derfor som et minimum kunne ivareta rullestoler med yttermål 800 x 1250 mm. Flerbruksområder må kunne ivareta rullestoler/scootere med yttermål 800 x 1400 mm. Grense for samlet vekt må som minimum settes til 300 kg, og max høyde forskjell som skal kunne forseres settes til 20 mm. Vi ber departementet tilpasse forskriften til dette (§ 3 – 1 NY).**

Så vidt vi er kjent med, er disse kravene ivaretatt i de nye togene som NSB har bestilt.

Med unntak av sovekupeer er det i TSI PRM ikke stilt krav til tilgjengelighet til øvrige fasiliteter, verken restaurantvogner, salgsmaskiner, familievogner eller lignende. Dette må etter vår vurdering sikres i denne forskriften for at den skal kunne sies å oppfylle DTL krav om ikke å diskriminere personer med nedsatt funksjonsevne.

**I en forskrift om universell utforming av transportmidler er det et krav at personer med funksjonsnedsettelse kan nyte godt av samme type tilbud som øvrige passasjerer. Med krav til trinnfri atkomst ved alle innganger (forutsatt perronghøyde 760 mm) vil dette ikke være vanskelig å imøtekomme. Vi ber departementet innpasse dette kravet i forskriften (§ 3 – 1 NY).**

\* \* \*

### **Krav til universell utforming av rullende materiell for sporvogn, tunnelbane og forstadsbane (§ 4)**

Siden dette materialet ikke er omfattet av TSI PRM, blir utforming av forskriften nødvendigvis mer detaljert. Høringen tilkjenner imidlertid at man har tatt utgangspunkt i kravene i TSI PRM, samt at man har hensett til departementets forskrift for rullende

materiell på veg. Siden denne siste ikke foreligger etter høringsrunden er vi imidlertid usikker på hva dette innebærer.

Kravet om trinnfri atkomst (tilpasset vedtatt infrastrukturstandard for holdeplasshøyde) er positivt. Imidlertid oppfatter vi kravet om 50 % lavgulv å være i utakt med virkeligheten. I dag leveres alle slike systemer med langt større lavgulvsandel, hvor enn i verden du ser. Vi kjenner ikke til noen tunnelbaneprosjekter de senere år som har blitt levert uten 100 % lavgulv (les; på samme nivå som perrong – selv Oslos 40 år gamle T-banetrokker fyller dette kriteriet), og det er de færreste sporveis- og forstadsbaner som leveres uten minimum 90 % lavgulv. Bakgrunnen for dette er ikke bare hensynet til personer med nedsatt funksjonsevne, men at kravet til effektiv trafikkavvikling har gjort at høygulvsløsninger ikke lenger anses å være konkurransedyktige.

**Vi ber om at kravet om lavgulvsandel for sporvei, tunnelbane og forstadsbane heves til minimum 90 % (§ 4 – 1 b).**

Likeledes er det uheldig at man (sammenlignet med jernbane) har fjernet kravet til bevegelig trinn ved inngangsdør. Forskriftens bestemmelse om at avstanden skal minimeres oppfatter vi som lite presis. Problemet med horisontal avstand perrong/transportmiddel er ikke noe mindre viktig for sporvogn, tunnelbane og forstadsbane enn det er for jernbane – heller tvert om, siden lokaltrafikk har større krav til rask passasjeravvikling. Lokaltrafikk er heller ikke mer værutsatt enn jernbane, slik at driftssikkerhetsforutsetningene ikke i prinsippet burde være dårligere. Det finnes også gode eksempler som er i drift i dag (for eksempel i Wien hvor både sporvogn og metro har 100 % lavgulv samt bevegelig trinn).

**Vi ber derfor om at det tas inn tilsvarende krav om bevegelig trinn ved alle inngangsdører (§ 4 – 1 a).**

Det er antydning at man kan vurdere unntak om trinnfri atkomst ved forreste dør. Vi har vondt for å se behovet for dette unntaket ved nyanskaffelser. Det er mange banesystemer på verdensbasis som fortsatt fordrer betaling ved forreste dør, og som ikke har problemer med å kombinere dette med trinnfri atkomst for rullestolbrukere.

**Dessuten bør antallet rullestolplasser økes til minimum 2. Disse arealene kan tjene som flerbruksarealer hvor både barnevogner og rullestolbrukere har plass (§ 4 – 1 c).**

**Plassering av døråpnere og stopp/manøverknapper må plasseres slik at de er tilgjengelig for rullestolbrukere (§ 4 – 1 e).**

\* \* \*

Vi er litt usikker på begrunnelsen for unntaksbestemmelsene i § 5. Hva angår uforholdsmessig byrde er dette allerede tatt inn i DTL som unntaksbestemmelse, og vi er derfor usikker på hvorfor dette må inn i forskriften i tillegg. Vedr samtrafikkevne er det ikke gitt noen nærmere forklaring. Vi forutsetter at denne unntaksbestemmelsen ikke tenkes gjort gjeldende ved en eventuell fremtidig konkurranseutsetting, med tilhørende tilbud fra utenlandske aktører som da kan stille med materiell som ikke følger norske krav til universell utforming.

\* \* \*

Avslutningsvis vil vi igjen påpeke at forskriften gjelder universell utforming, og ikke tilgjengelighet. Departementet har allerede foreslått noen tilleggskrav til den standard som TSI PRM holder, samt foreslått utvidelse av virkeområdet (sporvei m.m.). Dette er positivt. Vi mener imidlertid det er nødvendig å utvide tilleggskravene slik vi her har beskrevet. Dette for å bringe sluttproduktet opp på det nivå som diskriminerings- og tilgjengelighetsloven forutsetter. Det forplikter når Norge har satt seg som mål å likestille personer med funksjonsnedsettelse med øvrige passasjerer, og det forplikter når loven krever universell utforming. Som vi har pekt på antar vi dette kan gjøres uten store kostnader, og uten å skape problemer for fremtidige konkurranser om leveranser av materiell.

Høringsnotatet gjør oppmerksom på at det ikke er foretatt særskilte vurderinger av den samfunnsøkonomiske nytten av forslaget. Det påpekes at merkostnadssiden har vært vurdert, men funnet uvesentlig, samt at passasjergrunnlaget kan bli noe økt som konsekvens av ny forskrift. Begge deler høres rimelig ut. Vi vil imidlertid henvise til det arbeid som Statens vegvesen har gjort når det gjelder samfunnsøkonomiske analyser og nyttekostberegninger av ulike prosjekter knyttet til universell utforming, og hvor positiv avkastning har vært til dels betydelig. Dette fordi tiltak for universell utforming i sin natur kommer svært mange passasjerer til nytte, og kommer trafikkselskapet til nytte gjennom økt effektivitet.

**Vi vil derfor foreslå for departementet at det gjøres nyttekostvurderinger for (deler av) investeringen i NSBs nye togsett, som et ledd i å vurdere effekten av tiltaket.**

Med vennlig hilsen  
Norges Handikapforbund

Arne Lein /s/  
Forbundsleder

Arnstein Grendahl  
Ass. generalsekretær