



Nordland fylkeskommune
Nærings- og samferdselsavdelingen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.:
16 APR. 2008	
S.NR.: 08 / 173 - 50	
ARKIV: 412-3	AVSKREVET:

Vår dato:
15.04.2008

Vår referanse:
200600491-135

Deres dato:

Deres referanse:

Arkivnr.:
800.T07

Org. nr.:
964 982 953

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2010-2019

Fylkeskommunens råd for funksjonshemmede behandlet i sitt møte 10. april i sak 5/08 høringsuttalelse til nasjonal transportplan. Rådet gjorde følgende enstemmige

VEDTAK:

Fylkeskommunens råd for funksjonshemmede viser til saksforelegget og vedtar forslaget til høringsuttalelse til nasjonal transportplan med de framsatte tilleggsforslag.

Tilleggsforslag:

1. I byområder må arbeidet med økt kollektivtransport få økt statlig medvirkning. Både tilgjengelighet, avgangshyppighet og konkurransedyktige priser er nødvendig for å få flere til å velge kollektive reiseformer.
2. At alle deler av landet får lik tilgang på teletjenester (breibånd).

Høringsuttalelsen oversendes samferdselsdepartementet og fylkestinget.

Høringsuttalelse:

Fylkeskommunens råd for funksjonshemmede i Nordland stiller seg positiv til at universell utforming av transportsystemet er et av fire hovedmål i forslaget til den nasjonale transportplanen. Dette anses som en viktig og riktig prioritering. Det er også positivt at transportplanen har fokus på brukermidvirkning og på brukernes krav. Det er viktig at brukermidvirkningen også gjelder informasjon til brukerne av transportsystemet. Det er avgjørende å huske på at transportsektoren møter en rekke ulike brukergrupper.

Universell utforming av det offentlige transportsystemet er avgjørende for å kunne leve uavhengige liv, sosial inkludering og bærekraftig utvikling. Basert på den demografiske utviklingen vil tilgang til offentlig transport for personer med nedsatt funksjonsevne øke i viktighet i planperioden. I dag er det store geografiske forskjeller i tilbudet til personer med nedsatt funksjonsevne både når det gjelder tilgjengelighet til offentlig transport generelt og

Nærings- og
samferdselsavdelingen
Fylkeshuset
8048 Bodø

dir. tel. : 75 65 03 50
telefon: 75 65 00 00
faks: 75 65 03 01

Britt Sonja Olaussen
www.nfk.no
nordland.fylkeskommune@nfk.no

tilgang til spesialtransport. Resultatet er at funksjonshemmede ikke har det samme transporttilbudet over hele landet, og at mange fremdeles møter store barrierer i offentlig transport, som må kompenseres med spesialordninger. Dette bryter med prinsippet om universell utforming like mye som det bryter med tanken om en velfungerende regionalpolitikk basert på tanken om å skulle kunne leve uavhengige liv der hvor en bor.

For at målene om tilgjengelig offentlig transport skal kunne oppfylles, vil en helhetlig planlegging med tidsfrister etc. for den totale transportsektoren være nødvendig. Tiltakene er fortsatt for spredt til at funksjonshemmede vil kunne få et tilgjengelig reisetilbud fra avreise til ankomststed. Det betyr at samfunnskapede barrierer fører til at funksjonshemmede ikke kan delta som aktive samfunnsborgere og i samfunnsutviklingen på lik linje med andre.

Mål om tilgjengelighet for alle ble introdusert som et hovedmål ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006 til 2015 og er nå videreutviklet til et mål om universell utforming. Dette er i tråd med internasjonale strømninger innefor politikkområdet. Denne klare likestillingstanken har også blitt fanget opp i norsk og europeisk lovgivning de senere årene. Blant andre nevnes den reviderte loven om offentlige anskaffelser, den kommende diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, samt den reviderte plan- og bygningsloven som vil tre i kraft 1.1.2009. Det er viktig at denne utviklingen og forståelsen av politikkområdet implementeres i alle trafikketatene.

EØS-forpliktelser:

Gjennom EØS-avtalen bindes Norge opp av EUs direktiv, så også innefor transportsektoren. EU har fulgt sektoransvarsprinsippet svært nøye innen dette området. Generaldirektoratet i Europakommisjonen for transport har foreslått et direktiv som skal sikre rettighetene til passasjerer med nedsatt funksjonsevne på de viktigste transportområdene: maritim, fly-, buss-, og togtransport.

En relevant forordning i så måte er forordningen om rettighetene for togpassasjerene (A6-0313/2007). Forordningen fastslår at på alle bemannede stasjoner skal passasjerer med nedsatt funksjonsevne ha rett til assistanse. På ubemannede stasjoner må togselskap foreta nødvendige tiltak "innefor rimelige begrensninger" for å sikre at togpassasjerer med nedsatt funksjonsevne skal ha tilgang til togreiser. Forordningen omfatter alle togreiser og tjenester som utføres av togoperatører og togselskap. Denne forordningen, som trer i kraft i slutten av 2009, vil sikre alle togpassasjerer grunnleggende rettigheter.¹

Regional utvikling

Det er overordnet i transportplanen at effektive transporter er en forutsetning for velferd og økonomisk vekst; "Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennelig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling." Tidvis er det vanskelig å se at dette er hensynstatt hva gjelder universell utforming. For Nordland fylkeskommune som en regional utviklingsaktør er det viktig at universell utforming benyttes som en strategi i den nasjonale transportpolitikken. Det er et gjennomgående tema i transportplanen at universell utforming skal prioriteres i tettbebygde strøk, jmf. indikatoren som fokuserer på stamrutenettet for kollektivtransport i de

¹ For en overgangsperiode på fem år, kan forordningen gi medlemslandene unntak for langdistanseruter. Overgangsperioden kan forlenges. Det kan gis unntak også for tjenester innenfor byer, forsteder og regioner.

fire største byene. Det anerkjennes naturligvis at de store byene er viktig. Like fullt stilles det spørsmålsteget ved om retten til å leve uavhengige liv for personer med nedsatt funksjonsevne utenfor de store befolkningsskonsentrasjonene blir godt nok ivarettatt i den foreslåtte transportplanen.

Om status og behov

Det er anslått i den foreslåtte planen at det vil koste om lag 2 milliarder kroner å bygge ut landets 6500 stamvegnettholdeplasser. Videre er det poengtert at gangatkomst til kollektivsystemet også skal være universelt utformet. Det er om lag 65 000 bussholdeplasser og knutepunkt i Norge. Det anslås at 15 milliarder må avsettes over 10-års perioden for at hele vegnettet skal bli universelt utformet. Fylkeskommunens råd for funksjonshemmede stiller spørsmålsteget med hva som ligger til grunn for denne beregningen. Er beregningene gjort i ut fra universell utforming for alle brukergrupper? Det minnes om at det i Norge er praksis for å operere med fem hovedgrupper av funksjonshemmede: Hørselshemmede, blinde og svaksynte, bevegelsehemmede, astmatikere og allergikere, samt personer med kognitiv svikt.

Teknologiutvikling og FoU

Informasjonsteknologi og annen avansert teknologi vil i økende grad være en nødvendig del av løsningene på transportsektorenes utfordringer. Intelligente transportsystemer (ITS) har lenge vært benyttet i transportsektoren. Det er viktig at dette blir tatt i bruk for å nå alle hovedmål i den nasjonale transportplanen – så også for universell utforming. Implementering av systemer må også fungere på tvers av etatene. Selv om hensynet til universell utforming av IKT blir fanget opp i den nye antidiskriminerings- og tilgjengelighetsloven er det viktig at FoU fortsetter innen feltet. En viktig egenskap ved strategien universell utforming er at den peker mot stadig bedre løsninger. Universell utforming er en innovativ strategi. Teknologi, kunnskap og holdninger er i rask utvikling. Den dynamiske tenkningen i universell utforming reflekterer behovet for kontinuerlig vurdering av nye muligheter for å redusere begrensingene.

Transportplanen fremhever viktigheten av å innhente systematiske data om hvilke barrierer funksjonshemmede møter. Fylkeskommunens råd for funksjonshemmede støtter denne vurderingen. Det er også viktig at transportetatene skal sørge for en bred, internasjonal oppsummering av forskningsrettet kunnskap på området. Fylkeskommunens råd for funksjonshemmede anser det som viktig med systematiske data om hvilke barrierer funksjonshemmede møter i hele reisekjeden.

Samtidig påpekes det at denne tilegningen av kunnskap ikke må forveksles med forskning på området. Det er naturligvis viktig å tilegne seg kunnskap om den internasjonale forskningen – like fullt må det avsettes ressurser til forskning på dette feltet. Det vises som et eksempel til Finlands tilgjengelighetsstrategi fra 2003-2006 som har bidratt til utviklings- og forskningsprogrammet *Elsa*. Dette forskningsprogrammet hadde ved utgangen av 2006 finansiert 30 delprosjekter for å bedre tilgjengeligheten rundt i Finland. Fortau og fotgjengeroverganger, terminaler, generelt buss og taxitrafikk, togtrafikk og flytrafikk er i følge evalueringen tydelig forbedret.

Målrettede tiltak

I transportplanens kapittel 1 står det at "Sikkerhet, miljø og universell utforming skal bedres vesentlig gjennom målrettede tiltak." Dette er fornuftig – spesielt når et universelt utformet transportsystem er et hovedmål for planen. Tidvis er det vanskelig å oppdage de målrettede tiltakene. Det er viktig at hovedmålsetningen brytes ned slik at den blir gjennomførbar. Fylkeskommunens råd for funksjonshemmede fremhever fem ulike punkter som vil være viktige for å nå den overordnede målsetningen.

1) Kravspesifikasjon i offentlige anskaffelser

Revidert lov om offentlige anskaffelser krever fra 1. januar 2007 at universell utforming skal være et vurderingskriterium. Hensikten er at offentlige anskaffelser skal bidra til et mer inkluderende samfunn. I lovens §6 heter det at:

"Statlige, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og offentligrettslige organer skal under planleggingen av den enkelte anskaffelse ta hensyn til livssyklus kostnader, universell utforming og miljømessige konsekvenser av anskaffelsen."

Det vil være et målrettet tiltak å utarbeide standarder/veiledere for de offentlige innkjøperne. Slik kan universell utforming implementeres i kravspesifikasjon i anbudskriteriene. Dette vil gjelde blant annet offentlige innkjøp av transportmateriell og transporttjenester. Gjøvikbanen er et eksempel på god tilgjengelighet for reisestrekningen, fordi man her hadde lagt inn universell utforming i kravspesifikasjonen.

2) Brukermedvirkning

Det er viktig at de ulike formene for ekspertise og kompetanse har formaliserte møteplasser for å utveksle informasjon og erfaring. Blant annet vil det være viktig at denne delen av BRA-programmet videreføres og forsterkes etter programslutt i 2009. Det foreslås at alle de ulike trafikketatene oppretter formelle nettverk lik *Forum for tilgjengelighet for flyreiser*.

3) Konkrete tidsfrister

For at målene om tilgjengelig offentlig transport skal kunne oppfylles, vil en helhetlig planlegging med tidsfrister etc. for den totale transportsektoren være nødvendig. Tiltakene er fortsatt for lite konkretisert og målrettet – og for spredt til at funksjonshemmede vil kunne få et tilgjengelig reisetilbud fra avreise til ankomststed. Med konkrete tidsfrister og indikatorer på fremdrift og realisering kan man følge opp og dokumentere utviklingen på bestemte områder. Rapportering må knyttes til hovedmål og delmål, og vil gi bedre tilgang til dokumentasjon som grunnlag for en systematisk beslutningsprosess. Rapporteringen må omfatte; faktisk effekt av tiltak over tid, tilgjengelighet på de ulike fokusområdene og tilgjengelighetsgrad for ulike kategorier av funksjonsnedsettelse. Fylkeskommunes råd for funksjonshemmede i Nordland anbefaler her at det utarbeides indikatorer knyttet til seks ledd i transportkjeden: informasjon, atkomstvei, billettering, knutepunkt, stasjon/holdeplass/terminal og transportmiddel.

4) Sektoransvarsprinsippet

Samferdselsdepartementet har ansvar for BRA-programmet, og for transporttiltakene under Regjeringens handlingsplan for tilgjengelighet. Men det er også relevant å vurdere for eksempel FADs ansvar for tilgjengelig IKT, samt KRDs ansvar for plan- og bygningsloven.

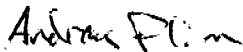
5) Forskning og Utvikling


Fylkeskommunens råd for funksjonshemmede fremhever viktigheten av satsning på utviklings- og forskningsprogram innen universell utforming av transportsektoren. Det vil også være viktig på lengre sikt å følge forskning og effektstudier på tiltak og virkemidler som nylig er igangsatt. Eksempler her kan være tiltakene i BRA-programmet.

Tilleggsforslag:

1. I byområder må arbeidet med økt kollektivtransport få økt statlig medvirkning. Både tilgjengelighet, avgangshyppighet og konkurransedyktige priser er nødvendig for å få flere til å velge kollektive reiseformer.
2. At alle deler av landet får lik tilgang på teletjenester (breibånd).

Med hilsen


Andreas Flåm
Rådgiver


Britt Olaussen
sekretariatsleder