


**REGIONALAVDELINGEN**

Saksbehandler: Mette K Johansen

 Vår dato  
18.09.2008  
Deres dato  
02.07.2008

 Vår referanse  
200801857-2/E: N01/MKJ  
Deres referanse  
08/333-MEK

 Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: VSS	S.BEH.: MEK
22 SEPT. 2008	
S.NR.: 08/333-20	
ARKIV: 6020	AVSKREVET:

## Forskrift om universell utforming av transportmidler på veg - høring

Det vises til tilsendte forslag til "Forskrift om universell utforming av transportmidler på veg" datert 02.07.08 med høringsfrist 01.10.08.

Forskriftsendringen er en oppfølging av Ot.prp.nr. 44 2007/2008 om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne.

Denne høringsuttalelsen er behandlet administrativt, hvor det er innhentet innspill fra vårt driftsselskap Agder Kollektivtrafikk AS. Høringsuttalelsen vil bli lagt fram i Hovedutvalg for næring, samferdsel og miljø i deres møte 08.10.08. Eventuelle tilleggsmerknader vil derfor bli ettersendt.

### Generelt:

Fylkeskommunen støtter lovens hensikt om å skape et samfunn og offentlige tjenester som skal være tilgjengelig for alle og mener dette er et viktig verdivalg. Vest-Agder fylkeskommune har i flere år arbeidet aktivt og målrettet for å bedre tilgjengeligheten til kollektivtransporten i fylket.

Vest-Agder fylkeskommune forutsetter at kravene følges opp med økonomiske overføringer som sikrer at det ikke medfører reduserte transporttilbud eller økte priser på kollektivtransporten. Det vises til merknader nedenfor når det gjelder økonomiske konsekvenser.

På bakgrunn av den vedtatte lovendringen, vil vi påpeke at hovedutfordringen videre vil være å tilrettelegge infrastrukturen langs kollektivtraseene. I den forbindelse vil vi understreke behovet for at staten viderefører og gir vesentlig økte bevilgninger gjennom BRA-ordningen. Det er også viktig at det legges inn økte bevilgninger til infrastrukturtiltak langs riksveger og stamveger samt til opprustning av jernbanestasjoner. Uten slike bevilgninger vil nødvendig opprustning av infrastrukturen ta urimelig lang tid og man vil ikke oppnå ønsket effekt av tilrettelagt materiell.

Ut fra lovens forarbeider er det eksplisitt lagt til grunn at slike forskrifter skal være uttømmende i den forstand at man ikke vil kunne dømmes for diskriminering dersom man har oppfylt forskriftene. Dette for å sikre forutsigbarhet og rettssikkerhet ved gjennomføringen av loven. Dette er et ryddig prinsipp som sikrer tydelige signaler fra staten om hva man krever når det gjelder fysisk tilrettelegging.

**Postadresse:**  
Serviceboks 517 4605 Kristiansand  
**Besøksadresse:**  
Tordenskjoldsgate 65

**Sentral E-postadresse:**  
postmottak@vaf.no  
**Avdelings E-postadresse:**  
postmottak@vaf.no

Folkestyre – kompetanse – samarbeid

**Telefon Sentralbord:**  
**Telefon intern:** 38 07 45 58  
**Telefaks:** 38 07 45 04  
**Foretaksregisteret:** 960 895 827

Vi kan likevel ikke se at dette prinsippet er fulgt opp ved utforming av forskriftene. Prinsippet burde tilsi at forskriftene klart angir de krav som stilles til materiellet. Unntaksbestemmelsen i forskriftens § 8 er forvirrende og uklare og derfor ikke egnet til å ivareta prinsippet om klare signaler og forutsigbarhet. Det er også vanskelig å se hvordan man skal håndtere slike unntak da løyvemyndigheten ikke kan stille tilleggsvilkår i eksisterende løyver. Vegstasjonene skal på sin side godkjenne nye kjøretøy på registreringstidspunkt i forhold til gjeldene løyve.

Fylkeskommunen kan bare ivareta fleksibilitet i forhold til tilleggskrav utover noen minimumskrav ved kjøpsforhandlinger / anbud. I forhold til de strategier vi jobber etter i Vest-Agder, ville det tilsi målrettet tilrettelegging rute for rute og med mulighet for ulike krav til skoleruter og regionale ruter. En slik målretting kan uansett ikke ivaretas ved bestemmelser i et ruteløyve som er ett samlet områdeløyve.

Vest-Agder fylkeskommune vil derfor foreslå at de absolutte kravene fremgår entydig av forskriften. §5 vil ivareta løyvemyndighetenes anledning til å stille krav til materiellet utover det som fremgår av forskriften. Unntaksbestemmelsen er ut fra dette overflødig og bør utgå.

Ikrafttredelsestidspunktet fra 01.01.09, er et problem for de busser som allerede er satt i bestilling før forskriften er vedtatt. Det kan også by på problemer for anbud hvor spesifikasjoner er sendt ut før forskriftene kom. Tilleggskrav i anbudsprosesser kan bli særlig kostbare. I realiteten vil man da ikke kunne ivareta kravet om at en lov ikke skal ha tilbakevirkende kraft. Det er derfor behov for å fastsette noen overgangsbestemmelser i samarbeid med fylkeskommunene og næringen.

Fylkeskommunen mener det er fornuftig og ryddig at godkjenning og kontroll av slike tekniske krav foregår i forbindelse med registrering av nye kjøretøy. I prinsippet er det også naturlig at det finnes en mulighet for kontroll av at utstyret fungerer ved kontroll på vegen. Vi kan imidlertid ikke se at det vil være rimelig å nekte at bussen kjører videre hvis heisen ikke fungerer. Det må da settes en frist for å sette den i funksjon igjen. Når det gjelder IKT-løsninger med audiovisuelle hjelpemidler, er vår erfaring at feilkildene kan ligge utenfor bussene. Hvis systemet er GPS-basert med GPRS kommunikasjon, kan dette falle ut for kortere eller lengre tid. Dette kan skyldes topografi som gir dårlig dekning, eller at sentralsystemene faller ut på lik linje med ethvert annet datasystem. Det kan derfor være vanskelig å fastslå om utstyret er i orden og urimelig å sanksjonere i forhold til yrkestransportlovens § 40 og 41.

#### **Nærmere om virkeområde:**

Prinsippet som er lagt til grunn er at kravene skal gjelde busser som skal brukes i offentlig tilgjengelig transport der transportbrukerne ikke på forhånd har noen reell innflytelse på materiellets standard.

Ut fra dette er alle busser i bussklasse 2 og 3 som benyttes til transport i rute, omfattet av forskriftene. I tillegg omfatter loven biler som utfører persontransport med særskilt løyve for transport av funksjonshemmede, og drosjer der det ved løyvetildeling er stilt særskilte vilkår om tilpasning til transport for personer med nedsatt funksjonsevne.

Det legges ikke opp til at busser som benyttes til kjøring på turvognløyve skal være omfattet av forskriften. Begrunnelsen er at personer som bestiller slik transport selv kan angi krav til ønsket materiell.

For småbuss vil drosjenæringen kunne konkurrere i å tilby egnet materiell. I denne sammenheng er det viktig at det er mulig å stille krav til motorvognen om tilrettelegging av transport for funksjonshemmede, samtidig som at denne kan benyttes som maxitaxi / minibuss. I drosjemarkedet vil det være offentlig kjøp av skoleskyss, syketransport og TT-transport som vil være utslagsgivende for å skaffe markedsgrunnlag for slikt materiell og ikke primært etterspørselen fra enkeltbrukere.

Ved utlysning av ledige og nyopprettede løyver er det selvsagt mulig å stille krav om at motorvogn registrert på drosjeløyvet skal tilrettelegges for funksjonshemmede. Slike nye krav kan ikke på samme måte håndteres i forhold til eksisterende løyver. I dag finnes det også minibusser som er tilrettelagt uten at det i løyvet er stilt krav om tilrettelegging. Samtidig legger forskriften opp til at trafikkstasjonen skal kontrollere nytt materiell på registreringstidspunkt ut fra krav i løyvedokument.

I Vest-Agder praktiserer vi at drosjenæringen selv bestemmer hvilke løyver som skal ha denne bestemmelsen ført i løyvedokumentet. Krav til materiell har vi valgt å håndtere som transportkjøper. Vi mener at fleksibiliteten, i likhet med for transport i rute, bare vil kunne ivaretas ved kjøp av transport. Krav til transportørene beskrives i anbuds / tilbudspapirene, blant annet omfang og krav til materiell. De transportørene som ikke kan oppfylle kravene, vil dermed ikke få oppdraget. I et bestillingsmarked er det ikke grunnlag for å kreve at alle maxitaxi/ minibusser skal være tilrettelagt så lenge et tilstrekkelig antall er det. Konkurransen om oppdragene vil etter vår erfaring, sørge for et antall tilrettelagte busser og hvor det vil være i næringens interesse at det er et tilstrekkelig antall tilrettelagte vogner til å få de store offentlige oppdragene. Etter vårt skjønn er det næringen selv som best kan foreta slike markedsvurderinger.

#### **Nærmere om praktiske og økonomiske konsekvenser av tekniske krav til bussene:**

Nye tekniske krav til busser i klasse 2 og 3, vil innebære at man på sikt ønsker at alle busser uavhengig av betjeningsområde og type transport skal tilfredsstillende denne standarden. Samferdselsdepartementet har tidligere innhentet kost-/nyttevurderinger som viste at tilrettelegging av samtlige busser i klasse 2 ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt og større grad av målrettede tiltak ble derfor anbefalt.

Når man nå likevel gjennomfører generelle krav, er det derfor viktig at de reelle kostnadene som de praktiske konsekvensene medfører kompenseres, inklusive driftsutgifter, slik at det ikke går ut over kollektivtilbudet.

Vi har ikke merknader til investeringskostnadene i høringsnotatet, men mener de driftsøkonomiske konsekvensene er for dårlig utredet.

Generelt er vår erfaring at de totale vedlikeholds- og driftskostnader i snitt ligger på 10 % og ikke på 5 %. I tillegg er de driftsøkonomiske konsekvensene for snevert vurdert. De nye kravene til tilrettelegging av klasse 2 og klasse 3 busser har følgende konsekvenser for driften av kollektivtilbudet:

1. Antall sitteplasser blir redusert, og med størst reduksjon ved overgang fra høyentrebuss til laventrebuss. Redusert setekapasitet utløser dubleringsbehov i rush, alternativt redusert komfort (flere ståplasser) eller passasjersvikt og dermed reduserte passasjerinntekter.
2. Økt kjøretid eller redusert punktlighet som følge av tidsbruk ved heis og innfestning av rullestol på høyentre-busser, øker kostnadene på rutetilbudet eller gjør det mindre attraktivt.

3. Ved valg av laventre-busser kan kjøretiden reduseres, da av- og påstigning generelt går raskere, men regulariteten vil bare opprettholdes dersom det ikke stilles krav til sikring. Ved lengre strekninger med høyere hastigheter, vil sikkerhet være dårligere ivaretatt og komforten blir redusert.

Når det gjelder de driftsøkonomiske konsekvensene nevnt over vil vi kommentere dette noe nærmere:

Forskriften legger til grunn at busser i klasse 2 og 3 skal ha ombordstigningshjelpemiddel (rullestolheis eller rampe) og at valg av løsning må baseres på bussens konstruksjon. Tidligere prosjekt i regi av vegdirektoratet ("Tilgjengelighet inn i buss") konkluderte med at materiell med høyt gulv er mest egnet i store deler av landet. Dette betyr at man en rekke steder må velge heisløsning. Busser i klasse 2 og 3 har generelt krav til innfestning av passasjerer. Samlet tidsbruk for bruk av heis og innfestning av rullestol og passasjer er ut fra vår erfaring med tilrettelagt regional rute på ca. 8 minutter. Dette er en forsinkelse som ikke kan tas inn på de korteste rutene. Økt reisetid gir økte driftsutgifter da vognløpene ikke blir like effektive samtidig som de reisende får et mindre attraktivt tilbud når det gjelder reisetid.

Laventrebusser kan i noen tilfeller være et alternativ til høyentrebusser med heis, men slike busser er ikke egnet på lengre strekninger med høye hastigheter. Agder Kollektivtrafikk AS viser til erfaringer fra rutebilselskap som har satt inn slikt materiell på strekninger over 20 km hvor hastigheten kommer opp i 70 – 90 km i timen. Her får man negative tilbakemeldinger fra kundene på støy og redusert komfort. I tillegg er laventrebusser beregnet for et stort antall stående passasjerer, mens høyentre-busser klasse 2 godkjennes for et mindre antall stående og har krav til innfestning.

Dette er et viktig dilemma, og er årsaken til at man i Vest-Agder enda ikke har funnet en praktisk og økonomisk gjennomførbar strategi for tilrettelegging av rutene fra omegnskommunene til Kristiansand. Heisløsning anses ikke som praktisk mulig da det krever for lang tid på så kort strekning. Lengre reisetid kan på enkelte rutestrekninger innebære at vognløpene "sprekker" slik at flere busser må inn for å kjøre samme antall avganger. Alternativet er en vesentlig reduksjon i punktligheten og dermed et lite attraktivt kollektivtilbud. I dette trafikkområdet har kollektivtrafikken en miljøfunksjon, noe som innebærer at bussens konkurransekraft i forhold til bil vil forverres med økte reisetid. Det er i dette området mulig å gå over til klasse 1 busser med lav entre. I og med at det ikke er krav til innfestning, vil en da unngå lengre reisetid. En overgang fra dagens 12 meters klasse 2-busser med 46 seter til lavgulvbuss med 35 seter betyr et tap i setekapasitet på ca. 20 %, noe som utløser dubleringsbehov og et betydelig økt antall busser i dimensjonerende timer (rush og skoleskyss). Økt ruteplantede og økt antall busser i rush, vil medføre økte driftskostnader på mange millioner kroner i året, noe vi fram til nå ikke har funnet økonomisk rom for, mens en vesentlig dårligere kvalitet på tilbudet vil gi reduserte passasjerinntekter. Et annet alternativ er å sette inn 15 meter lange laventre boggibusser, dette gir samme setekapasitet, men øker både investerings- og driftsutgiftene til kollektivtransporten. Flere av dagens traseer vil måtte utbedres for å sikre at de kan kjøres med 15 meters lange busser.

Som et økonomisk regneeksempel kan man for Vest-Agder beregne et tap i passasjerinntekter på 4,5 mill kr. dersom man på alle de 300 bussene som er i trafikk i rushet mistet 5 passasjerer bare på en av avgangene. For å unngå en slik uønsket virkning, vil det være nødvendig å øke kapasiteten i rushet, men en dublering av enkeltavganger eller generelt økt frekvens, vil kreve langt større beløp. I tillegg minner vi om at det ikke er et ønske at man i større grad enn i dag skal legge opp til ståplasser verken i rutetrafikk eller skoleskyss.

Dette viser at de praktiske konsekvenser av forskriften medfører økte driftsutgifter som langt overstiger utgiftene knyttet til selve ombordstigningsløsningene. Dersom dette ikke kompenseres, vil det gå ut over kollektivtilbudet.

Fylkeskommunen mener derfor at det må arbeides en finansieringsordning i samarbeid med fylkeskommunene hvor de økonomiske konsekvensene blir nærmere vurdert.

Det er i forskriften tatt utgangspunkt i at vedlegg VII (krav til klasse 1 busser i h.h. til EU-direktivet) skal ligge som et minimumskrav også for busser i klasse 2 og 3. I tillegg er det satt krav til automatisk holdeplassannonsering med tale og elektronisk tavle. Når det gjelder de økonomiske konsekvenser, er det ikke nok å legge inn investering i computer og display i bussene. Det er mange systemer tilgjengelig i markedet, men alle forutsetter at samtlige holdeplasser er registrert, enten med koordinater for posisjonering via GPS, eller km-basert fra rutens startpunkt. Skal utstyret i bussene fungere i bruk, kreves derfor etablering og drifting av holdeplassregister. Det vises også til merknader knyttet til sanksjonering dersom holdeplassanrop ikke fungerer ved kontroll på veien.

Vest-Agder anser holdeplassannonsering (tale og display) som viktig og har i første omgang prioritert dette i bytrafikken.

Klasse 2 busser benyttes i Vest-Agder til alle ruter utenom selve byområdene. Dette omfatter alt fra lengre regionale ruter mellom byene langs stamveg/ riksvegnettet, kortere ruter fra omegnskommunene rundt Kristiansand, og til ruter inn i grisevendte kommuner, foruten et stort antall skoleruter. En del av bussene trafikkerer derfor i skoleskys og ruter som i liten grad opererer med faste holdeplasser og hvor nytten av audiovisuelt utstyr for holdeplassanrop er liten eller fraværende. Vest-Agder fylkeskommune mener derfor ikke det er fornuftig at audiovisuelt utstyr stilles som et generelt krav til alle busser i klasse 2. Tiltak i slike trafikkområder bør settes inn ut fra lokale strategier som målretter slike tiltak på en bedre måte. Dette har fylkeskommunene best mulighet til gjennom å legge det inn som tilleggskrav i forbindelse med transportkjøpet.

Vi ber om at lovgiver vurderer om en skal stille krav til et standardformat på kjøretøycomputere som kan levere data til et sanntidsinformasjonssystem (SIS) for bybusser. Dette vil være en fordel uavhengig av om dette stilles som generelt krav til alle busser eller ikke. Det vil klart være en fordel om en har en standard her slik at en anbyder som har tapt et anbud kan benytte bussen i et nytt anbud. I dag er det i stor grad slik at det er de offentlige administrasjonsselskapene som eier dette utstyret og det må tas ut av bussene til tapende part og monteres inn i nye busser for administrasjonsselskapets regning. Blir utstyret standard i bussene er det viktig å sikre en felles standard for informasjonssystemene, for at utstyret skal kunne ha et liv nr 2 ut over første anbudsperiode.

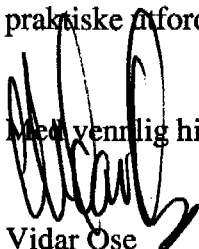
Busdirektivet stiller generelt krav til innfestning for alle busser i klasse 2 og 3. Dersom dette skal innebære forsvarlig sikring av passasjerer i rullestol under transport, må man snarest sørge for å stille styrkekrav til rullestolene. Staten bør bidra til standardisering av innfestningsbøyler på rullestoler samt standardisering av raske og brukervennlige innfestningsløsninger som kan benyttes både i busser, drosjer og trygdebiler.

Bussdirektivet angir dimensjoneringskrav for heis, ramper og innvendig plass til rullestol. For klasse 1 busser innebærer dette også dimensjonering i forhold til å kunne manøvrere rullestol slik at den kan stilles på angitt plass mot kjøreretning. Av hensyn til brukerne, bør Rikstrygdeverket ut fra disse dimensjoneringsmålene, snarest sørge for at det kommer på plass en produktmerking av de rullestoler som er egnet for bruk ved offentlig transport. Brukeren bør enkelt kunne orientere seg om den enkelte stols mulige bruksområde.

Når det gjelder krav til kontrastmerking, har representanter i vårt fylkesråd for funksjonshemmede tidligere påpekt manglende kontrastmerking av trinn innvending og ved inn/utstigning. Det bør være klare krav til dette, da manglende kontrast er et problem for synshemmede.

Denne reformen er det knyttet store forventninger til, ikke minst fra brukerne. Vi er derfor opptatt av at man får til et videre samarbeid over forvaltningsgrenser om finansiering og håndtering av praktiske utfordringer slik at kollektivtilbudet kan forbedres og fungere godt for alle brukere.

Med vennlig hilsen



Vidar Ose  
Seksjonsleder

Mette Kirkhus Johansen  
Mette Kirkhus Johansen  
Rådgiver samferdsel

Gjenpart:

Legges fram for Hovedutvalg for Næring, samferdsel og miljø for evt. merknader

Samferdselssjefenes kontaktutvalg v/ Magnus Vestrheim, Hordaland fylkeskommune  
Kommunenenes sentralforbund v/ Hans Clementz