

Samferdselsdepartementet

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.:
- 8 MAI 2008	
S.NR.: 08 / 173 - 173	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET:

Pb 8010 Dep
0030 Oslo



Vår dato: 07.05.2008
Vår ref.: Tore Amblie
Bjørback

Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 – Høring av transportetatenes forslag

Vi viser til NTP-sekretariatets høringsbrev, datert 18.01.2008, med høringsfrist 30.4.2008, samt til samtale med departementet der vi gis anledning til å forlenge denne fristen til 7.5.2008.

Norges Handikapforbund har lest forslaget til NTP med interesse, og takker for anledningen til å komme med våre synspunkter.

Målstrukturen

Inneværende NTP 2006-15 fikk ved behandlingen i stortinget tilført et femte hovedmål om "Tilgjengelighet for alle". Dette er i NTP 2010-19 videreutviklet til et mål om "Universell utforming", som er blitt ett av fire hovedmål. Dette er i tråd med de innspill Norges Handikapforbund kom med ved høringen på transportetatenes stamnettutredninger i feb/mars 2007, og vi er svært tilfreds med denne utviklingen. NHF oppfatter dette som en naturlig oppgradering av mål og begreper i forhold til politikkutviklingen på området, herunder arbeidet med lover og standarder.

Den konkrete målformuleringen er "Transportsystemet skal være universelt utformet", som har fått ett etappemål (U1) knyttet til seg: "Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden". Videre er det tilknyttet syv indikatorer, én for sjøverts transport, og to hver for de øvrige transportformene. Etappemålet er det minst forpliktende av alle, nærmest selvoppfyllende i sin karakter. Det duger ikke som styringsinstrument.

NHF vil anbefale at regjeringen i arbeidet med stortingsmeldingen formulerer et etappemål som er langt mer konkret, målbart og ambisiøst enn hva som nå foreligger.

Innsatsrammen

Dessverre følges ikke den positive hovedmålsetningen om universell utforming opp med nødvendige virkemidler. Samferdselssektoren er i dag preget av svært liten grad av universell utforming, både når det gjelder transportmateriell og infrastruktur. Det er et stort behov for innsats og selv om forslaget til plan innebærer økning er det langt fra tilstrekkelig for å oppnå en framdrift som kan stå i stil med Regjeringens og Stortingets uttalte ambisjoner. Sammenlignet med en rekke andre nasjoners innsats er dette puslete. Forslaget til NTP synliggjør heller ikke en ambisjon om strekningsvis måloppnåelse, noe som både vanskeliggjør koordinering med planprosessene til driftsorganisasjonene og en vurdering av samfunnsøkonomisk nytteverdi.

Norges Handikapforbund er ikke tilfreds med ambisjonsnivået i foreliggende forslag til Nasjonal Transportplan. Vi forutsetter at Regjeringen i arbeidet med kommende stortingsmelding oppjusterer innsatsen og nedfeller klarere styringssignaler for prioritering av innsats.

Vedlikehold vs investeringer

Planen inneholder en forsterket innsats på vedlikeholdssiden, som går ut over investeringsbudsjettet. Transportetatene argumenterer godt for nødvendigheten av dette, og vi har ikke forutsetninger til å foreslå en reduksjon av denne innsatsen. Imidlertid er en oppnåelse av et universelt utformet transporttilbud helt avhengig av at det avsettes betydelige midler på investeringssiden.

Vi vil derfor foreslå at tilgjengelige investeringsmidler i sterkere grad styres mot området universell utforming.

NTP som styringsinstrument

Vi har registrert at NTP som instrument kritiseres for visse mangler, i særdeleshet at det kun inneholder statens innsats på infrastrukturområdet, at det ikke omfatter transporttilbud som er fylkeskommunens ansvar eller er kommersielt drevet, og at NTP dermed ikke er et helhetlig styringsinstrument for kollektivtrafikken. Manglene påpekes også fra transportetatene selv.

Dette er særlig tydelig på jernbanesektoren, som har meget lang levetid på investeringer. NSBs innkjøp av nye tog kan tjene til å illustrere problemstillingen: Ved utarbeidelsen av kravspesifikasjon er universell utforming sterkt veklagt. Den pågående innkjøpsprosess av nye tog nødvendiggjør derfor en koordinert oppgradering av de stasjonene som disse togsettene skal trafikkere, for å få ønsket effekt av investeringene. I motsatt fall vil investeringen lett oppfattes som nok en feilsatsing fra samfunnet. Vi vil anta at en revidering av trafikkavtalen med NSB kan sikre at togsettene trafikkerer de ønskede strekninger. Staten besitter med andre ord flere styringsinstrumenter som ikke synes tilstrekkelig koordinert med NTP-arbeidet. Tilsvarende kunne vi ønsket oss tydeligere forventninger til den fylkeskommunale samferdselsplanlegging. Flere fylkeskommuner har for eksempel allerede fremlagt planer for universell utforming på samferdselsområdet, men på ulik måte. NTP kunne med fordel ha omtalt dette, og gitt føringer for forventninger både kvalitativt og kvantitativt.

Gjennomføringen av universell utforming forutsetter at hele reisekjeden omfattes av strategien, og at infrastrukturtiltak og tiltak på transportmidlene koordineres både geografisk og tidsmessig.

Ujevn omtale fra transportetatene

De fire transportetatene har svært varierende omtale av innsatsen på målområdet universell utforming. Alt fra tilnærmet fraværende hos Kystverket og Avinor AS, til mer dyptgående hos Statens Vegvesen og Jernbaneverket. Dette er dels en konsekvens av at hoveddelen av ansvaret for relevant infrastruktur ligger hos kommunene (sjøverts transport). Således fremheves igjen NTP-ens mangler som styringsverktøy. For Avinors vedkommende har vi i debatten hørt argumenter knyttet til annen selskapsform med andre styringsinstrumenter. Dette synes vi blir et underlig argument all den stund luftfartsområdet er inntatt i NTP-en. Det bidrar til å fjerne troverdighet i forhold til innsatsvilje når det som pretenderer å være et helhetlig planinstrument har slike mangler i oppfølgingen av vedtatt målstruktur.

Vegsektoren

Statens Vegvesen er den av transportetatene som på den beste måten redegjør for valgt innsats, hva dette vil gi av resultat, konsekvensen for måloppnåelse, og hvilken innsats som kreves for å nå målet innen planperioden. Oppsummert foreslås det en anslagsvis firedobling av dagens innsatsnivå til 120 mill pr år, noe som er sagt vil gi rom for utbedring av 1500-2000 holdeplasser, 100 knutepunkter og 40 km kollektivfelt. Med dette innsatsnivået vil det gå 40 år før alle holdeplasser langs stamvegnettet er universelt utformet. Nå er vi litt usikker på hva kollektivfelt gjør i dette regnestykket, og hvor realistisk kostnadsnivået er, men vegvesenet skal ha ros for måten å klarlegge beslutningsgrunnlaget på.

NHF vil anbefale at bevilgningene til universell utforming på vegsektoren heves til minst det dobbelte.

Jernbanesektoren

Jernbaneverket foreslår å avsette 2,5 mrd til Stasjoner og knutepunkter, noe som er en betydelig økning fra dagens nivå. De angir imidlertid ikke hvilken andel som er tiltenkt prosjekter hvor universell utforming av stasjon/knutepunkt er innbefattet. Ut fra et totalt kostnadsanslag på 2,5 – 10 mrd kroner for å gjøre alle stasjonene universelt utformet, vil valgt ambisjonsnivå innebære minst 40 år til alle stasjonene er utbedret. Også her er vi usikker på realismen i kostnadsnivået.

Som tidligere nevnt er det særlig viktig at samferdselsdepartementet sikrer at infrastrukturen oppgraderes til å møte de nye togsettene som NSB har under anskaffelse, og som er ment å gå i trafikk fra 2012.

NHF vil anbefale at bevilgningene til universell utforming av stasjoner og knutepunkter på jernbanesektoren minst dobles.

Luftfartsektoren

Avinor vurderer at tilgjengeligheten er tilfredsstillende på de fleste lufthavnene, og henviser til kvalitetsplanen som er utarbeidet bl.a. i samarbeid med brukerorganisasjonene. Nå har det vært en forutsetning at de enkelte lufthavnene skulle gjøre en gjennomgang med bakgrunn i kvalitetsplanen, hvilket ikke har blitt fulgt opp av Avinor. Vi tillater oss derfor å stille spørsmål ved vurderingsgrunnlaget.

Avslutningsvis vil vi påpeke at det nylig er lagt frem forslag til ny lov: Diskriminerings- og tilgjengelighetssloven, Ot.prp. nr. 44 (2007-2008). I stedet for å legge inn tidsfrister i loven for når eksisterende infrastruktur på samferdselsområdet skal være universelt utformet, peker regjeringen på NTP som det viktigste instrumentet som skal sikre et tilstrekkelig tempo i utbedringsinnsatsen. Rammebevilgningen i NTP vil alltid være gjenstand for politisk tautrekking og prioritering. Men siden regjeringen mener at NTP er det riktige instrumentet for helhetlig innsats for å gjøre infrastrukturen tilgjengelig, forutsetter vi at det ved fremleggelsen av stortingsmeldingen om NTP legges opp til et tilstrekkelig høyt innsatsnivå. En tidshorisont på 50 år for å få infrastrukturen universelt utformet kan neppe sies å være i tråd med signalene i lovforslaget.

Med vennlig hilsen
Norges Handikapforbund

Eilin Reinaas
Forbundsleder

Lars Ødegård
Generalsekretær

Kopi: Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010-2019, Vegdirektoratet, Pb 8142 Dep,
0033 OSLO

postmottak

Fra: Tore Amblie Bjørback [Tore.Bjoerback@nhf.no]
Sendt: 7. mai 2008 23:02
Til: postmottak
Kopi: ntp.sekretariat@vegvesen.no
Emne: Høringsuttalelse NTP 2010-19
Vedlegg: Nasjonal Transportplan 2010-19 - Høring av transportetatenes forslag.doc

Vedlagt følger Norges Handikapforbunds merknader til transportetatenes forslag til NTP 2010 - 2019.
Merknadene i original vil bli sendt pr post.

Med vennlig hilsen
Norges Handikapforbund
Tore Amblie Bjørback
Seniорrådgiver