

**St.meld. nr. 16 (2008-2009)  
Nasjonal transportplan  
2010-19**

**FFOs  
MERKNADER TIL  
STORTINGETS  
TRANSPORT- OG  
KOMMUNIKASJONSKOMITÉ**

avgitt 29. april 2009

# Forord

Aldri før har universell utforming i transportsektoren vært så godt beskrevet i et dokument til Stortinget som Nasjonal transportplan 2010-19, og aldri før har så mye penger vært øremerket til dette formålet slik det nå foreslås. FFO vil gi Regjeringen ros for dette.

FFOs innspill til Nasjonal transportplan vil derfor i første rekke handle om nødvendige presiseringer og tydeligere prioriteringer for å sikre at ambisjonene på dette feltet oppnås.

Transportplanlegging og utvikling er viktig for funksjonshemmede og personer med kroniske sykdommer. For eksempel er det slik at lokal luftforurensning kan få alvorlige konsekvenser for enkelte, og i verste fall må de i perioder av året holde seg inne. Det gjelder både lungesyke, men også astmatikere, som er økende grupper i befolkningen. Transportplanlegging er derfor viktig for samfunnsdeltakelse, men også for god helseutvikling. Gode gang- og sykkelveier er et annet eksempel, som kan få bilister til å bli syklister i perioder av året, med de gode virkningene det har for helsen.

Selv om vi er opptatt av disse og andre aspekter ved transportplanlegging og utvikling, som støy og trafikkikkerhet, knytter våre innspill seg til universell utforming i transportsystemet. Her er veien fortsatt lang å gå. Nasjonal transportplan beskriver utfordringene på dette området godt. Målene er der, men hvor ambisiøse de er gjenstår å se når handlingsplaner skal utformes og penger bevilges.

At kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden er et mål slik FFO ser det som lett kan oppnås uten store anstrengelser, om man ikke samtidig presiserer hva som ligger i etappemålet "*mer universelt utformet*".

Oslo, 29. april 2009

Liv Arum  
generalsekretær

FFO er funksjonshemmedes organisasjoners samarbeidsorgan i Norge  
FFO ble stiftet 21. september 1950  
FFO har 70 medlemsorganisasjoner med over 320.000 medlemmer  
FFO er organisert i 19 fylker  
FFO er organisert i mer enn 100 kommuner

# INNHOOLD

FORORD.....	2
BRUKERMEDVIRKNING FOR Å SIKRE GOD KVALITET I PLANARBEIDET.....	4
UNIVERSELL UTFORMING PÅ VEI.....	5
FØRINGER FOR UNIVERSELL UTFORMING I FYLKER OG KOMMUNER.....	5
JERNBANEVERKETS ANSVARSOMRÅDE.....	6
ØREMERKING AV MIDLER TIL UNIVERSELL UTFORMING.....	6
STANDARDE FOR HELE REISEKJEDEN.....	7
STYRKING AV TT-TILBUDET.....	8
PROSJEKT FOR BRUKERE MED STØRST BEHOV.....	8

# Brukermedvirkning for å sikre god kvalitet i planarbeidet

## FFOs tilråding

- *FFO ber komiteen understreke viktigheten av reell brukermedvirkning i transportetatenes arbeid med handlingsplanene i forhold til hovedmålet om universell utforming.*

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010-19 er etappemålet for planperioden at kollektivtransportsystemet skal bli "mer universelt utformet i perioden". Formuleringen framstår isolert sett som lite konkret, og FFO klarer ikke ut fra dette å se hvor man ønsker å være i 2019. Slik dette etappemålet er formulert vil dette kunne oppnås nærmest uansett, gitt den utviklingen som nå naturlig skjer på området. Utfordringen slik FFO ser det ligger derfor i å sikre gode, forpliktende og konkrete handlingsplaner som understøtter målet om universell utforming.

Likevel avsettes det mer midler i dette planforslaget enn noen gang tidligere til universell utforming, og man har derfor mulighet for å gjøre en betydelig innsats for å oppgradere terminaler, holdeplasser og stasjoner for buss og tog i perioden. Hva som oppnås i perioden vil imidlertid være helt avhengig av hvordan innsatsen styres, og hvor midlene settes inn.

FFO vil beskrive våre anbefalinger til styring av innsatsen for veg og bane under disse overskriftene. Det er imidlertid viktig for oss å først peke på at transportetatenes handlingsplaner, som er under utarbeiding nå og gjelder for de første 4 årene av planperioden, blir viktige redskaper i styringen av innsatsen.

FFO forventer at de ulike brukermedvirkningsgruppene for tilgjengelighet i vei, bane og luftfart knyttes tett opp til og får reell innflytelse på disse prosessene, og ber komiteen understreke dette i sin innstilling.

# Universell utforming på vei

## FFOs tilråding

- *FFO ber komiteen presisere ansvaret fylkeskommuner og kommuner har for å følge opp hovedmålet om universell utforming i transportsystemet, og samtidig påse at nasjonale myndigheter legger sterkere føringer for å sikre dette.*
- *FFO ber komiteen sikre at standarder for universell utforming blir mer bindende for kommuner og fylkeskommuner, og at Statens vegvesen får et større koordinerende ansvar også på dette forvaltningsnivået.*

## **Føringer for universell utforming i fylker og kommuner**

Det legges i forslaget til Nasjonal transportplan opp til en satsing på oppgradering av nærmere 100 knutepunkter og 1.500–2.000 av totalt 6.500 holdeplasser langs stamvegnettet til universell utforming i planperioden. Den økonomiske rammen som foreslås for satsingen er på 100 mill kroner årlig. Dette er en betydelig større satsing enn i tidligere transportplaner, og FFO er glad for det.

I tillegg til stamvegnettet ligger det 60.000 holdeplasser langs de 40.000 km med fylkeskommunale veier, med svært ulik standard. En svakhet ved Nasjonal transportplan som styringsverktøy er at samferdselsaktivitet i fylker og kommuner ikke er del av den. FFO savner en sterkere føring fra statlige myndigheter for å sikre at kommunale og fylkeskommunale terminaler og holdeplasser blir universelt utformet i planperioden.

Med forvaltningsreformen overføres ansvaret for store deler av stamveinettet til fylkeskommunene. FFO er bekymret for utviklingen av arbeidet med universell utforming, og spesielt i forhold til koordineringen av dette. Statens vegvesen har hatt et særskilt ansvar for å koordinere arbeidet i de statlige etatene, og skal fortsatt ha det.

FFO mener dette ansvaret må utvides til også å gjelde kommuner og fylkeskommuner, og at vegvesenet får mandat til å styre også denne innsatsen i sterkere grad, blant annet gjennom konsesjonskrav, veiledere og håndbøker. Det er også viktig at kommuner og fylkeskommuner med det nye ansvarsområdet får overføringer som gjør dem i stand til å ivareta arbeidet med universell utforming.

# Jernbaneverkets ansvarsområde

## FFOs tilråding

- FFO ber komiteen gå inn for at det avsettes øremerkede midler til satsingen på universell utforming innen posten "Stasjoner og knutepunkter", slik at satsingen ikke forsvinner i andre tiltak

Oppgradering av stasjoner og knutepunkter langs jernbanen får avsatt et betydelig beløp i forslaget til Nasjonal transportplan. FFO har tidligere påpekt at satsingen må settes inn der NSBs nye tog skal i drift fra 2012, og er glad for at det avspeiles i planforslaget:

*"Innsatsen vil primært bli satt inn der hvor tiltakene når fram til flest mulig reisende og nytten derfor er størst. Knutepunktstasjoner i trianglet Lillehammer/Skien/Halden har høyest prioritet, deretter kommer øvrige stasjoner i trianglet med årsdøgntrafikk på mer enn 1 000 reisende. Arbeidet vil starte med stasjonene som skal trafikkeres av de nye togene som NSB AS har bestilt".*

Departementet beskriver heving av plattformene til en standard tilpasset høyden på innvendig toggulv (76 cm) som det viktigste forbedringspunktet, og FFO er enig i at dette er sentralt. FFO vil imidlertid understreke at informasjonssystemer med mulighet for reiseinformasjon både visuelt og auditivt, samt ledelinjer i grunnen, er viktige forbedringspunkter som må skje parallelt i oppgraderingen.

## Øremerking av midler til universell utforming

Regjeringen foreslår en ramme til posten "Stasjoner og knutepunkt" på 3,47 mrd kroner, altså 347 mill kroner årlig. Dette er en betydelig økning fra dagens ramme for posten, som ligger på 120 mill kroner. Posten er imidlertid øremerket også til sikkerhets- og informasjonstiltak, og tiltak til disse formålene og universell utforming er vanskelig å skille fra hverandre<sup>2</sup>.

For å sikre at det faktisk skjer en satsing på universell utforming (informasjonssystemer kan selvsagt være en del av dette, da mye mangler på dette området i dag), mener FFO at den satsingen Regjeringen ønsker å ha på universell utforming må synliggjøres og tallfestes, slik at man kan planlegge ut fra en ramme. Jernbaneverket må pålegges å utvikle en plan for bruken av disse midlene, som skal rapporteres på årlig. Denne satsingen må inn som en del av etatens handlingsplan for de neste 4 årene.

---

<sup>1</sup> s. 313: Investeringer på jernbane

<sup>2</sup> Jernbaneverket sier selv i møter med FFO at i bevilningene til posten "Stasjoner og knutepunkt" er det umulig å trekke ut hva som faktisk har gått til universell utforming. Tiltakene er vevd tett sammen, og sikkerhetstiltak prioriteres ofte fordi de må komme først.

# Standarder for hele reisekjeden

## FFOs tilråding

- *FFO ber komiteen understreke behovet for raskt å utvikle standarder for hele reisekjeden i sin innstilling til Nasjonal transportplan 2010-19.*

For at en reise skal fungere, er det nødvendig at hele reisekjeden henger sammen. Det er ikke nok at busser har lavgulv med rampe hvis holdeplassen er så lav at inngangen likevel ikke kan brukes. FFO har derfor over lengre tid bedt om at det må foretas en kartlegging av hele reisekjeden når det gjelder standarder. Hvor finnes det gode nok standarder i dag, hvor mangler det, og hvordan dekke disse standardhullene i reisekjeden?

Et nylig eksempel på problematikken er Sola lufthavn, der man hadde tenkt å utvide terminalbygningen med å bygge en andre etasje. Man ønsket å gjøre det samme som på Rygge lufthavn Moss, nemlig å løse passasjerene ned på bakken med trapp og heis, og inn på flyet via flytrapper. Man ønsket altså heller ikke ved Sola å sette inn nesebro i terminalen. Da brukerorganisasjonene reagerte sterkt på dette, vedtok Avinors styre å ikke utvide flyterminalen med en etasje til, men i stedet fortsette utvidelsen på bakkenivå for å unngå kostnadene ved å bygge nesebroer. Saken er nå meldt inn til Diskriminerings- og likestillingsombudet, og får en juridisk vurdering.

Eksempelet synliggjør to problemstillinger. Den ene er at det er usikkert om den nye diskriminerings- og tilgjengelighetsloven gir vern i saker der man går inn for løsninger som helt klart er diskriminerende for funksjonshemmede. Løsningen vil gjøre noen grupper funksjonshemmede avhengig av hjelp til innstigning, og er ikke en likeverdig løsning jfr universell utforming. Saken synliggjør også at det mangler en standard for universell utforming i ombordstigning på fly. Hvis en slik standard hadde vært på plass, hadde man ikke kunnet gått inn for en løsning med ombordstigning fra andre etasje uten nesebro.

Det finnes gode standarder for universell utforming på noen områder, blant annet under Statens vegvesens ansvarsområde, mens det på andre områder vises til forskrifter med ulik detaljeringsgrad for beskrivelser av tekniske løsninger. Et godt resultat når det gjelder universell utforming har hittil i stor grad vært avhengig av samarbeid med og anbefalinger fra brukerorganisasjonene.

FFO mener behovet for standarder for universell utforming i hele reisekjeden må synliggjøres i Nasjonal transportplan, og ber komiteen etterlyse fortgang i dette arbeidet.

# Styrking av TT-tilbudet

## FFOs tilråding

- *FFO ber komiteen understreke viktigheten av en god TT-ordning for å sikre at de med størst behov får mulighet til å leve aktive liv, og at man igangsetter en prøveordning i utvalgte fylker for denne gruppen allerede i 2009*

FFO vil innledningsvis vise til Stortingets tidligere vedtak om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, med en finansieringsordning knyttet til dette. Vedtaket bør være førende også for Nasjonal transportplan 2010-19.

## **Prosjekt for brukere med størst behov**

Det vises i forslaget til Nasjonal transportplan til Regjeringens initiativ med å sette i gang et forsøksprosjekt i ett eller flere fylker hvor bestillingstransporten bygges ut samtidig som det gjøres tilpasninger i regelverket for TT-tjenester. Målet er et mer tilgjengelig samfunn, hvor flest mulig av dagens TT-brukere skal kunne benytte den ordinære kollektivtransporten, inklusive bestillingstransport og serviceruter som er åpne for alle. Det sies også eksplisitt at et tilrettelagt transporttilbud for dem som ikke kan ta i bruk det utbygde bestillingstransporttilbudet skal opprettholdes og styrkes.

FFO ser motivasjonen bak forslaget om en prøveordning med bestillingstransport, men vi er bekymret for ivaretagelsen av de brukerne av ordningen med størst behov. FFO oppfatter at intensjonen bak Stortingets viktige vedtak fra 2003, der man ber om nasjonale regler for TT-ordningen med en sikret finansiering, er at brukerne skal ha et tilbud som bedre enn i dag dekker behovet for reiser uavhengig av fylkeskommunenes økonomi.

For å løse utfordringene denne gruppen har i dag, mener FFO det er behov for et eget tiltak for disse. FFO foreslår derfor en egen prøveordning for TT-brukere med stort behov, som i dag ikke har et godt nok tilbud. Vi ser for oss at denne gruppen i prøvetiden gis et tilnærmet ubegrenset antall fritidsreiser. Midler som frigjøres ved økt bruk av bestillingstransport kan gå til denne satsingen.

FFO ber om at en slik prøveordning kommer på plass allerede i forbindelse med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett for 2009.