

# **Statsbudsjettet 2012**

## **FFOs MERKNADER TIL STORTINGETS TRANSPORT OG KOMMUNIKASJONSKOMITE**

avgitt 18. oktober 2011

## FORORD

### Samfunnsmessig likestilling og deltakelse

Samfunnsmessig likestilling og deltakelse for funksjonshemmede er Funksjonshemmedes Fellesorganisasjons (FFO) overordnede mål. Kravet om likestilling og deltakelse er et krav om politiske endringer. Det vil si endringer som krever politiske beslutninger. FFO arbeider for en rettferdig fordeling av samfunnets goder og at samfunnet blir tilrettelagt og gjort tilgjengelig for mennesker som lever med funksjonshemning og kronisk sykdom. FFOs årlige krav til Statsbudsjettet er en viktig del av dette arbeidet.

Nær en femtedel av befolkningen er funksjonshemmet. Derfor vil selv den strengest prioriterte kravlisten fra FFO måtte bli både bredspektret og lang. FFO har også denne gangen oversendt regjeringen krav i to omganger. Den 18. november 2010 oversendte FFO foreløpige krav til Statsbudsjettet 2012, der vi prioriterte fire hovedsatsningsområder:

- En enklere hverdag for familier med funksjonshemmede barn
- Styrk NAV for de som trenger det mest
- Bedre helse der du bor – realisering av målene i samhandlingsreformen
- Tiltak for bedre rettsikkerhet – har du rett skal du få rett

Kravene dannet utgangspunkt for møte i Kontaktutvalget mellom Regjeringen og FFO 16. desember 2010. De endelige kravene til statsbudsjettet for 2012 ble oversendt 21. januar 2011, og er stilet til 11 ulike statsråder og omfatter 97 krav. Noen av kravene er likelydende, men stilet til forskjellige departementer.

Oslo, 18. oktober 2011

Liv Arum  
generalsekretær

FFO er funksjonshemmedes organisasjoners samarbeidsorgan i Norge  
FFO ble stiftet 21. september 1950  
FFO har 71 medlemsorganisasjoner med over 335.000 medlemmer  
FFO er organisert i 19 fylker  
FFO er organisert i mer enn 100 kommuner

## **INNHold**

FORORD .....	2
SAMFUNNSMESSIG LIKESTILLING OG DELTAKELSE .....	2
KAP 1330 SÆRSKILTE TRANSPORTTILTAK.....	4
KAP 1350 JERNBANEVERKET .....	5
KAP 1320 STATENS VEGVESEN .....	7
NY PARKERINGSFORSKRIFT .....	8

## Kap 1330 Særskilte transporttiltak

### FFOs tilråding

- FFO ber komiteen støtte forslaget om en forsøksordning fra 1. april 2012 der tt-brukere med stort behov er målgruppen
- FFO ber komiteen støtte at det avsettes 10 mill. kroner til tiltaket

### Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtiltak

FFO har, sammen med Norges Blindeforbund, over flere år jobbet for en prøveordning i noen fylker der brukere med stort behov for en individuell transportordning er i fokus. Til tross for et mer tilgjengelig transportsystem og tiltak innen tilrettelagt transport, har denne gruppen likevel opplevd at tilbudet ikke har vært tilstrekkelig til nødvendig deltakelse i samfunnet.

I forslaget til statsbudsjett for 2012 foreslås det å sette i gang et forsøk med et forbedret tilbud rettet mot TT-brukerne med særskilt behov. Den konkrete utformingen av forsøket vil ta utgangspunkt i erfaringer fra det pågående forsøket i syv fylker med samordning av tt- og bestillingstransport og innspill fra fylkeskommunene, NAV og de funksjonshemmedes organisasjoner.

FFO vil gjerne være med i arbeidet med å utforme forsøksordningen, som regjeringen tar sikte på å starte opp 1. april 2012.

FFO ber komiteen støtte regjeringens forslag om en prøveordning der tt-brukere med stort behov for en individuell transportordning er i fokus. Vi ber videre komiteen støtte regjeringens forslag om å avsette 10 mill. kr til forsøket i 2012.

## Kap 1350 Jernbaneverket

### FFOs tilråding

- FFO ber komiteen sikre at stasjoner langs IC-trianglet, der NSBs nye tog skal gå fra 2012, prioriteres først med hensyn til universell utforming

### Post 30 Stasjoner og knutepunkt

FFO er opptatt av utviklingen innen universell utforming av stasjoner. Vårt utgangspunkt er regjeringens handlingsplan for universell utforming, der ambisjonen er et universelt utformet Norge innen 2025. I kommende transportplan ser det gledelig nok ut til at målet for et universelt utformet transportsystem justeres opp til samme nivå, og settes til 2025<sup>1</sup>. Det vil si at det som er en ambisjon i handlingsplanen er tatt inn som et fastsatt mål i transportplanen. Det er veldig positivt, men krever en betydelig økning i innsatsen.

De avsatte midlene i statsbudsjettet til universell utforming av stasjoner ligger under området Stasjoner og knutepunkt. Sikkerhetstiltak ligger i samme pott, som for 2012 totalt er på 619 mill. kroner. Det kommer fram i beskrivelsen av området at brorparten av midlene, 432 mill. kroner, er avsatt til pålagte sikkerhetstiltak. Det handler om forlengelse av plattformer som i dag er for korte til å betjene hele togets lengde.

Når plattformer oppgraderes (forlenges) slår også krav om universell utforming inn. Sikkerhetskravet fører altså indirekte til økt antall universelt utformede stasjoner. Totalt gjelder det 140 stasjoner i perioden 2009 til 2019, og i utgangspunktet høres dette bra ut. Problemet er at de fleste av stasjonene det gjelder er relativt perifere og har lav passasjertrafikk. De trafikkeres også i stor grad av eldre tog med trapper. Utbedring av disse stasjonene vil ikke gi optimal effekt i forhold til innstigning på togene og universell utforming før hele togparken til NSB er byttet ut, det vil si ganske langt fram i tid.

#### Stasjoner med størst effekt først

FFO har tidligere argumentert for at man først må starte oppgraderingen på de stasjonene som gir mest nytte i forhold til universell utforming. NSB har allerede mange tog i drift på lokaltogstrekningene rundt Oslo, med en gulvhøyde på 70 cm. Fra 2012 setter de inn 50 nye togsett med gulvhøyde tilpasset den gjeldende europeiske standarden for plattformhøyde, 76 cm. De nye togene (type 74 og 75) skal gå i det sentrale østlandsområdet (IC-trianglet). Oppgradering av de 62 plattformene som ligger langs disse strekningene vil gi stor effekt for svært mange reisende. Her kan man gjøre en ytterligere prioritering av de stasjonene innenfor disse strekningene som har størst passasjertrafikk.

FFO registrerer i Aftenposten 14.10-11 en artikkel om Østlandets jernbanefremtid, der avisen setter søkelys på utbygging av fremtidens jernbane i IC-trianglet. Problemstillingen som blir belyst i artikkelen er at ikke alle kan vinne, og at det må prioriteres mellom strekningene som går nordover, østover og vestover fra Oslo.

<sup>1</sup> Nasjonal transportplan 2014-2023, Utredningsfasen, delrapport om universell utforming

FFO synes dette er en svært interessant diskusjon, og vi leser at regjeringen og Stortinget skal ta denne sammen. FFO er glad for at diskusjonen kommer opp, og den faller godt sammen med prioriteringen vi snakker om innen universell utforming av stasjoner. FFO mener man må diskutere grundig hvilken strategi som gir best effekt, og vi tror det mulig å finne en gunstig kombinasjon mellom utbygging av strekninger og knutepunktstasjoner.

Eksempelvis er det mulig å tenke seg at man tar for seg alle tre strekningene, og starter med de stasjonene som er nærmest Oslo (triangelet Tønsberg-Hamar-Fredrikstad). Ifølge Aftenpostens analyse gir dette alternativet flest personer raskest glede av utbyggingen, og dobbeltspor i dette triangelet er mulig å ha på plass i 2020. Parallelt kan man ta for seg de største knutepunktene som ligger utenfor dette triangelet i Østlandsområdet, som Lillehammer, Skien og Halden, slik at disse viktige stasjonene ikke henger etter i utviklingen.

### **Omprioritering av midlene**

Jernbaneverket har, siden kravet om plattformlengde kom i 2006 fra EU via Jernbanetilsynet, vurdert alternative tiltak. En rapport fra Stasjonsstrukturprosjektet sier noe om dette, og ble oversendt departementet i vår. Der anbefales det, etter det FFO kjenner til, blant annet å stenge flere perifere stasjoner. Innføringen av en ny grunnrutemodell gir en inngang til å gjøre dette.

FFO har foreløpig ikke tilgang til rapporten, men vi har forstått det slik at Jernbaneverket deler FFOs oppfatning om at det ikke er riktig å bruke store summer på plattformer som nesten ikke har passasjerer, når man i stedet kan utvikle god tilgjengelighet og universell utforming på stasjoner med mer trafikk. Dette er etter det FFO kjenner til også meldt inn til departementet i den nevnte rapporten.

Det er nå opp til departementet å ta en avgjørelse om dette. På denne bakgrunn legger FFO nå denne problemstillingen fram for komiteen i håp om at Stortinget endrer prioriteringene på dette området.

FFO ber konkret komiteen omprioritere midler på kap 1350 post 50 slik at tiltak for universell utforming på stasjoner langs IC-trianglet stasjoner i 2012 prioriteres først.

## Kap 1320 Statens vegvesen

### FFOs tilråding

- FFO ber komiteen etterspørre den økte innsatsen rundt universell utforming av knutepunkt og holdeplasser
- FFO ber komiteen sikre en ekstra innsats til universell utforming av knutepunkt og holdeplasser på 59 mill. kroner

## Post30 Kollektivtransporttiltak og universell utforming

Det sies innledningsvis i proposisjonen at:

*”På programområda på veg aukar den høge innsatsen til tryggleikstiltak ytterlegare, medan innsatsen til gang- og sykkelveg, kollektivtrafikktiltak og **universell utforming aukar betydeleg frå 2011.**” (vår utheving)*

Prop. 1 S Samferdselsdepartementet, s. 11

FFO finner få spor av denne betydelige økte innsatsen innen universell utforming i lesingen av proposisjonen. En telefon til departementet avklarer at det handler om en økning i satsingen rettet mot holdeplasser, knutepunkt og kollektivfelt. Innsatsen er økt fra 100 mill kr i 2011 til 159 mill kroner i 2012. Vegdirektoratet sier til FFO at de økte midlene skal gå til bygging av nye kollektivfelt. Den økte innsatsen til universell utforming av holdeplasser og knutepunkt er altså i realiteten en satsing på kollektivfelt.

I likhet med det vi har beskrevet på området jernbane, går også utviklingen på vegområdet for sakte i forhold til handlingsplanens klare ambisjon om et universelt utformet innen 2025.

FFO ber komiteen etterspørre hvor den signaliserte økningen i innsatsen rundt universell utforming er i budsjettforslaget for 2012. Vi ber videre komiteen be regjeringen omprioritere de 59 mill. kronene ekstra i budsjettet fra en satsing på kollektivfelt til en ekstra satsing på universell utforming av holdeplasser og knutepunkt.

# Ny parkeringsforskrift

## FFOs tilråding

- FFO ber komiteen avvise innføring av betalingsplikt for personer med særskilt parkeringstillatelse før Norge er universelt utformet
- FFO ber komiteen sikre at betalingsplikt tidligst fases inn fra 2025

## Reservert parkering for forflytningshemmede

Reservert parkering for forflytningshemmede har hatt et eget fokus i arbeidet med ny parkeringsforskrift, som har pågått i to faser. FFO har vært aktivt med i begge fasene. Det første parkeringsutvalget kom i 2006 med sin rapport og anbefalinger. Det var spesielt viktig for FFO at et samlet utvalg gikk inn for at reservert parkering for forflytningshemmede skal være gratis.

Det andre parkeringsutvalget (nedsatt i september 2009) går inn for at betalingsplikt på reserverte plasser skal fases inn etter hvert som betalingsløsningene blir universelt utformet. Det er et viktig prinsipp at funksjonshemmede skal behandles likt med andre i samfunnet, men av og til må man faktisk forskjellsbehandle for å likebehandle. Fritak for parkering på reserverte plasser er et slikt område. FFO mener det ikke er nok at betalingsløsningene er universelt utformete, selv om det er en positiv tilrettelegging i seg selv. Vi vil gi en bakgrunn for vårt syn.

### Norge er ikke universelt utformet

Argumentasjonen fra FFOs side for at reservert parkering skal være gratis, er at det fortsatt er umulig for funksjonshemmede å bevege seg i store deler av det fysiske miljøet rundt oss. Verken kollektivtransportsystemet, veier, fortau, overganger, uteområder eller bygg er universelt utformet og vil ikke være det på mange år enda.

Ambisjonen regjeringen selv har satt er at Norge skal være universelt utformet i 2025. Utviklingen går sakte på dette området, og virkeligheten for funksjonshemmede som skal bevege seg i det offentlige rom vil derfor dessverre være den samme i mange år framover.

### De rette må ha tillatelse

FFO har vært positiv til å diskutere hvordan man kan sikre at det er de rette personene som skal ha særskilt parkeringstillatelse, og arbeidsgruppen har sett på mange tiltak for å sikre dette. Et er en tydeliggjøring av tildelingskriteriene. FFO mener også bestillingen til legene må tydeliggjøres. Man ser eksempelvis en økning i antall søknader ved innføring av bomringer, fordi fritak fra betaling her er knyttet til p-tillatelsen. I slike situasjoner må det medisinske behovet vurderes nøye.

Tiltak mot misbruk av kort er også et viktig virkemiddel. Tiltak som har vært diskutert i gruppa er oppretting av et sentralt register for tillatelser, og mer autentiske kort gjennom bruk av vannmerke, strekkode og lignende. Det har også vært foreslått at utstedelser av kort

skal legges til et eller noen få steder på landsbasis, for å demme opp for kopiering og salg av kort.

### **Hvem skal betale?**

En av diskusjonene i gruppa har handlet om hvorvidt det er riktig at parkeringsbransjen skal ta kostnaden ved betalingsfrihet på reserverte plasser fordi samfunnet ikke er tilrettelagt for funksjonshemmede. FFO mener andre løsninger vil innebære mer usikkerhet og byråkrati for en gruppe som har mer enn nok av det fra før. Vi mener sektoransvarsprinsippet må legges til grunn, og at utfordringen må løses innen transportbransjen.

FFO mener at om man sikrer at de riktige personene får tillatelse, at det rette antallet plasser avsettes, og man får kontroll med misbruket, bør parkeringsbransjen tåle kostnaden ved fri parkering for den marginale gruppen som har reelt behov for parkeringstillatelse inntil samfunnet er universelt utformet.

### **Tiden er ikke moden for betalingsplikt**

FFO vil vise til at VG på lederplass 29. oktober 2010 skrev at

*"(...) det er, mildt sagt, en dårlig idé å tvinge funksjonshemmede til å foreta unødvendige ekstra anstrengelser for at parkeringsselskapene skal tjene enda mer penger. (...). Parkeringsbransjen har i mange år fått vokse til å bli en næring av betydelig økonomisk omfang".*

FFO mener ikke at VG skal være noen sentral premissleverandør for arbeidet med ny parkeringsforskrift, men vi tror de her tar pulsen på opinionen i saken.

Vi vil også påpeke at lederen i stortingets transport- og kommunikasjonskomité, Knut Arild Hareide (KrF), gikk ut og støttet FFO og VGs syn på dette. Hareide uttalte bl.a at:

*"Svært mange funksjonshemmede er helt avhengige av å bruke bil for å komme seg ut. Derfor bør statsråd Kleppa legge forslaget om parkeringsavgift for funksjonshemmede bort øyeblikkelig".*

At Norge skal være universelt utformet i 2025 er et svært ambisiøst mål, og hvor man vil være da er uvisst. FFO mener at når man nærmer seg 2025, må man evaluere hvor langt man er kommet. Man må vurdere om kollektivtransporten og det fysiske miljøet ellers er utformet slik at forflytningshemmede kan bruke det fullt ut. Først da kan betalingsplikt for personer med særskilt parkeringstillatelse vurderes innført. Dette bør nedfelles i ny parkeringsforskrift.

FFO ber på denne bakgrunn komiteen avvise innføring av betalingsplikt for personer med særskilt parkeringstillatelse til Norge er universelt utformet, og sikre at betalingsplikt tidligst fases inn fra 2025.