

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET			
AVD./SEK	VSS	S.BEH.	MEK
2. OKT. 2008			
S.NR.	08 / 333 - 43		
ARKIV	602.0	AVSKREVET	



Transportbedriftenes  
Landsforening

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

2.oktober 2008

## HØRING - FORSLAG TIL NY FORSKRIFT OM UNIVERSELL UTFORMING AV MOTORVOGN I LØYVEPLIKTIG TRANSPORT MV.

Vi viser til Samferdselsdepartementets høring om ovennevnte datert 2.7.2008, referanse 08/333-MEK.

TL har i tidligere høringer og i møter med departementets politiske ledelse stilt seg positiv til målsettingen om universell utforming av kollektive transportmidler.

TL er enig i at forslag til ny forskrift også skal omfatte biler som brukes innenfor rammene av løyve for transport av funksjonshemmede, og for drosjer hvor det i utlysningen av løyvet er stilt særskilte krav om tilpasning for transport av personer med nedsatt funksjonsevne.

Et krav om å gjøre rutebusser i kl. II og III tilgjengelige for alle, må følges opp med et samtidig krav om at hele reisekjeden, herunder den øvrige infrastrukturen slik som terminaler, trafikknutepunkter og holdeplasser også oppgraderes til en universelt utformet standard. Med reisekjede menes transport fra dør til dør. Reisekjeden inkluderer i denne sammenheng informasjon før reise og under reise, adkomst til/fra holdeplass/ terminal, holdeplass/stasjon, billetteringssystem og transportmiddel. Investeringene i infrastrukturen må følges opp med tilsvarende driftsmidler i forhold til vedlikehold.

En ensidig fokus og satsing kun på å gjøre de omtalte busskategorier tilgjengelige for alle, kan være til lite nytte for bevegelseshemmede. I noen tilfeller vil det bli betraktet som nærmest meningsløst av både bevegelseshemmende og bussoperatører å gjøre rutebusser universelt utformet, hvis ikke den øvrige infrastrukturen gjøres tilgjengelig for de samme passasjergruppene.

Etter TLs mening er det forhastet å kreve universelt utformede kl II og III busser i løyvepliktig rutetransport i alle deler av landet på samme tid. Dette dels som følge av at store deler av veginfrastrukturen ikke er i tilfredsstillende forfatning, og dels at det med nåværende bevilgninger vil ta flere tiår å oppgradere infrastrukturen til en universelt utformet standard.

I regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan for 2010 – 2019 synliggjøres kostnadene ved å gjøre veginfrastrukturen i hele landet universelt utformet. Av totalt 65 000 bussholdeplasser trenger om lag 60 000 av disse oppgradering for å tilfredsstillere kravet om universell utforming. Totalkostnaden for en slik oppgradering er beregnet til 15 milliarder kroner. For å nå regjeringens mål om et universelt utformet veisystem innen år 2020 må bevilgningene til universell utforming da være på totalt 1,5 milliarder kroner årlig for kommunale, fylkeskommunale og statlige veier.

En illustrasjon på det til dels dårlige vegnettet man har i Norge, er strekningen Førde – Florø. Veistrekningen her er på 60 kilometer og består av til sammen 37 holdeplasser. I en test som TLs medlem Firda Billag IKS gjorde sammen med Sogn og Fjordane fylkeskommune, Norges Handikapforbund m.fl, viste det seg at ingen av stoppestedene var utformet med tanke på rullestolbrukere og andre funksjonshemmede. Mange av holdeplassene var ikke engang utstyrt med navneskilt.

Vi mener at krav om rullestolheis på alle klasse II og III busser i løyvepliktig rutetransport ikke samsvarer med regjeringens målsetting om at investeringer i en universelt utformet infrastruktur skal gi størst mulig samfunnsmessig nytte. Det framkommer bl.a. av regjeringens BRA-program for 2006 – 2009 at innsatsen i første omgang bør konsentreres om trafikkunge knutepunkter og strekninger. Det fremgår videre at tilgjengelighetstiltak gir størst gevinst for samfunnet hvis mange mennesker har nytte av det. I BRA-programmet påpeker regjeringen spesifikt at tilpasset bussmateriell i seg selv vil ha begrenset nytteverdi dersom ikke tilgjengeligheten til og standarden på for eksempel holdeplassene er slik at brukerne kan ta seg til og fra bussen.

I § 8 i regjeringens forslag til forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv, åpnes det for at løyvemyndighet i enkelte tilfeller kan gjøre unntak fra ett eller flere av kravene i § 4 i samme forslag til forskrift. Etter TLs oppfatning bør slike unntak kunne gis i de tilfeller der eksempelvis 2/3 deler av holdeplassene på bussens rute ikke tilfredsstillere kravene til universell utforming. Dersom unntak gis må imidlertid vilkårene i Samferdselsdepartementets rundskriv N-2/2006 oppfylles.

Et krav om elektrisk heis og annet utstyr for å gjøre klasse II og III busser i rutepliktig løyvetransport universelt utformet, vil utgjøre en vesentlig merkostnad for busselskapene. Merkostnadene er beregnet til ca. 210 000 kroner pr. buss, hvilket utgjør en ekstrakostnad pr. kjøretøy på 8-11 prosent. I tillegg kommer årlige økte vedlikeholdsutgifter på 5 – 8 prosent pr. buss.

Heis i busser er plasskrevende og antas å legge beslag på mellom 2 til 6 sitteplasser, ved en standard buss. Det betyr at selskapene må kjøpe lengre busser for å opprettholde samme setekapasitet som på dagens busser. Også dette utgjør en merkostnad for selskapene.

TL forutsetter at merkostnader som selskapene påføres ved å gjøre bussene universelt tilgjengelige må kompenseres av myndighetene. Fylkeskommunene må tilføres friske midler som dekker merkostnaden for økte tjenestekjøp fra

trafikkselskapene. For øvrig bussvirksomhet (ekspressbusser) bør det etableres en tilskuddsordning som kompenserer for økte investeringer i en femårsperiode.

Når det gjelder laventrebusser vil vi peke på det forhold at slike kjøretøyer er uegnet på en stor del av det kommunale og fylkeskommunale vegnettet. Dette gjelder spesielt vegnettet langs kysten med mange dårlige og kuperte veier. I en laventrebuss må en ha all bagasje, sykler, pakkegods med mer inne i busskupeen. Når til dels svært tunge rullestoler også skal ha plass, kan dette by på trafikksikkerhetsmessige utfordringer, eksempelvis ved en kraftig oppbremsing og/eller ved en utforkjøring. Vi forutsetter at Samferdselsdepartementet har vurdert konsekvensene av dette når det nå fremmes krav om at alle kl. II laventrebusser skal ha plass for rullestoler.

TL vil avslutningsvis rette oppmerksomheten mot det forhold at departementet foreslår at den nye forskriften skal tre i kraft fra 1. januar 2009, og at alle avtaler om anskaffelse av nye transportmidler inngått etter denne dato skal oppfylle kravene i forskriften.

Etter TL syn er dette en for kort frist for ikrafttredelse av forskriften.

Høringsfristen er satt til 02.10.2008. Dette er kun tre måneder før forskriften er planlagt å tre i kraft. Tar man i betraktning at Samferdselsdepartementet i denne type høringer bruker to-tre måneder på å saksbehandle innkomne høringsuttalelser, vil departementet først ha ferdigbehandlet forslag til ny forskrift til like oppunder ikrafttredelsesdatoen. Ikrafttredelsesdatoen 1.1.2009 blir således for kort. Det er først etter at høringsuttalelser er innkommet og ferdigbehandlet av departementet, at forskriften vil gi bussoperatørene og leverandørene de endelige føringer for hva som vil foreligge av nye krav.

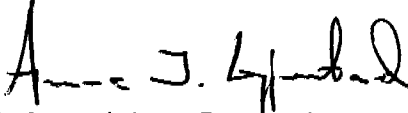
Da det er lang bestillings- og produksjonstid på busser, anmoder TL Samferdselsdepartementet om å utsette ikrafttredelsesdatoen for forskriften med ett år, dvs. fra 1.1.2010.

TL legger ved de skriftelige høringsuttalelsene fra våre medlemsbedrifter til orientering.

Vennlig hilsen

**TRANSPORTBEDRIFTENES LANDSFORENING**

  
Christian Aubert  
Adm.dirktør

  
Arne Johan Gjerstad  
Fagsjef

**Vedlegg:** Høringsuttalelser fra medlemsbedrifter



nettbuss

Nettbuss AS  
Nettbuss konsernstaben

Adresse:  
Besøksadr. Skippergt. 31  
0048 Oslo  
www.nettbuss.no  
konsern@nettbuss.no

Resepsjon: 815 81 105  
Telefaks: +47 22 17 69 44  
Bankgiro: 7058 06 64537  
Organisasjonsnr.: NO 976 948 394 MVA

Transportbedriftenes Landsforening

Postboks 5477  
0305 OSLO

Deres ref: Arne Johan Gjerstad  
Saksref:  
Dato: 09.09.2008  
Saksbehandler: Ragnar Krosser, tlf nr: 915 62 182

## INNSPILL TIL HØRINGSNOTAT OM UNIVERSELL UTFORMING AV KL. II OG III BUSSETERMINALER I LØYVEPLIKTIG RUTETRANSPORT.

Det vises til utsendt medlemsrundskriv nr. 13 – 2008 hvor det inviteres til å komme med synspunkter på forslaget til universell utforming av busser i kl. II og III i løyvepliktig rutetransport.

Vårt selskap besitter i dag noen busser utstyrt slik forslaget til utforming tilsier. Vi har ingen spesielle kommentarer til selve de tekniske utrustningene. Vi regner med at dette er utstyr som finnes i dag, og som vil bli videreutviklet til bedre og gunstigere løsninger.

Vårt datterselskap i Drammen har i flere år investert i materiell (kl. I busser), og samarbeidet godt med de handikappedes organisasjoner for å legge best mulig til rette for deres medlemmer. Vi oppfatter at blinde/svaksynte og hørselshemmede setter pris på det audiovisuelle informasjonssystemet, men når det gjelder rullestolbrukere har det vært svært svært få brukere. Det vi tror her er at noe av årsaken kan ligge i at den øvrige infrastrukturen i byen ikke er spesielt godt tilrettelagt.

Vår erfaring og budskap her er at det hjelper lite om bussene er tilrettelagt - hvis den øvrige del av reisen mangler framkommelighet for rullestolbrukeren.

### Finansiering av merkostnader.

I og med at dette er en forholdsvis kostnadskrevende installeringer og vedlikehold bør finansieringen av utstyret være avklart på forhånd. Ser det vel som en selvfølge at den respektive fylkeskommune blir satt i stand til å fange opp denne merkostnaden slik at dette ikke går utover dagens tilbud.

Når det gjelder utstyr til busser som benyttes kun i kommersielle linjer vil det oppstå en merkostnad som vil bli lagt over på den enkelte reisende. Et anslag vil være at opp mot 98 % av de reisende i slike linjer ikke vil ha behov for det aktuelle utstyret. Hvis det ikke lar seg gjøre å komme fram til en finansieringsløsning, vil det være de antydende 98 % funksjonsfriske som får en øket billettpris. Etter vår mening vil dette oppstå som urettferdighet. Et eksempel fra TIMEkspresen linje 1 vil

(A/TSI)  
AJG

selskapet måtte øke billettprisen med drøye kr. 1,50 per reise (ca. 2 %) i en form av en "universellutformingsavgift."

Det viktige er at den bevegelseshemmede tilbys en hel reise, altså ikke bare selve bussreisen. Vi mener at selskapene sammen med andre aktuelle samarbeidsparter (t. eks. vegvesenet, fylkeskommune og kommune) må få tilgang til de såkalte BRA-midlene, eller eventuelt andre støtteordninger, for å utvikle infrastrukturen i tilknytning en aktuell linje. Ved en slik tanke vil samfunnet ta ansvar for en god og helhetlig implementering, og ikke slik som dette fort kan bli - hvor en tilfeldig kollektivreisende må betale.

Ett eksempel på løsning: På strekningen mellom Drammen og Vikersund langs riksveg 35 blir i disse dager de fleste holdeplassene utbedret og tilpasset en universell utforming. I tillegg er alle bussene på TIMEkspressen linje 10 blitt utstyrt slik forslaget til universell utforming tilsier. Her er de såkalte BRA-midlene stilt til disposisjon - også for merkostnaden til bussene. (Ca. kr. 260.000,- per buss, og i alt er det satt inn 7 nye busser.)

#### Internasjonal rutetrafikk.

Vi oppfatter at dette er nasjonale regler. For busser i internasjonal trafikk vil norske bussoperatører (norskregistrerte busser) bli pålagt kostnader til utstyr som utenlandske konkurrenter slipper. Det bør avklares om det er forskjeller i dagens EU bestemmelser og de norske forskriftene på dette området som kan gi en konkurransevridning.

#### Iverksettningstidspunkt.

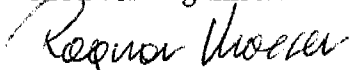
Vi ser at iverksettning av den nye forskriften er satt til 1.1.09, og at nye busser levert etter denne datoen skal tilfredsstille de nye kravene. Det vil nesten være praktisk umulig å tilpasse seg denne datoen for busser som allerede er i bestilling. Det samme vil gjelde for anbud som leveres i løpet av høsten. Vårt forslag er at en eventuell dato ikke bør sette før 1.1.2010.

#### Oppsummering.

- I kommentarene bør departementet utfordres på finansieringen av utstyret i bussene.
- Igangsettingsdatoen bør sterkt imøtegås, og hvor det argumenteres for en utsettelse med ett år - fram til 1.1.2010.

Håper dette er noen innspill som kan brukes.

Med vennlig hilsen



Ragnar Krosser  
Teknisk direktør.

(A/TS)  
AJG

TIDE BUSS / TIDE REISER

Transportbedriftenes Landsforening  
Postboks 5477 - Majorstuen  
0305 OSLO

Telefonnr :  
Telefaks :  
Org.nr. : NO910500805  
Dato : 11.09.2008  
Journalnr. :

Att. Arne Johan Gjerstad

## **TL medl.rundskriv nr. 13-2008. Høring- Forslag til ny forskrift om universell utforming av kl. II og III busser i løyvepliktig rutetransport**

Tide Buss og Tide Reiser er på et generelt grunnlag positive til de foreslått endringene om økt tilgjengelighet for kunder med nedsatt funksjonsevne.

De foreslåtte endringene er imidlertid av en slik omfattende karakter hva gjelder kostnader og drift, at vi mener det er viktig å peke på en del forhold som vil bli utfordrende ved en slik forskriftsendring.

### **Tidsfaktoren ved bruk**

For busser utstyrt med rullestolheis vil en ombordlasting og sikring av rullestol medføre et økt tidsforbruk på mellom 5 og 10 minutter. Tilsvarende ved avstigning. I de fleste tilfeller vil dette bety forsinkelser på ruten med de konsekvensene det kan få. Vi tenker da på problemer med avtalte korrespondanser og i noen tilfeller bøtlegging fra oppdragsgiver for forsinkelse i rute, i tillegg til at dette vil oppleves svært negativt for øvrige passasjerer.

En økning av rutetidene på generelt grunnlag for å kompensere for dette vil slik vi ser det relativt store økonomiske konsekvenser.

### **Sanksjoner ved teknisk svikt**

Vi mener at sanksjoner som å ikke tillate bussen brukt videre ved teknisk svikt av for eksempel en rullestolheis er for strengt i praktisk drift. En slik sanksjon vil ramme (3. part) de andre kundene uforholdsmessig hardt slik vi ser det. En rullestol heis er en komplisert teknisk innretning hvor teknisk svikt kan forekomme. I tilfeller hvor bussoperatøren visste om, eller burde visst om at denne heisen var ute av drift, stiller det seg selvsagt annerledes.

### **Krav til eiere av infrastrukturen (terminaler, holdeplasser m.m)**

Vi mener at det må stilles tilsvarende krav til eieren av infrastrukturen som det stilles til busseierene. Om ikke tilgjengeligheten for rullestolbrukere og andre med nedsatt funksjonsevne er tilrettelagt også utenfor bussen, vil effekten av tilretteleggingen på bussen være begrenset.

## Kostnader knyttet til drift og vedlikehold

Bortsett fra investeringene, er det er ikke tvil om at kostnadene til drift og vedlikehold også er betydelige. For eksempel så vil et innevendig audiovisuelt informasjonssystem kunne innebære en betydelig merkostnader i drift og vedlikehold. Dette forbundet med oppdateringer og omprogrameringer ved ruteendringer og veiomlegginger m.m. Dette er merkostnader som det for selskapene kan være vanskelig å få dekket inn gjennom sine kontrakter.

## Flere rullestolbrukere

Antallet rullestolbrukere vil etter all sannsynlighet øke etter at disse endringene blir gjennomført. Dette er i og for seg hele hensikten. (Hvordan tenker myndighetene at bussjåførene skal håndtere situasjoner hvor det er mer enn en rullestolbruker som vil være med i bussen ?) Det vil da kunne oppstå situasjoner hvor det er flere rullestolbrukere som vil reise samtidig og hvor bussen ikke har kapasitet til dette. Forskrifter bør også fange opp slike situasjoner

## Spesielt for ekspressbuss- og langruter

En slik forskrift vil kreve tilgjengelig plassbehov for rullestol, og dette vil på den andre side redusere sitteplasskapasitet for øvrig på rutene. Dette vil kunne være avgjørende for det økonomiske grunnlaget på ruten. I denne sammenheng kan vi vise til hvordan for eksempel Kystbussen har løst dette på en langt rimeligere måte. På nettsidene til Kystbussen står følgende:

*" Personer med behov for spesiell assistanse (f.eks. rullestolbrukere) må forhåndsbestille senest kl. 15:00 siste virkedag før reisen. Send en e-post til: [post@kystbussen.no](mailto:post@kystbussen.no) eller ring 05505. " De få tilfellene slike behov oppstår, så settes det opp en egen minibuss med rullestolheis, og det praktiseres også at man etter eget ønske kan ta med ledsager.*

## Forholdet til utenlandske operatører

Vi forutsetter ellers at tilsvarende krav vil bli stillt til utenlandske operatører som utfører løyvepliktig transport i Norge.

Med vennlig hilsen  
For Tide Buss AS og Tide Reiser AS

  
Jan-Helge Sandvåg  
Teknisk Direktør Tide Buss



## Telemark Bilruter AS

3840 Seljord  
Telefon: 35 06 54 00  
Telefax: 35 06 54 01  
E-mail: post@telemarkbil.no  
Internettside: www.telemarkbil.no  
Bankgiro: 2711 05 02600  
Org.nr. 924 099 658 MVA

Transportbedriftenes Landsforbund  
P.boks 5477 Majorstua  
0305 Oslo

Seljord 12.9.08

### Høyringsuttale til "Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv."

Telemark Bilruter AS (TBR) bygde i 1989 ein ny turbuss som vi kalla "Bussen for alle", med rullestolheis og plass til rullestolar, samt handikap-toalett. Vi har soleis ei viss røynsle med slik buss, og den er ikkje særleg positiv. Bl. anna krev dei særskilte innretningane stor plass, slik at setetalet vart redusert frå 49 til 42 (handikap-toalett). I tillegg kravde bussen utvalde sjåførar, som måtte kunne bruke utstyret på ein trygg måte når det var aktuelt. Å lyfte ein person og stol på inntil 300 kg opp i 1,5 m over bakken er risikabelt, og krev stor aktsemd.

I denne høyringsuttala har vi teke utgangspunkt i eksisterande lokale tilhøve med omsyn til "universell utforming" utanfor bussen, og reise med rute/ekspressbuss, der føremålet er flytting frå stad til stad, ikkje reiseoppleving (tur). Då må ein sjå på korleis denne reisa kan gjerast rasjonelt og effektivt for den reisande. Det er distrikts-Noreg, dvs. øvre Telemark, som er arenaen vår og der TBR har sitt virke, og som er grunnlag for vurderingane. Når det gjeld tilhøva våre er nok dei omtrent slik i størstedelen av distrikts-Noreg.

Vi driv både ekspressbuss og lokalbuss, og har valt å dele denne uttala opp i 3 delar, ein generell del, og 2 delar om kvar busstype; lokalbuss og ekspressbuss.

#### Generelt.

I distrikts-Noreg har vil så godt som ingen gang og sykkelveg, og det er få tilrettelagte busshaldeplassar, bussen stansar langs vegen der folk skal av eller på. Det er soleis svært vanskeleg, og farleg, for ein rullestolbrukar å koma seg heimafrå og fram til eit "busstopp". Dit må han koma seg med andre transport-middel, som eigen bil, drosje eller anna. Vinterstid er det tilsvarende vanskelegare. Det vil soleis vera svært liten trafikk med denne trongen i distrikta. Viser her til kva Vinje Kommune skriv i sine vurderingar (19/6 2008) om å planlegge ny kollektivterminal i Vinje, sitat: "Kollektivterminalen er mest for dei som er på veg gjennom Vinje. Det vil truleg vere slik i framtida også. Det er lite lokaltrafikk. Det er difor ikkje så viktig at terminalen ligg sentralt.", sitat slutt. Ut frå ei slik lokal kommunal vurdering, er ikkje lokal rutetraffic eit kommunalt satsingsområde! Derimot vil universell utforming av alle bussar medføre store ekstrakostnader i kollektivtransporten, som nokon må betale. Dette er ikkje heldig når målet er å auke denne transportforma, og pris er eit vesentleg argument for /imot kollektivreiser. Meir spesifisert om kostnader under busskategori.

At ruteselskap blir pålagt å utføre all kollektivtransport i sitt løyveområde er ei anna sak, men det må då kunne utførast enkeltvis med eigna materiell. Slikt transportmateriell, dvs. minibuss med rullestolheis, vil kunne skaffast til same pris som tilleggskostnaden for det same utstyret til 2-3 fullt utstyrte handikap-tilpassa bussar vil koste. Denne transportløysinga er eit



Avd. kontor Skien:  
Strømdaljordet 1,  
3727 Skien  
Telefon: 35 90 08 00  
Telefax: 35 90 08 01

Avd. kontor Vinje:  
3890 Vinje  
Telefon: 35 07 45 10  
Telefax: 35 07 45 11

Avd. kontor Vrådal:  
3853 Vrådal  
Telefon: 35 05 64 90  
Telefax: 35 05 64 91



alternativ i ekspressbusstrafikken slik vi tolkar pkt. 3, andre avsnitt i "Høringsnotat om forslag til ny forskrift om universell utforming.....", og bør også gjelde lokalruter i distrikta, der kost/nytte av "universell utforming" av motorvogner synest urimleg. Det er etter vår oppfatning lite fornuftig resursbruk, å på sikt å utsyre alle våre 43 lokalbussar og 20 ekspressbussar med dette kostbare utstyret, som vil få så liten nytte. I tillegg reduserer det setekapasiteten med 10-15 %, noko som må kompenseras med meir materiell på travle trafikkdagar.

Videokamera som overvakingssystem er derimot ei god, praktisk og rimleg løysing på alle bussar. Den kan nyttast til ulike tryggingføremål, bl.a. dørkontroll og ryggekamera.

Til slutt i denne generelle vurderinga må det takast med at utstyr som personlyftar kjem inn under Forskrift til arbeidsmiljøloven best. nr. 555, "Bruk av arbeidsutstyr". Den krev at berre personell med dokumentert sikkerhetsopplæring kan nytte slikt utstyr, og det krevjast særskilt opplæring på kvar enkelt type/produkt. Dvs at det kan ikkje inngå i førarkortopplæringa, men opplæringa, som svært få vil få bruk for, må takast på kvar enkelt produkt/type som bedrifta måtte ha, for alle sjåførar og evt. vikarar. Ei formidabel oppgåve etter vårt skjønn, for dette handlar om persontryggleik! Dette siste vil vera vesentleg lettare å gjennomføre med særskilt tilpassa transportmateriell og opplært mannskap.

### Spesielt om lokalrutebuss.

Tilpassing av moderne lokalrutebussar kl. 1 er alt innført. Dette er laventrè-/lavgolv-bussar i bynære strøk, der golvet og innstegshøgda er lågt i utgangspunktet, og tilpassing kan gjerast enkel og rimleg. Bussane har store eller doble dører, og dei har ofte oppbygde fortau på haldeplassar. Tilleggs-kostnaden er soleis relativt liten i høve til totalinvesteringa, og bussen går i slik trafikk "heile levetida". I område der ein nyttar laventrè-/lavgolv-bussar er også trafikk med slik trong større, og kost/nytteverdien blir vesentleg betre.

Ute i distriktet er situasjonen ein heilt annan. Her nyttar ein standard rutebuss med midtgang og trapper ved alle dører. Reisande på slike bussar skal i minst mogleg grad stå pga. tryggleiken, og maksimalt setetal er her eit hovudpoeng. Denne busstypa er også billegare(ca. 10%) enn ein laventrè/lavgolv-buss. Det er i dag heller ikkje mogleg å bygge buss med låg brønn bak slik ein gjorde før, då alle(snart) har hekkmotor. Bussane må utstyrast med svært kostbar heisinnretning.

Når det gjeld haldeplassinformasjon, er dette også lite relevant på lokalruter ute i distrikta. Nær alle veit kor dei skal av, og der er ikkje mange faste haldeplassar. I dei fleste tilfella kjenner også sjåføren passasjerane sine. Det vil virke svært masete å sita å høyre på denne informasjonen som tilnærma ingen har trong for.

Tilleggs-kostnaden på desse "universelle tilpassings-innretningane" er prisa til vel. 200.000,- kroner i investering (Vegdirektoratet sine tal), som utgjer ca. 10-13 % av ein lokalrutebuss, ikkje 4-6 % som vegdirektoratet skriv. Denne kostnaden vil bli overført til det offentlege, som er kjøpar av lokalrutebuss-transporten. Om det blir billettpris-tillegg eller direkte tilskot er ikkje sagt noko om, men ruteselskapa sjølve har ingen plass å dekke inn denne ekstrakostnaden ifrå. Kostnaden må innbakast i anbudsprisen der det er aktuelt, og som det offentlege då får.

**Sett i høve til den hittil totalt manglande viljen frå det offentlege til å skaffe skuleborn ein trygg og god skuleskyss med siteplass til alle, virkar dette i det heile lite logisk, nærast meiningslaus resursøying. Eit kost/nytte-reknestykke kan aldri ha vore laga eller vurdert i denne saka.**

### **Spesielt om ekspressbuss.**

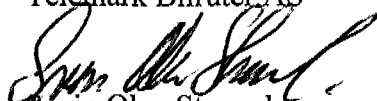
Ekspressbuss har, som lokalrutebussar i distrikta, midtgang og trapper. Det krevjast soleis heisinnretning. Desse bussane blir vanlegvis kjøpt nye og køyrd 3-5 år i ekspressruter, og går deretter over i turbussmarknaden, der krav til universell utforming ikkje gjeld. Utstyret har soleis kort levetid i "lovpålagt virke" i høve til bussen sin totale brukstid. Norway buss-ekspress, som omfattar mesteparten av ekspressbussnettet i Noreg, krev toalett på sine ruter. Ut frå diskriminerings-tankegangen, dvs forbod mot diskriminering, må det også vera handikap-toalett oppå hovudplanet i bussen. Dette er mykje meir plasskrevjande enn eit "micro-toalett", som ofte blir bruka i bussar. Slike spesial-løysingar vil også vera vesentleg dyrare enn standard modellar, slik dei fleste bussprodusentane leverer i dag. I Noreg brukar vi "turbuss-konsept" til ekspressbussar for å kunne tilby høg komfort på lange reiser. Slike bussar blir no berre produsert som turbussar i EU utanfor Noreg, men turbussar er ikkje omfatta av krava. Krav om universell utforming blir eit særnorsk tiltak for denne busstypa, og vi vil stå overfor store utfordringar ved fornying. Dagens busskonstruksjonar er basert på strenge og rigide EU-direktiv med liten slingringsmon, og endringar i konstruksjonen er i mange høve umogeleg å få levert pga sertifiserings-reglane(eigne røynsler). I tillegg vil slike spesialkonstruksjonar bli svært kostbare.


Til slutt må alle dei reisande som nyttar ekspressbussen den tida den går i rute, finansiere dette kostbare utstyret på 1/3 av bussen si normale levetid. Det må seiast å vera lite hensiktsmessig, dersom ein vil auke kollektivandelen innan passasjertransporten, der pris er eit viktig incitament. Ekspressbussen blir rett og slett mindre konkurransedyktig enn i dag. Gjenbruk og ombygging av tinærma ubruka utstyr er nok heller ingen relevant løysing. Kort og godt er dette ei svært dårleg løysing sett i høve til kost/nytte, også på ekspressbuss.

### **Konklusjon.**

Innføring av krav om "Universell utforming av transportmiddel på veg" i distrikts-Noreg vil bli ei svært dyr og lite hensiktsmessig ordning, som vil gjera kollektivtransporten dyrare for alle, utan at det gjev målbar nytte for dei som treng det. Vi meiner at transportopplegg med eige tilpassa materiell og mannskap er den beste for alle, også den reisande. Dei vil kunne få transport frå dør til dør for ein rimleg pris. Med lokal- og ekspressbuss må dei byte transportmiddel 3 gonger om dei skal frå Rauland til Rikshospitalet, eller besøke tante i Oslo.

Helsing  
Telemark Bilruter AS

  
Svein Olav Straand  
Dispnent

  
Åsmund S. Kroken  
Tekn. sjef.

Vedlegg: Informasjonsbrosjyre laga om vår "Bussen for alle" i 1989.

# VTB HAR BUSSEN FOR ALLE

Endeleg har Vest Telemark Bilruiter bussen for rullestolbrukarar og andre som har ei funksjonshemming.

Vi har bygd om ein ny buss med moderne komfort:



## HEIS

For å gjera det lett å koma inn i bussen med rullestol, er det montert heis.



## FLATT GULV

Når rullestolen er inne i bussen, møter den ingen flere hindringar. Rullestolen kan kjørast fritt omkring. Det er bygd feste i golvet slik at rullestolen står støtt og godt under turen.



## TOALETT

Det er enkelt å koma inn på toalettet med rullestol. Toalettet er godkjent for rullestolbrukarar.

## SYNSHEMMA

For synshemma er bussen merka med skarpt lysande felt. Dei gjer det enklare å ta seg fram for dei som har dårleg syn.

## HØRSELSHEMMA

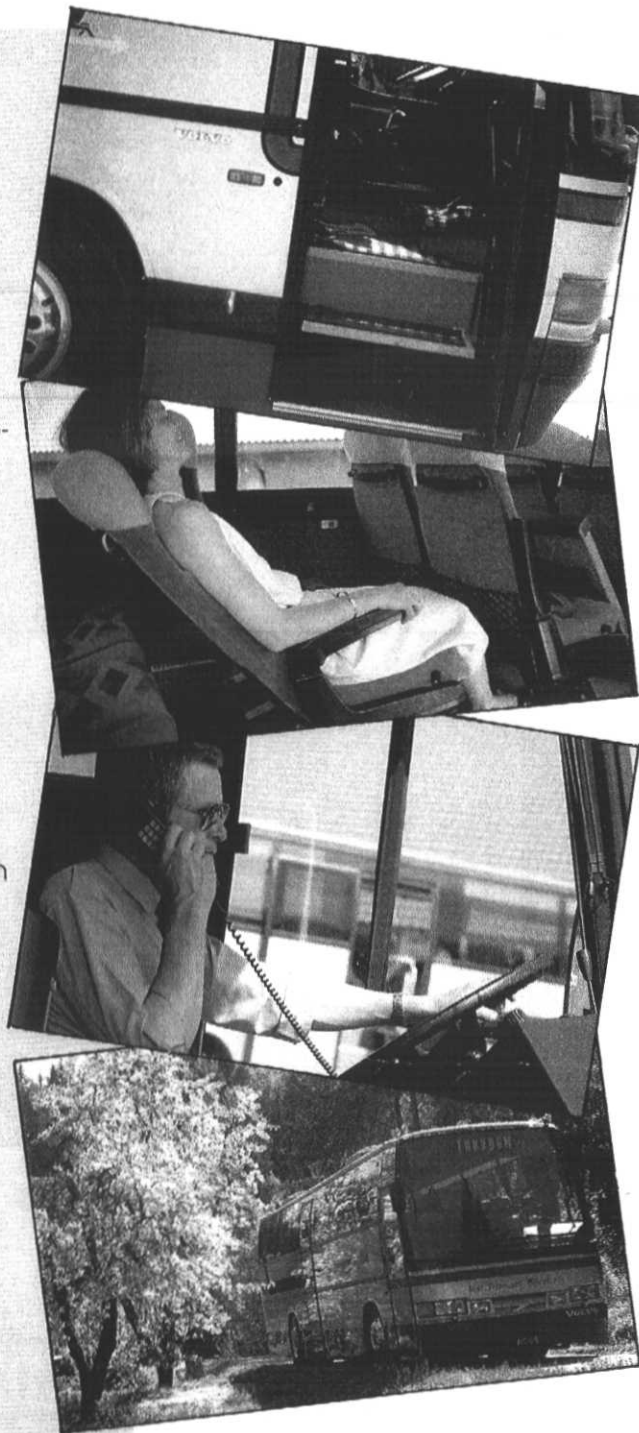
For hørselshemma er det montert teleslynge for høyreapparat.

## TRIVSEL PÅ TUREN!

- Regulerbare stolar med god plass mellom seta.
- Passasjerane kan få nytrakta kaffe eller kaldt å drikke frå kjøleskåpet under helle turen.
- Friskluftanlegget gjer turen til ei svalande oppleving på varme dagar.
- Bussen har videomaskin. På lange turar kan det vera godt med underhaldande avkobling.
- Mobiltelefonen er lett å nå for alle.

## KAPASITET

Det er 42 seter i bussen, og plass til 8 rullestolar.





*Ditt sikraste val*

TRANSPORTØR SCHENKER AS	
PERSON-/GODSRUTER • TURBUSS • SPESIALTRANSPORT	
REISEBYRÅ	BILUTLEIGE
MOTTATT 25 JUL 2008	
CA 1 A3G	

Førde, 23. juli 2008

Transportbedriftenes Landsforening

Postboks 5477 Majorstuen  
0305 OSLO

## DYKKAR MEDLEMSRUNDSKRIV NR.13 - UNIVERSELL UTFORMING AV BUSSAR.

Firda Billag IKS har allereie tinga dei bussane og kombinerte bilane som skal leverast i 2009, til saman 11 vogner. Pga. lang leveringstid m.m., brukar vi alltid å tinge køyretøya sommaren før eit nytt kalendarår. Ordrebekreftinga fekk vi stadfesta 01.07.2008.

**Difor må det i alle høve verte overgangsbestemmelsar som gjer det mulig å få registrert dei bussane som er tinga, men levert i 2009.**

Dersom ein skal montere heis i alle framtidige rutebussar, vil det auke prisen med ca. kr 100 000,- pr. buss, og ein vil miste 4 - 6 sitjeplassar. Desse meirkostnadene må óg selskapa få aksept for hos fylkeskommunen. I tillegg til kostnaden med sjølve heisen, må ein kjøpe lengre bussar dersom ein skal ha like mange sitjeplassar som tidlegare.

Vi har i dag nokre laventrebussar og bussar med heis. Desse bussane vert nytta som bybussar i Førde og Florø, samt på ruter som vi har faste skuleelevar som sit i rullestol eller har andre problem med å kome inn og ut av bussen.

Laventrebussar eignar seg dårleg her på Vestlandet med mange dårlege og kuperte vegar, spesielt dei kommunale- og fylkeskommunale vegane. I ein laventrebuss må ein ha all bagasje, sykklar, pakkegods m.m. inne i busskupeen, og ved ei kraftig oppbremsing kan dette få alvorlege følgjer. Ein kan vel ikkje i framtida avvise passasjerar som har med bagasje. Desse bussane kostar også meir og ein mister fleire sitjeplassar.

Dersom ein buss med heis skal nyttast undervegs på dei ymse stoppestadane langs vegen, vil det gå altfor lang tid. Dette har vi testa ut saman med representantar frå Statens Vegvesen, Sogn og Fjordane Fylkeskommune, handikapforbundet m.fl. på strekninga Førde - Florø (60 km). På denne strekninga er det 37 stoppestadar og ingen er berekna for bruk av heis. Her har såleis veghaldar ei stor utfordring og har pr. i dag ikkje noko budsjett for å setje i gang dette arbeidet.

Her på Vestlandet vert mange av skule- og lokalbussane nytta til turkøyning om sommaren. Spesielt køyning frå turistskip i Flåm, Balestrand, Olden, Geiranger m.fl.. Ein tur på Dalsnibba, gamle Strynefjellsvegen, Gaularfjellet og mange andre stadar, vil eigne seg dårleg med laventrebussar.

Hovudkontor: Firda Billag IKS, Storehagen 4, Postboks 204, N-6802 FØRDE  
Føretaksregisteret NO 911 646 366 MVA - Bankgiro 3700 05 12770 - [www.firda-billag.no](http://www.firda-billag.no)  
Sentralbord Tlf.: +47 57 72 50 00 - Adm.dir. 57 72 50 30 - Fax 57 72 50 01 - Epost: [post@firda-billag.no](mailto:post@firda-billag.no)

Avdelingskontor: Dale - Florø - Høyanger - Sandane - Svelgen



*Ditt sikreste val*

TRANSPORTØR SCHENKER AS  
PERSON-/GODSRUTER • TURBUSS • SPESIALTRANSPORT

REISEBYRÅ • BILUTLEIGE

Vår meining er at dette er forhasta og at alle sider av saka først må drøftast med alle partar. Vi tenkjer då på eigarane av vegane, fylkeskommunen, reiselivsnæringa, handikapforbundet og ikkje minst dette med sikkerheit for passasjerane.

Når det gjeld kravet om automatisk haldeplassannonsering med tale og elektronisk tavle inne i bussane, må andre uttale seg. Kva dette kostar m.m. har vi ikkje greie på. Vi hadde no i første omgang vore glade for at veghaldar hadde sett opp namn på alle stoppestadane som vi har i vårt ruteområde.

Vi håpar at T.L. tek eit initiativ til ei brei drøfting av dette sakskomplekset.

Med venleg helsing  
Firda Billag IKS

*Bjørn Nordberg*  
Bjørn Nordberg

Kopi: Sogn og Fjordane Fylkeskommune v/Samferdsle, Leikanger.  
TL Sogn og Fjordane, Nordfjordeid.  
Fjord1 Sogn Billag, Sogndal.  
Fjord1 Nordfjord-Ottadalen, Stryn.  
Norsk Scania, Bussavd., pb.143 Skøyen, 0212 Oslo.  
Firdaklubben v/Arne Råheim.  
YTF v/Otto Berg.  
Etatsjefane i Firda Billag.

**Hovudkontor: Firda Billag IKS, Storehagen 4, Postboks 204, N-6802 FØRDE**  
Føretaksregisteret NO 911 646 366 MVA - Bankgiro 3700 05 12770 - [www.firda-billag.no](http://www.firda-billag.no)  
Sentralbord Tlf.: +47 57 72 50 00 - Adm.dir. 57 72 50 30 - Fax 57 72 50 01 - Epost: [post@firda-billag.no](mailto:post@firda-billag.no)

**Avdelingskontor: Dale - Florø - Høyanger - Sandane - Svelgen**