

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023

# UTREDNINGSFASEN



## Universell utforming





## Innledning

I forbindelse med rulleringen av Nasjonal Transportplan (NTP) 2010-2019, ble det i utredningsfasen nedsatt en tverretattlig arbeidsgruppe for å gi innspillet til arbeidet med universell utforming.

Mandatet for arbeidet har vært følgende;

*”Formålet med den tverretattlige utredningen knyttet til universell utforming er å utrede status og utfordringer for arbeidet i henhold til hovedmålet i Nasjonal Transportplan 2010-2019; ”Transportsystemet skal være universelt utformet”. Hva er gjort, hvordan har arbeidet fungert og hvordan skal etatene arbeide videre for å nå målet?”*

*I utredningen inngår det å skissere hvordan transportetatene og Avinor må jobbe videre på alle felt for å oppfylle målet om et universelt utformet transportsystem. En mal for arbeidet kan være notatet som samarbeidsgruppa for Nasjonal sykkelstrategi laget til Nasjonal transportplan 2010-2019. Utredningen fra uu-gruppa skal gi grunnlag for mål og strategier i planfasen.”*

Arbeidet ble delt inn i 3 faser; Situasjonsbeskrivelse, vurdering og behov i perioden og forslag til videre arbeid/tiltak. Arbeidet startet i august 2010.

Jernbaneverket, Avinor, Kystverket og Statens vegvesen ble invitert med i arbeidet. Etter behandling i styringsgruppa, ble det klart at Kystverket ikke vurderer det som relevant for sine fagområder å delta, da de ikke har ansvar for infrastruktur knyttet til persontransport. Statens vegvesen har ledet arbeidet.

Arbeidsgruppen har bestått av Kirsten Tegle Bryne (prosjektleder, Statens vegvesen Region vest), Sigrid Hellerdal Garthe (Statens vegvesen Region sør), Jan Petter Ødegård (Jernbaneverket) og Ingrid R. Øvsteng (Statens vegvesen, Vegdirektoratet). Karl Bjarne Kapaasen og Reidar Meland har skrevet avsnittene fra Avinor as.

Det har i utredningsfasen vært lagt vekt på dialog med brukerorganisasjonene. Det ble gjennomført et separat møte med Statens råd for likestilling av funksjonshemmede (SRFL) og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) 2.september, og et større møte med representanter fra FFO, SRFL, Blindedeforbundet, Astma- og allergiforbundet og Norges Handikapforbund 28.oktober. Dette har gitt nyttige innspill til arbeidet. I tillegg har Deltasenteret kommet med skriftlig innspill til arbeidet (4.11.2010).

Rapporten som nå foreligger består av 3 hoveddeler;

- 1: Forankring og situasjonsbeskrivelse
- 2: Behov i perioden 2014-2023
- 3: Forslag til strategier og virkemidler/tiltak.

Tilrettelagt transport (TT) er i denne rapporten omtalt som en del av hele reisekjeden. Det er ikke utredet behov for endringer i organiseringen av denne. Det henvises til omtale i gjeldende NTP (2010-2019).

Rapporten er justert etter dialog med Programstyret for NTP-arbeidet 15.11.2010

Oslo, 25.november 2010

Kirsten Tegle Bryne  
Prosjektleder (Statens vegvesen)

## Innhold

<b>Innhold</b> .....	<b>2</b>
<b>Sammendrag</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Begreper/bakgrunnsmateriale</b> .....	<b>8</b>
1.1 Universell utforming .....	8
1.2 Hele reisekjeden .....	8
1.3 Hovedløsning/Virksomhetens alminnelige funksjon .....	8
1.4 Målgruppen for universell utforming - flest mulig .....	8
1.5 Brukermedvirkning .....	9
1.6 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av universell utforming .....	9
<b>2 Forankring</b> .....	<b>11</b>
2.1 Politiske føringer .....	11
2.2 Lovverk .....	11
2.3 EU/EØS lover og regler .....	12
2.4 Norske standarder .....	14
<b>3 Situasjonsbeskrivelse</b> .....	<b>15</b>
3.1 Tilgjengelighet i transportsystemet .....	15
3.2 Tilgjengelighet til kollektivtransporten .....	15
3.3 Innspill fra brukerorganisasjonene .....	15
3.4 Kompetanse .....	16
3.5 Transportmidler .....	17
3.6 Andre forvaltningsnivåer; kommuner og fylkeskommuner .....	17
<b>4 Situasjonsbeskrivelse for den enkelte transportetat</b> .....	<b>19</b>
4.1 Statens vegvesen .....	19
4.2 Jernbaneverket .....	20
4.3 Lufttransporten (Avinor AS) .....	23
<b>5 Behovsvurdering</b> .....	<b>25</b>
5.1 Behov i riksvegnettet .....	25
5.2 Behov i det øvrige vegnettet (fylkes- og kommunale veger) .....	26
5.1 Behov på jernbane .....	27
<b>6 Strategier og anbefalinger NTP 2014-2023</b> .....	<b>29</b>
6.1 utfordringer i perioden 2014 – 2023 .....	29
6.2 Forslag til strategier for transportetatene og Avinor AS .....	29
<b>7 Målstruktur og indikatorer</b> .....	<b>33</b>
7.1 Hovedmål .....	33
7.2 Etappemål .....	33
7.3 Indikatorer/resultatrapportering .....	33
<b>8 Forslag til tiltak og virkemidler</b> .....	<b>35</b>
8.1 Forslag til bruk av virkemidler og tiltak i den enkelte transportetat .....	35

## Sammendrag

### Bakgrunn

Transportetatene legger ”Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne” med tilhørende rundskriv (2010) til grunn for sin tolkning av begrepet og strategien universell utforming.

Forankringen av universell utforming i lover, forskrifter og regelverk er styrket de senere årene, noe som blant annet har medført økt fokus og oppmerksomhet på fagområdet.

Likestillings- og diskrimineringsombudet har i sin rapport *Praksis 2009; Diskrimineringsjuss i PRAKSIS*, beskrevet en markant økning i antall klagesaker etter Diskriminerings- og tilgjengelighetslovens § 9. I følgebrevet med rapporten ved oversendelsen til Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, etterspør ombudet blant annet fortgang i arbeidet med forskrifter som kan konkretisere lovens krav til universell utforming og videre også økt ambisjonsnivå (LDO, 2010).

Verdsettingsstudier viser at tilgjengelighetstiltak som lavgulvsentré, god plass i kjøretøyet, høy kvalitet på holdeplasser, trinnfri av- og påstigning og enklere informasjonssystemer verdsettes høyt av trafikantene.

Studier har vist at omtrent halvparten av respondentene som oppga at de har vansker med å reise kollektiv *ikke* har nedsatt funksjonsevne, noe som videre betyr at tilgjengelighet i kollektivtransporten ikke er en problemstilling som kan begrenses til en gruppe i befolkningen (Bjerkan, NOVA-Notat nr 7/10).

### Situasjonsbeskrivelse

Arbeidsgruppas utgangspunkt for det videre arbeidet er at tilstanden for universell utforming har blitt noe bedret siden forrige revisjon av NTP. Universell utforming er sterkere forankret i lover, forskrifter, retningslinjer og strategier i den enkeltes etat i 2010 enn ved forrige rullering.

Det er i gjeldende NTP utviklet indikatorer for å måle utviklingen av tilgjengeligheten i transportsystemet, men det er behov for en revurdering av indikatorene for å kunne måle utviklingen av universell utforming i hele reisekjeder. I tidligere NTP-er har fokuset vært på de enkelte delene av transportsystemet. Det er nå behov for en helhetlig satsning der brukeren må være i fokus.

Kostnadsberegninger som tidligere er utført i NOU 2001:22 viser at de totale kostnadene for oppgradering det fysiske miljøet vil være store. Det er senere konkludert med at det ikke vil være mulig å fjerne alle barrierer. Handlingsplanen ”Norge universelt utformet 2025” setter opp et mål om at Norge skal være universelt utformet i 2025. Det sies videre at dette er ambisiøst, men mulig. Ut ifra dette er det hensiktsmessig å legge opp til en gradvis oppgradering og en prioritering i satsningen fremover.

Det finnes ingen samlet tilstandsvurdering av universell utforming i det norske transportsystemet. Vi vet at det er klare forbedringspotensialer både på vegnettet, på jernbanen, i luftfarten og i havnene. Det er et stort behov for oppgradering og ombygging av infrastrukturen både i de fire største byområdene og utenfor disse.

Et kollektivtransportssystem som kan brukes av flest mulig reisende, til tross for individuelt varierende funksjonsevne, er ikke en realitet pr i dag.

Det benyttes i dag ulike standarder mellom aktørene og forvaltningsnivåene, noe som medfører ulike løsninger fra sted til sted og fra gate til gate. Utvikling av felles standarder kan være et tiltak for å sikre universell utforming i hele reisekjeder. Kompetanseheving bør sees i sammenheng med FoU-prosjekter og erfaringsutveksling mellom aktører, sektorer og forvaltningsnivåer.

Fokuset i gjeldende NTP er universell utforming av kollektivsystemet. Dette har vist seg for snevert i forhold til målet om at hele transportsystemet skal være universelt utformet. Hver transportetat har ansvar for gjennomføring av aktivitet innen sine områder, men Statens vegvesen har et sektoransvar for å nå målet om et universelt utformet transportsystem innen veg- og transportsystemet. Dette innebærer blant annet en rolle som pådriver og kompetanseutvikler. Det er en utfordring å utvide denne satsningen slik at hele reisekjeden ivaretas.

Forvaltningsreformen har endret arenaene for samhandlingen og samarbeidet på tvers av forvaltningsnivåene i arbeidet med universell utforming. Det er derfor behov for videreutvikling av arenaer for brukermidvirkning, tverrfaglig samarbeid, samarbeid mellom aktører/ulike sektorer og kompetanseutvikling/heving i neste NTP-periode.

Universell utforming innarbeidet i flere sentrale håndbøker, veiledere og retningslinjer i etatene, men dette arbeidet er ikke ferdigstilt og arbeidet må derfor fortsette. Kompetansen innen fagområdet er økende, men det er behov for en fortsatt satsning på kunnskapsheving, bevisstgjøring og holdningsendringer til arbeidet med universell utforming og til hva dette innebærer, - fra overordnet planlegging til detaljutførelser i for eksempel drift og vedlikehold.

### **NTP 2014 – 2023; utfordringer og anbefalinger**

Behovsbeskrivelsen viser at om en skal nå ambisjonen om et universelt utformet Norge i 2025, må det avsettes betydelige ressurser til oppgradering av eksisterende infrastruktur i de ulike transportetatene, i fylkeskommuner og kommuner.

Utbedring av eksisterende infrastruktur innebærer at gang- og sykkelveger, fortau, holdeplasser, stasjoner, knutepunkt, flyplasser, ferjekai, gangfelt, nødutganger, rasteplasser osv. skal tilfredsstillende kravene til universell utforming. Dette er komplisert og kostbart. Det er derfor behov for å gjennomføre kostnadsoverslag innen de ulike delene av reisekjeden for å få et mer presist bilde av kostnadsomfanget og for deretter å gjøre konkrete prioriteringer.

Videre må det satses på samarbeid, samhandling og systematisk kompetanseheving i ulike ledd i transportetatene. Økt bevissthet til fagområdet og utfordringer knyttet til dette er nødvendig for å nå ambisjonene. Koplingen mellom ”Norge universelt utformet 2025” og Nasjonal Transportplan må tydeliggjøres og det må vurderes om det er mulig med ytterligere overføring av erfaring og kompetanse mellom de ulike aktivitetene og tiltakene i disse planene.

Det bør legges vekt på en strekningsvis oppgradering der hele reisekjeder kartlegges og oppgraderes systematisk for å oppnå størst mulig effekt av tiltakene som iverksettes. Samtidig må det gjennomføres FoU-prosjekter som gir økt kunnskap om nytte og effekt av tiltak og det må utvikles metoder som sikrer at opparbeidet standard i transportsystemet opprettholdes gjennom året (drift/vedlikehold).

Kompetansen må heves og det må avsettes betydelige personressurser til oppfølging av mål og strategier med tilhørende tiltak på alle avdelinger/seksjoner i den enkelte transportetat.

Etappemål og indikatorer for å måle utviklingen innen fagområdet, bør utvikles til å ha et større fokus på hele reisekjeden og mennesket som skal benytte transportsystemet. Det bør være et mål å etablere indikatorer som kan måle graden av universell utforming på tvers av forvaltningsnivåer, blant annet for å gi den reisende god informasjon og for å samordne innsatsen på strekninger. Dette arbeidet må pågå gjennom 2011, samtidig med planfasen i NTP-arbeidet.

Det er nødvendig å supplere planforslaget på bakgrunn av endrede rammebetingelser, nye politiske mål, endret ambisjonsnivå, nytt regelverk og/eller kunnskap, samt ønsker om kvalitetsmessige forbedringer. Ulike tiltak må vurderes for å øke trykket på universell utforming, også utenfor kollektivtransporten, i transportsystemet.

## **Forslag til overordnede strategier**

Arbeidsgruppen har diskutert ulike strategier og virkemidler til NTP 2014-2023 og fått innspill fra brukerorganisasjonene til dette arbeidet.

Universell utforming må sees i sammenheng med øvrige satsningsområder og strategier, som for eksempel nasjonal strategi for gående og arbeidet som pågår i forbindelse med utviklingen av effektive personknutepunkter/kollektivtrafikk. På sikt skal arbeidet med universell utforming inngå i transportetatens alminnelige funksjoner/arbeidsoppgaver. Inntil da trengs en ekstrainsats for samarbeid, kompetanse, utbedring av eksisterende infrastruktur og drift/vedlikehold.

Arbeidsgruppen foreslår følgende hovedstrategier må vektlegges og utvikles i det videre arbeidet med Nasjonal Transportplan 2014-2023;

### **A) Helhetlig satsing på hele reisekjeden; Samarbeid og samhandling mellom alle aktører**

Ansvarsdelingen på transportområdet stiller store krav til samarbeid mellom aktørene. For å sikre at hele reisekjeden blir ivaretatt må aktørenes innsats koordineres.

#### Mål

Økt samarbeid mellom forvaltningsnivåer og sektorer i perioden.

#### Ambisjonsnivå

Etablere metoder og fungerende samhandlingsarenaer for å oppnå systematisk samarbeid mellom aktørene i hele reisekjeden i løpet av perioden.

#### Prioritering

Det bør i kommende NTP-periode arbeides systematisk for å utvikle arenaer for samhandling på sentralt og lokalt nivå.

Ansvarsdelingen på transportområdet stiller store krav til samarbeid mellom aktørene. For å sikre at hele reisekjeden blir ivaretatt må aktørenes innsats koordineres.

### **B) Utvikling av kompetanse (kunnskap, metoder og virkemidler)**

Det er behov for en heving av kompetansen om universell utforming innen transportetatene og i forvaltningen for øvrig. Ved å heve kompetansen kan en medvirke til at ivaretagelsen av universell utforming i pågående prosjekter (nye anlegg, drift, vedlikehold med mer) blir bedret.

#### Mål

Etatene skal ha en målrettet og systematisk opplæring innen alle funksjonsområder da breddekompetanse er avgjørende for at hele reisekjeden skal bli universelt utformet.

#### Ambisjonsnivå

For handlingsprogramperioden 2014-2017 må transportetatene systematisk etablere, prioritere og implementere kompetanseoppbygging innenfor alle områder som bidrar til måloppnåelse.

#### FoU

Behovsbeskrivelsen i kapittel 5 peker på behov for mer kunnskap, se punkt 5.5.

Det må satses på FoU-prosjekter for å utvikle gode løsninger, riktige materialvalg, solide metoder (drift/vedlikehold med mer) og kunnskap som kan implementeres og øke graden av universell utforming i reisekjeden. Aktuelle tema for FoU-prosjekter i perioden:

- Hvordan status er i transportsystemet pr i dag (kartlegging, hele reisekjeden).
- Metoder for registrering, gradering, prioritering og evaluering av gjennomførte prosjekter (se blant annet omtale av "Gå-strategi" i kapittel 4.1)
- Hvilken effekt de ulike tiltakene som iverksettes har.
- Erfaringsoverføring fra andre land (løsninger, drift/vedlikehold, kostnader).

- Hvordan transportsystemet benyttes av personer med nedsatt funksjonsevne.
- Driftsmetoder for å ivareta universell utforming gjennom året.
- Teknologiske muligheter (for eksempel et pilotprosjekt for å vurdere mulighetene for, og evt. utvikle, et teknisk styringssystem med GPS-system/sensorstyring i trafikken).
- Metodeutvikling for brukervedvirkning for å finne nye måter å samhandle med brukerne på.
- Kostnader og muligheter for kostnadsreduksjon.

### Prioritering

For å oppnå raskt resultat og avsette tilstrekkelige ressurser til kompetanseoppbygging, må ledernivået i alle transportorganisasjoner prioriteres først. Det må tilbys kompetansehevede tiltak tilpasset ulike målgrupper.

### **C) Utbedring av eksisterende infrastruktur til universell utforming**

Utbedring av eksisterende infrastruktur innebærer at gang- og sykkelveger, fortau, holdeplasser, stasjoner, knutepunkt, flyplasser, ferjekaier, gangfelt, nødutganger, rasteplasser osv skal tilfredsstillere kravene til universell utforming. Dette er komplisert og kostbart, og det er derfor nødvendig å ha en strategi for hvordan eksisterende infrastruktur skal utbedres.

### Mål

Loven stiller krav om at alt som planlegges og bygges skal tilfredsstillere kravene om universell utforming<sup>1</sup>. Når det gjelder eksisterende infrastruktur, er det en målsetting at Norge skal være universelt utformet i 2025. For transportetatene er det viktig å gjøre sitt til at målsettingen nås.

### Ambisjonsnivå

”Norge universelt utformet i 2025” er Regjeringens ambisjon. Dersom denne ambisjonen skal nås, må 90 % av definert infrastruktur må være universelt utformet i løpet av NTP-perioden 2014-2023.

### Prioritering

Det gjøres tiltak der det har størst effekt først, dvs. byer, tettsteder, passasjertunge strekninger. Andre prioriteringer kan for eksempel gjøres i forhold til skolevei. ”Verstinger” og ”missing links” tas først. Det utformes ”pakker” av spesielt viktige områder/strekninger for å få universell utforming av hele reisekjeden.

### **D) Opprettholde kvalitet; Drift og vedlikehold**

Det finnes pr i dag ikke gode standarder og rutiner for hvordan universell utforming skal ivaretas gjennom drift og vedlikehold i løpet av året. Vinterdrift er en særlig utfordring.

### Mål

Drift - og vedlikeholdet av transportsystemet skal være universelt utformet hele året, også vinterstid.

---

<sup>1</sup> PBL (2009) og diskriminerings- og tilgjengelighetsloven (2009)

### Ambisjonsnivå

Anlegg med universell utforming skal opprettholde sin funksjon over tid og gjennom årstidene. Oppdatering av drift/vedlikeholdsstandarder for å tilfredsstille kravene til universell utforming.

### Prioritering

Det må utarbeides standarder og rutiner for drift og vedlikehold med utgangspunkt i at det gjøres tiltak der det har størst effekt først.

## Mål og indikatorer

### Hovedmål

Eksisterende hovedmål i NTP 2010-2019; *Transportsystemet skal være universelt utformet* foreslås uendret.

### Etappemål

Gjeldende etappemål, *”kollektivtransporten skal bli mer universelt utformet i perioden”* ivaretar ikke alene målsettingen om å ivareta hele i transportsystemet.

Det anbefales at dette etappemålet vurderes endret, slik at **”hele reisekjeden”** ivaretas. Det kan vurderes om eksisterende etappemål endres, alternativt at det vurderes etablering av et supplerende etappemål. Prosjektgruppa anbefaler at satsingen på universell utforming av kollektivtransportsystemet (stasjoner, flyplasser, ferjer, holdeplasser og knutepunkt) opprettholdes, men det bør suppleres med flere satsinger.

Et nytt etappemål må ivareta Regjeringens visjon om at transportsystemet skal være universelt utformet i 2025. Nytt etappemål må legge vekt på å synliggjøre at hele reisekjeden skal ivaretas.

### Indikatorer

Reisekjeden er felles for alle forvaltningsnivå og transportselskap, og det bør etableres et målesystem som skal tilpasses og utvikles mot Handlingsprogrammet, virksomhetsplaner og KOSTRA. Dette betyr at det må utformes flere nye indikatorer. Det må også vurderes om alle de nåværende er aktuelle å beholde. Indikatorene må ses i en helhet og må ivaretas videre i planfasen i NTP i 2011.

Prosjektgruppa anbefaler at indikatorene skal;

- Ivareta hele reisekjeden.
- Ivareta samarbeid.

Fortsatt fokus på kollektivsystemet som en del av reisekjeden og beholde dagens indikatorer, men med mulig endring i struktur/oppbygging.

Både Jernbaneverket og Statens vegvesen arbeider med videreutvikling av målesystemet i forhold til dette.

# 1 Begreper/bakgrunnsmateriale

## 1.1 Universell utforming

Universell utforming defineres i dette arbeidet på følgende måte:

*”Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, herunder informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig”*

(Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne, diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, § 9, [www.lovdata.no](http://www.lovdata.no)).

Transportetatene legger ”Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne” med tilhørende rundskriv (2010) til grunn for sin tolkning av begrepet og strategien universell utforming.

## 1.2 Hele reisekjeden

Menneskets mulighet for å gjennomføre en reise bestemmes i stor grad av tilstanden til enkeltleddene i den totale reisen fra dør til dør, hele reisekjeden. Mange opplever brudd i reisekjeden. Dette kan for eksempel dreie seg om at holdeplass eller terminal er tilgjengelig, men at på/avstigning til transportmidlet er utilgjengelig. Et annet eksempel kan være at fortau eller gang- og sykkelveg ikke tilfredsstillende oppfyller kravene til universell utforming.

Nedenfor er leddene i den kollektive reisekjeden listet opp

- **Informasjon**  
(Før og under reise: Internett, på holdeplass/terminal og i transportmiddelet)
- **Reise til og fra terminal/holdeplass**  
(gang- og sykkelveg, fortau, krysningspunkt etc.)
- **Holdeplasser, stasjoner og terminaler**  
(flyplass, jernbanestasjon, ferjeterminal, knutepunkt, bussholdeplass etc.)
- **Billettering**  
(Internettbaserte løsninger, automater)
- **Transportmidler**  
(Fly, ferje, buss, trikk, T-bane, kjøretøy til bruk ved TT-ordningen og tog)  
([www.deltanettet.no](http://www.deltanettet.no) / [www.standard.no](http://www.standard.no))

Beskrivelsen av reisekjeden er ikke uttømmende, men en synliggjøring av at de ulike elementene i reisekjeden er gjensidig avhengig av hverandre. *En kjede er kun så sterk som det svakeste ledd.* Det er derfor en forutsetning at hele reisekjeden - fra reisen starter til den avsluttes - er utformet etter prinsippene for universell utforming.

Universell utforming av transportsystemet betyr også at reisekjeder som går utover kollektivtransporten, må trekkes inn i arbeidet. Dette gjelder for eksempel rasteplasser, ferjeleier og målpunkter (eksempler på dette er severdigheter og utsiktspunkter).

## 1.3 Hovedløsning/Virksomhetens alminnelige funksjon

Universell utforming skal ivaretas i virksomhetens hovedløsning. Universell utforming innebærer en inkluderende, felles tilnærming, som kan brukes av flest mulig, i motsetning til særløsninger. Med hovedløsningen menes den primære løsningen som er ment til bruk for publikum (allmennheten). Alle skal sikres mest mulig likeverdige fysiske løsninger.

## 1.4 Målgruppen for universell utforming - flest mulig

Ved universell utforming skal det tas høyde for ulike brukerforutsetninger så langt det er mulig. Ved planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold skal det tas høyde for at befolkningen har ulike funksjonsevne til ulik tid. Barn, unge, voksne og eldre har ulike krav til omgivelsene for at de skal

kunne delta i samfunnet på ulike områder. Det vil med dette som utgangspunkt, være nødvendig å legge en dimensjonering som ivaretar hensynet til mennesker med nedsatt funksjonsevne (innen bevegelse, miljø og orientering), til grunn.

Universelle løsninger vil i enkelte tilfeller kreve kompromisser mellom ulike behov. I slike situasjoner understrekes betydningen av brukermedvirkning og utvikling av standarder.

En absolutt forståelse av universell utforming kan være vanskelig å gjennomføre. Det er derfor grunn til å vise varsomhet med å legge en slik absolutt forståelse til grunn. I planlegging, prosjektering, utbygging og drift/vedlikehold skal alle brukerforutsetningene vurderes, og løsningen som ivaretar flest mulig skal velges (Rundskriv om tilgjengelighets- og diskrimineringsloven, 2010).

For å sikre hensynet til personer med funksjonsnedsettelse i de tilfellene hvor universell utforming ikke kan gi fullt ut tilfredsstillende løsninger, har Tilgjengelighets- og diskrimineringsloven bestemmelser om individuell tilrettelegging (§ 12) ([www.lovdata.no](http://www.lovdata.no)).

## 1.5 Brukermedvirkning

Brukermedvirkning trekkes frem som et premiss og suksessfaktor i arbeidet med universell utforming og er forankret gjennom flere lover.

Lov om råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne trådte i kraft i 2007 og formålet med loven er å ”sikre mennesker med nedsatt funksjonsevne ”åpen, bred og tilgjengelig medvirkning i kommuner og fylkeskommuner. Medvirkningen skal primært sikres i arbeidet med saker som er særlig viktige for personer med nedsatt funksjonsevne” ([www.lovdata.no](http://www.lovdata.no)).

Tilsvarende er brukermedvirkning knyttet til arbeid etter plan- og bygningsloven, regulert i Plan- og bygningslovens kapittel 5 ([www.lovdata.no](http://www.lovdata.no)).

Brukerorganisasjonene for personer med nedsatt funksjonsevne i Norge har etablert samarbeidsorganisasjoner. De to største organisasjonene pr i dag er Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) med 71 medlemsorganisasjoner og Samarbeidsforumet av funksjonshemmedes organisasjoner (SAFO) med 3 medlemsorganisasjoner.

Statens råd for likestilling av funksjonshemmede (SRLF) er et uavhengig og selvstendig rådgivende organ for offentlige myndigheter i saker som gjelder funksjonshemmede. Rådet oppnevnes av Kongen i statsråd for en periode på 4 år.

På nasjonalt nivå er det etablert et nasjonalt kontaktforum med representanter fra brukerorganisasjonene. Kontaktforum administreres av Samferdselsdepartementet. Dette forumet behandler saker av overordnet, prinsipiell og nasjonal interesse.

Videre er det innenfor de ulike transportetatene etablert sektorvise brukermedvirkningsfora (veg, jernbane og flytrafikk). Disse gruppene behandler saker rettet mot forhold i den enkelte etatens spesielle fagområde. Samtidig legges det i transportetatene til rette for medvirkning i enkeltprosjekter.

## 1.6 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av universell utforming

Verdsettingsstudier viser at tilgjengelighetstiltak som lavgulvsentré, god plass i kjøretøyet, høy kvalitet på holdeplasser, trinnfri av- og påstigning og enklere informasjonssystemer verdsettes høyt av trafikantene (bl.a. Nossum og Killi 2006, Norheim og Stangeby 1993, Sjøstrand 1999 og Fearnley og Nossum 2004).

Samfunnsøkonomiske vurderinger som er gjennomført i Statens vegvesen, med utgangspunkt i etatens Håndbok 140 (Konsekvens- og nytte/kostnadsanalyser), viser at tilgjengelighetstiltak, som for

eksempel opphøyd holdeplass, gir en positiv nettonytte og avkastningen er på over 30 % (Odeck, 2010).

Å ta hensyn til grupper med spesielle behov i planlegging og utbygging av transportsystemet, tilfører de øvrige trafikanter også store gevinster i form av redusert reisetid og økt komfort samt gir generelt høyere kvalitet i kollektivtransportsystemet (Hagen og Odeck, i *Samferdsel* nr 9/2007).

## 2 Forankring

### 2.1 Politiske føringer

#### 2.1.1 Internasjonale forpliktelser

FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne ble vedtatt av FN's generalforsamling 13.12.2006 med det formål å sikre mennesker med nedsatt funksjonsevne full og likeverdig rett til å realisere sine menneskerettigheter. Nasjonene er forpliktet til å iverksette nødvendige tiltak for å sikre at mennesker med nedsatt funksjonsevne har tilgang til det fysiske miljøet, transport, informasjon og kommunikasjon, samt andre tiltak og tjenester som er åpne, eller tilbys allmennheten.

Norge undertegnet konvensjonen 30.mars 2007.

#### 2.1.2 Nasjonale føringer

##### ”Norge universelt utformet 2025”

På bakgrunn av tidligere NOU'er, Stortingsmeldinger og tidligere handlingsplaner la Regjeringen i 2009 frem en nasjonal handlingsplan for universell utforming 2009 - 2013, ”Norge universelt utformet 2025”. I denne planen fastsetter Regjeringen sin visjon for arbeidet med universell utforming. Handlingsplanen har fire satsningsområder; Bygg og anlegg, planlegging og uteområder, transport og IKT. Handlingsplanen legger opp til en gradvis og prioritert oppgradering av det fysiske miljøet. Det henvises i handlingsplanen til at det målrettede og konkrete arbeidet innen transportområdet skal fastsettes i Nasjonal Transportplan ([www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)). Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet koordinerer oppfølgingen av ”Norge universelt utformet 2025”.

##### Nasjonal transportplan 2010-2019

I St.mld 16 (2008/2009), Nasjonal Transportplan 2010-2019, er Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken å:

*”Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling”.*

Videre er det satt opp 4 hovedmål, der ett omhandler universell utforming:

*”Transportsystemet skal være universelt utformet”.* Under dette foreligger det et etappemål som omhandler kollektivtrafikk:

*”Kollektivtransporten skal bli mer universelt utformet i perioden”.*

Det er utarbeidet et indikatorsett knyttet til etappemålet. Måloppnåelse og framgang i tiårsperioden vil bli målt og rapportert årlig for disse indikatorene. Indikatorene gjengis i kapittel 4.1 -4.3.

## 2.2 Lovverk

### Lov om forbud mot diskriminering

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven (DTL) (LOV-2008-06-20-42)

trådte i kraft 1.januar 2009. Formålet med loven er *”å fremme likestilling og likeverd, sikre like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse for alle uavhengig av funksjonsevne og hindre diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Loven skal bidra til nedbygging av samfunnsskapte funksjonshemmende barrierer og hindre at nye skapes”.*

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet ga høsten 2010 ut et rundskriv som klargjør forståelsen av lovens § 9 for virksomheter som har plikter etter loven. Her presiseres blant annet at fysiske omgivelser inkluderer infrastruktur til transport og transportmidler.

Likestillings- og diskrimineringsombudet er klageinstans for loven, og i sin årsrapport fra 2009, beskriver de en økning på antall klager med 75 % fra 2008. En stor grad av klagen er et resultat av Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven og brudd på § 9 (Likestillings- og diskrimineringsombudet, 2010).

I gjeldende NTP-periode gjøres erfaringer i bruk og tolkning av loven. Likestillings- og diskrimineringsombudet har i sin rapport *Praksis 2009; Diskrimineringsjuss i PRAKSIS*, beskrevet en markant økning i antall klagesaker etter Diskriminerings- og tilgjengelighetslovens § 9. I følgebrevet med rapporten ved oversendelsen til Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, etterspør ombudet blant annet fortgang i arbeidet med forskrifter som kan konkretisere lovens krav til universell utforming og videre også økt ambisjonsnivå (LDO, 2010).

### Plan- og bygningsloven med tilhørende tekniske forskrifter

Plan- og bygningsloven (LOV-2008-06-27-71) ble revidert i 2009. Plandelen trådte i kraft 1.7.2009 og Bygningsdelen trådte i kraft 1.7.2010. Lovens formål er at ”(...) *Universell utforming skal ivaretas i planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unge og estetisk utforming av omgivelsene (...)*”.

Plandelen åpner for at det kan stilles funksjonskrav for å ivareta universell utforming i planlegging.

Sammen med Bygningsdelen i PBL ble også byggteknisk forskrift (TEK) endret. Bygningsdelen fastslår hvilke uteområder og bygninger som skal ha universell utforming og byggteknisk forskrift gir konkrete krav til fysisk utforming. For transportetatene er dette aktuelt for blant annet terminaler og parkeringsanlegg. Kravene i TEK vil direkte påvirke arbeidet med standarder og retningslinjer i transportetatene.

### Lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrift

Loven (LOV-1999-07-16-69) gjelder for statlige, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og offentligrettslige organer. Loven gjelder for rettssubjekter som driver virksomhet innenfor forsyningssektorene, i den utstrekning dette følger av internasjonale forpliktelser og forskrifter gitt i medhold av loven. Loven gjelder også for andre rettssubjekter i saker om bygge- og anleggskontrakter, dersom det offentlige yter tilskudd på mer enn 50 prosent av kontraktens verdi.

Lovens § 6 pålegger statlige, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og offentligrettslige organer å ta hensyn til livssyklus kostnader, universell utforming og miljømessige konsekvenser av anskaffelsen. Lov om offentlig anskaffelser definerer universell utforming på samme måte som Lov om forbud mot diskriminering.

## 2.3 EU/EØS lover og regler

### 2.3.1 Tekniske krav til transportmidler

EU utarbeider forskrifter om tekniske krav/direktiver til utformingen av transportmidler, som Norge forplikter seg til via EØS-avtalen. Det er gjeldende direktiver for busser, herunder også transportmidler som skal benyttes i TT-transporten (2001/85/EC) og for ferjer (2003/24/EF). Det er også vedtatt en egen norsk forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport (2009).

### TSI-PRM for jernbanen

EU har et mål om at transportnettene skal fungere uten hindringer mellom de enkelte nasjonene i Europa. På jernbaneområdet krever dette et stort samordningsarbeid for å finne frem til felles standarder på de tekniske områdene. For dette bruk utarbeides det ”Technical Specifications for Interoperability”, såkalte ”TSI’er”.

En TSI vedtas normalt ved en kommisjonsbeslutning etter behandling og beslutning i ”Committee on interoperability and safety of the European rail system” (Art. 21 komitéen). Innholdet er EØS-relevant, og krever forskriftsendringer i Norge.

Det er en målsetting at jernbanen skal ha en felles minimumsytelse overfor transportører og alle grupper reisende på dette felles nettet. Det foreligger derfor nå vedtatt en TSI-spesifikasjon i henhold til direktiv 2001/16 ”Interoperability of the trans-European conventional rail system” rettet mot ”Accessibility for People with reduced Mobility” eller Personer med Redusert Mobilitet. Dette forkortes til TSI - PRM. Denne er i ferd med å innarbeides i norske nasjonale forskrifter. TSI-PRM omfatter både infrastruktur og rullende materiell og inneholder omfattende og detaljerte krav som skal sikre tilgjengelighet for grupper med spesielle behov. TSI’en gjøres gjeldende for nye anlegg og når det foretas vesentlige endringer eller forbedringer i de eksisterende anleggene. Regelverket vil i tillegg bli supplert med Europeiske standarder som gir felles målemetoder for en omfattende uavhengig godkjennings- og kontrollordning.

### Lov om passasjerrettigheter/ assistansetjeneste innen jernbanen/tog

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 42h (forordning (EF) nr. 1371/2007) omhandler jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser. Forskriften gjelder fra 3. september 2010.

Forskriften inneholder detaljerte bestemmelser om blant annet:

- Informasjon til passasjerer
- Kjøp av billetter
- Erstatning ved forsinkelser
- Assistanse for funksjonshemmede og bevegelsehemmede
- Kvalitetsstandarder
- Krav om at togselskapene skal ha en klageordning

Statens jernbanetilsyn har fått oppgaven med å påse at togselskapene og infrastruktureier overholder forskriften. I tillegg har tilsynet oppgaven med å behandle klager i forbindelse med togreiser som omfattes av jernbanepassasjerrettighetsforskriften.

Arbeidet med å organisere dette er i gang, men selve tjenesten er ikke iverksatt.

### Lov om passasjerrettigheter/assistansetjeneste for flypassasjerer

Rettigheter for flypassasjerer blir som oftest knyttet til kanselleringer av flyavganger. De reisende vil kunne oppleve lang ventetid i slike tilfeller og det er laget regler for hva flyselskapene er forpliktet til å bidra med.

Forskrift om flypassasjerers rettigheter ved nektet ombordstigning og innstilt eller vesentlig forsinket fly, regulerer dette forholdet. Forskriften er basert på bestemmelser i EØS-avtalen og gjør forordning nr. 261/2004 til norsk rett. Forordningen er vedlegg til forskriften.

Sentrale tema er:

- Ansvar for å gi passasjerer nødvendig informasjon
- Valg mellom omruting og senere avgang
- Tilbud om alternativ transport
- Forpleining/hotell
- Overbooking

- Personer med redusert mobilitet har krav på assistanse uten kostnad for den reisende

EU-forordning 1107/2006 og Forskrift om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport av 28. januar 2008, regulerer assistansetjenesten ved norske lufthavner. Forskriften setter krav til kvalitetsstandarder for tjenesten, krav til utstyr og krav til opplæring. Forskriften er gjort gjeldende ved alle Avinors lufthavner og ansvaret for assistansetjenesten for personer med redusert mobilitet ble overført til Avinor sommeren 2008.

Samferdselsdepartementet har under utarbeidelse en forskrift for universell utforming ved norske lufthavner.

## 2.4 Norske standarder

Standarder som utarbeides er basert på samarbeid og konsensus. Standardene er ikke juridisk bindende, men et verktøy som frivillig kan benyttes for å fastsette/beskrive en kvalitet/standard.

### 2.4.1 Universell utforming i uteområder

Standard Norge utarbeider en standard for universell utforming i uteområder. Standarden er forventet å foreligge sommeren 2011. I utarbeidelsen av standarden deltar blant annet Statens vegvesen. Det vil være sammenheng mellom forslag til standard og Statens vegvesens håndbok 278/Universell utforming av veger og gater.

### 2.4.2 Universell utforming i bygninger

Det er utarbeidet to norske standarder for bygninger, henholdsvis NS 11001-1:2009/Arbeids- og publikumsbygninger og NS 11001-2:2009/Boliger.

Standard for arbeids- og publikumsbygninger er relevant i forhold til utforming av for eksempel terminaler og trafikkstasjoner.

### 2.4.3 Universell utforming i reisekjeden

Standard Norge har satt i gang et arbeid knyttet til universell utforming av reisekjeden. Første fase i dette arbeidet har vært en kartlegging av eksisterende standarder som er relevante med henblikk på universell utforming. Det foreligger en rapport fra denne kartleggingen (juli 2010), som gir oversikt over de ulike elementene i reisekjeden og status på området.

Rapporten deler inn reisekjeden på samme måte som Deltasenteret tidligere har gjort, se punkt 1.2. Inndelingen som benyttes ivaretar hele reisekjeder innen kollektivtransporten, mens andre deler av transportsystemet ikke inngår i dette arbeidet (for eksempel rasteplasser, severdigheter).

Standard Norge følger opp dette arbeidet videre og høsten 2010 pågår fase 2 av arbeidet; *Plan for utarbeidelse av standarder for å dekke de områdene som mangler*. Det skal i denne fasen utarbeides en veileder hvor en kan finne relevante standarder for universell utforming innen de ulike delene av reisekjeden. Transportetatene er invitert med i dette arbeidet.

Rapporten fra fase 1 er tilgjengelig på [www.standard.no](http://www.standard.no).

### 3 Situasjonsbeskrivelse

#### 3.1 Tilgjengelighet i transportsystemet

I NTP-perioden 2010-2019 har hovedfokuset på universell utforming i transportsystemet vært rettet mot kollektivtransporten. Dette har vært en bevisst prioritering og en strategi for å oppnå økt deltakelse på ulike samfunnsområder og gjenspeiler seg i blant annet gjeldende etappemål og budsjetter.

Transportsystemet består, som beskrevet i kapittel 1, av flere elementer enn kollektivtransporten (gangforbindelser med mer) og det er behov for å se disse i sammenheng for å oppnå effekt av tiltakene som settes i verk. Dette krever samarbeid på tvers av aktører og forvaltningsnivåer.

Det foreligger pr i dag lite statistikk som beskriver tilgjengeligheten til øvrige deler av transportsystemet (fortau, gangfelt, rasteplasser, parkeringsanlegg, severdigheter med mer), men det pågår kontinuerlig arbeid for å øke graden av universell utforming.

Brukerorganisasjonene legger i sin situasjonsbeskrivelse vekt på at de gode tiltakene i stor grad skjer ”stykkevis og delt”. Det er en utfordring å få samlet innsatsen mot prioriterte områder for å sikre nytte av tiltakene, samtidig som hele reisekjeden ivaretas.

#### 3.2 Tilgjengelighet til kollektivtransporten

Nasjonalt Dokumentasjonssenter for personer med nedsatt funksjonsevne ga i 2008 ut en statusrapport for samfunnsutviklingen for personer med nedsatt funksjonsevne. I rapporten presenteres funn knyttet til unge voksne til blant annet transport, hentet fra *Levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne 2007* (SSB, 2008).

Reisevaneundersøkelsen fra 2001 og 2005 viser at ”personer med varige helsemessige problemer som gjør det vanskelig å reise”, reiser sjeldnere enn befolkningen sett under ett. Levekårsundersøkelsen blant personer med nedsatt funksjonsevne 2007, viser at 22 % av personer i alderen 20-35 år oppgir at de har vansker med å benyttes en eller annen form for kollektivtransport. For unge som opplever vansker med kollektivtransporten, er det forhold inne på transportmiddelet som skaper flest vansker, uavhengig av hvilket transportmiddel det er snakk om. Deretter følger vansker med å komme seg av eller på transportmiddelet (Nasjonalt dokumentasjonssenter for personer med nedsatt funksjonsevne, 2008).

Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring (NOVA) har i 2010 gjennomført en oppfølging av studien ”*Funksjonshemmende kollektivtransport*”. Oppfølgingen er basert på LKH 2008 (SSB). Notatet ”*Tilgjengelighet og deltakelse, Barrierer i kollektivtransporten*” (Bjerkan, NOVA-Notat nr 7/10) bekrefter flere av funnene i ”*Funksjonshemmende kollektivtransport*” og viser til at enkelte befolkningsgrupper har lavere bruk av kollektivtransport og samtidig opplever vansker med å reise kollektivt oftere enn andre. Gruppene det gjelder er særlig eldre, personer med dårlig helse og personer med nedsatt funksjonsevne.

Studien har også vist at omtrent halvparten av respondentene som oppga at de har vansker med å reise kollektiv *ikke* har nedsatt funksjonsevne, noe som videre betyr at tilgjengelighet i kollektivtransporten ikke er en problemstilling som kan begrenses til en gruppe i befolkningen.

Bjerkan konkluderer blant annet med at tilgjengelig transport betyr ulike ting for ulike grupper og at det ikke finnes ett svar på hvordan transporttilbudet kan endres for å imøtekomme befolkningens behov.

#### 3.3 Innspill fra brukerorganisasjonene

Brukerorganisasjonene har i møter med arbeidsgruppa underbygget og konkretisert konklusjonene fra studiene gjengitt over. Blant annet påpeker de spesielt utfordringer knyttet til at tiltak iverksettes stykkevis, og at det er ønskelig med en prioritert satsning på strekninger/områder for å sikre

universelle løsninger i hele reisekjeder. Tiltak som er kostnadskrevende må til for å øke tilgjengeligheten (heving av plattformer med mer), men også enkle, rimelige tiltak kan påvirke til økt grad av universell utforming. Eksempler som nevnes er for eksempel regulering i forhold til kjæledyr i transportmidler og røyking på venteareal.

Variierende kompetanse, bevissthet og samarbeid blant/mellom de ulike aktørene beskrives som en utfordring av brukerorganisasjonene.

Videre beskrives informasjonen i transportsystemet som vanskelig å tilegne seg, spesielt gjelder ved uforutsette hendelser, som endringer i rutetider mm. Uforutsigbarhet i en eller flere deler av reisekjeden medfører utfordringer, eksempelvis at tog med ulik standard trafikkerer samme strekning. I tillegg er det kompliserende at informasjonssystemene er ulike fra by til by.

Andre utfordringer er *orientering for synshemmede i transportsystemet* (ulike standarder og ulike språk mellom steder), *ombordstigning i fly* (fra bakkenivå), jernbanestasjoner/plattformer og *holdeplasser for buss/trikk/T-bane med manglende universell utforming*. Ulike standarder på billettautomater og prosedyrer for bestilling av assistanse kan også være kompliserende.

Brukerorganisasjonene peker på betydningen av den tilrettelagte transportens (TT) betydning for hele reisekjeden. Dette er en ordning som enkeltpersoner er avhengig av og som er avgjørende for personers mulighet for deltakelse i samfunnet.

### 3.4 Kompetanse

Ansatte i transportetatene har de senere årene deltatt på kurs, konferanser og videre- og etterutdanning om universell utforming. Det er arrangert fag- og temadager over hele landet. Transportetatene medvirker også med faglig innhold til ulike videreutdanninger.

Norsk kommunalteknisk forening (NKF) gjennomførte i 2008 en kartlegging av kompetansen innen universell utforming i kommuner og fylkeskommuner<sup>2</sup>. Totalt 350 personer fra et utvalg pilotkommuner (universell utforming) og fylkeskommuner deltok i undersøkelsen.

Konklusjonen fra undersøkelsen er at mange ansatte i kommuner og fylker har vært i situasjoner der de har opplevd å ikke ha tilstrekkelig kompetanse om universell utforming. Svært få av de som jobber i kommuner og fylker har kurs utover dagskurs om dette temaet. Kartleggingen viser til at det både er behov for kompetanse knyttet til aktuelt lovverk og å få kjennskap til prosjekter som kan vise gode løsninger. Videre foreslås det å prioritere saksbehandlerne i kommunen for kompetansetiltak. Fagområdet veg, trafikk og samferdsel trekkes fram som en sammensatt sektor som stiller store krav til samhandling for å få tilgjengelighet på hele reisekjeden ([www.kommunalteknikk.no](http://www.kommunalteknikk.no)).

På bakgrunn av NKF's kartlegging har Høgskolen i Bergen utarbeidet et kursopplegg for universell utforming på ulike områder. En modul i opplegget er transport. Kurset er Web-basert og tilgjengelig på: <http://hvalross.hib.no/webprosjekter/universell/>

Kompetansenivået og behovet i transportetatene er ikke kartlagt på samme måte som i kommuner/fylkeskommuner. Samferdselssektoren har utfordringer knyttet til universell utforming og behovet for kompetanse i forvaltningen er stort (Øvstedal, 2007). Øvstedal i "Samferdsel" nr 9/2009 viser til at det er behov for en tydeligere felles strategi for kompetanseheving i samferdselssektoren. Denne må inkludere grunn- og videreutdanning, utvikling av dybdekunnskap og effektiv formidling av kunnskapen. Det er derfor rimelig å anslå at kompetansen varierer i de ulike leddene i transportetatene, og at en kan trekke paralleller til undersøkelsen som ble gjort i kommunene. Deltasenteret, statens kompetanser for deltakelse og universell utforming, peker på behov for økt satsning på forskning innen fagområdet.

<sup>2</sup> Oppdragsgiver for undersøkelsen var Deltasenteret, Husbanken og Statens Bygningstekniske etat (BE) i samråd med Miljøverndepartementet (MD) og Kommunens Sentralforbund (KS).

*Bevisstheten* om universell utforming som strategi er ulik i etatene. Dette vises blant annet ved at begreper brukes om hverandre (tilgjengelighet, universell utforming og varianter av disse). Det synes også som en utfordring å kople universell utforming bort fra tidligere satsninger på *tilgjengelighet for alle*, som i langt sterkere grad handlet om å etablere særløsninger for personer med nedsatt funksjonsevne. Med satsingen på universell utforming går en bort fra særløsninger og fokuserer på hovedløsninger som fungerer for flest mulig. Fortsatt er det en oppfatning om av universell utforming handler om løsninger for ”noen få” og ikke befolkningen som helhet. Kunnskapen om universell utforming er nyttig for alle, må økes. Kompetansebehovet anses derfor supplert med bevisstgjøring knyttet til holdninger og menneskesyn.

Med bakgrunn i brukerorganisasjonenes beskrivelse av dagens situasjon, kan behovet for økt kompetanse, både i forvaltningen og i egne organisasjoner (råd/utvalg), trekkes frem.

### 3.5 Transportmidler

Transportmidlene er en elementær del for å ivareta universell utforming i hele reisekjeden og følgende transportmidler er aktuelle i Norge pr 2010;

- Buss
- Trikk
- Tog
- T-bane
- Kjøretøy som benyttes til TT-transport
- Fly
- Ferje
- Hurtigbåt

På veg har transportetatene i hovedsak ikke ansvaret for transportmidlene innen kollektivtransporten, da dette ansvaret er tillagt fylkeskommunen. Et unntak er riksvegferjene som Statens vegvesen har ansvaret for. Jernbaneverket har på samme måte ansvaret for at infrastrukturen, mens det i prinsippet er åpnet for en viss konkurranse mellom togselskap om transporten av passasjerer og gods.

Innen luftfarten er det fri konkurranse mellom flyselskapene om etablering av ruter på landets lufthavner, med unntak av de fleste rutene på de lokale lufthavnene, hvor staten ved Samferdselsdepartementet kjøper flyrutetjenester og tilbyder gis enerett på flygingen.

Tekniske krav til transportmidlene er omtalt i kapittel 2. Det er essensielt at transportmidlet og av- og påstigningspunktet fungerer sammen.

Arbeidsgruppen har ikke i denne fasen innhentet tallmateriale som gir en oversikt over status på tilgjengelige transportmidler (utover riksvegferjene).

På nåværende tidspunkt anses oppgradering av eksisterende materiell som den største utfordringen, og da spesielt innen tog og bane, da disse transportmidlene har lengst levetid. Buss har langt kortere levetid og med dagens krav til bestilling og innkjøp vil en få en gradvis utskiftning av materiellet.

Det er nødvendig med samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene, etater, transportselskaper og sektorer for å sikre universell utforming av transportmidler og av- og påstigningspunkter.

### 3.6 Andre forvaltningsnivåer; kommuner og fylkeskommuner

Forvaltningsreformen har medført endringer i ansvar og eierstruktur for veg og infrastruktur. Kommuner og fylkeskommuner er eiere av en stor del av infrastrukturen på vegnettet og viktige samarbeidspartnere for transportetatene for å nå målet om et universelt utformet transportsystem.

Kommuner og fylkeskommuner deltar aktivt i oppfølgingen av Regjeringens handlingsplan i det som blant annet omtales som ”sektorovergripende tiltak”. Det er etablert ressurskommuner (Eidskog, Kristiansand, Porsgrunn, Risør, Stord, Trondheim, Verdal, Ullensaker, Time/Klepp, Vestre Toten/Gjøvik, Tromsø og Sortland) og pilotfylker (Østfold, Aust-Agder, Rogaland, Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag, Finnmark, Hedmark og Oppland). De mottar stimuleringsstøtte for å arbeide aktivt med å implementere universell utforming som strategi i egen organisasjon, utvikle kunnskap og spre denne til andre kommuner/fylkeskommuner. Det er gjort mye utviklingsarbeid i kommunene og det foreligger flere rapporter fra arbeidet som hittil er gjort i kommunene. Blant annet kan nevnes evaluering av materialer i ledelinjer, brukervedvirkning, kulturminnevern, veileder for universell utforming i publikumsbygg og flerleilighetsbygg, drift/vedlikehold og normaler for anlegg for friluftsliv.

Miljøverndepartementet har samlet erfaringene fra pilotkommunearbeidet i en sluttrapport, T-1472. Rapporten trekker blant annet frem kompetanseoppbygging i alle ledd, forankring, brukervedvirkning og samarbeid på tvers av fag og sektorer som suksessfaktorer ([www.universell-utforming.miljo.no](http://www.universell-utforming.miljo.no)).

Fylkeskommunene har det overordnede ansvaret for bestilling av kollektivtransporttjenestene og -materiell, og er derfor en viktig aktør for å oppnå universell utforming av hele reisekjeden.

Mange fylkeskommuner har etablert strategier for universell utforming. De har mulighet til å se flere sektorer i sammenheng, eksempelvis skole, transport og friluftsliv.

#### Tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransporten i kommuner og fylkeskommuner

I statsbudsjettet har det siden 2006 vært avsatt tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransporten i kommuner og fylkeskommuner. Størrelsen på budsjettposten har vært ca 50 mill, men har variert noe fra år til år. Kommuner og fylkeskommuner er invitert til å søke om tilskudd til tiltak innen infrastruktur, helhetlig planlegging, opplæringstiltak og informasjonstiltak. I 2011 var den totale søknadssummen på ca 140 millioner kroner, mens bevillingen var på 42 mill kroner, noe som er et mindre beløp enn for 2010. Vegdirektoratet administrer ordningen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Det skal nå gjennomføres en evaluering som skal gi svar på hvilke effekter tiltak innenfor tilskuddsordningen gir, både for trafikanter med og uten nedsatt funksjonsevne og om ordningen fører til endret reisemiddelbruk. Arbeidet har startet høsten 2010 og rapport fra evalueringen skal foreligge innen 1.11.2012.

## 4 Situasjonsbeskrivelse for den enkelte transportetat

### 4.1 Statens vegvesen

#### 4.1.1 Organisering og ansvar

*Statens vegvesen består av Vegdirektoratet og fem regioner. Hver region er delt inn i 3-5 fylkesavdelinger. Fylkesavdelingene har primærkontakten mot fylkeskommunene.*

Som infrastrukturholder har Statens vegvesen tre ansvarsområder innenfor universell utforming:

- a) Som vegeier av 10 000 km riksveg i Norge
- b) Som forvalter av 44 000 km fylkesveg på bestilling fra fylkeskommunene.
- c) Gjennom sektoransvaret for universell utforming

I Statens vegvesen er arbeidet med universell utforming i stort grad lagt sammen med arbeidet for kollektivtransport. Dette har sammenheng med etappemålet gjennom to NTP-perioder<sup>3</sup> samt Statens vegvesens målesystem som har felles indikatorer for universell utforming og kollektivtransport.

Utvikling av universell utforming skjer både ved nybygg og ved at eksisterende infrastruktur oppgraderes. Satsingen på universell utforming har fram til nå fokusert på å ruste opp holdeplasser og knutepunkt. Trinnfri adkomst, 16-18 cm kantsteinshøyde, lehus, benk og ledelinjer har blitt etablert på holdeplasser og knutepunkt langs riksveger over hele landet. Imidlertid er det varierende hvorvidt bussene, atkomsten til holdeplassene/knutepunktene, drift/vedlikehold og informasjonen er universelt utformet.

Hele reisekjeden har vært fokusert som en målsetting, men har ikke blitt fulgt opp på en helhetlig og samordnet måte mellom de involverte aktørene.

For Statens vegvesen er følgende infrastruktur viktigst for å oppnå universell utforming av transportsystemet:

- Holdeplasser, ferjekaier og knutepunkt
- Gang- og sykkelveger
- Krysning av veg (over- og underganger, gangfelt)
- Rasteplasser
- Nødutganger f.eks. i tunnel og ferge
- Transportmidler (ferjer)

#### Håndbøker og veiledere

Stadig flere av løsningene i Statens vegvesen håndbøker og veiledere tilfredsstiller kravene til universell utforming. Særlig viktig er håndbok 017, vegnormalen og håndbok 232 "Tilrettelegging for kollektivtransport på veg". Statens vegvesen holder på å utarbeide en veileder i universell utforming. Denne får tittelen håndbok 278 "Universell utforming av veger og gater". Arbeidet med å revidere håndbok 111 "Standard for drift og vedlikehold" er i gang, og kravene til universell utforming vil implementeres i denne. Vegnormalen er også til revisjon og det vil her være aktuelt med videre uttesting av dagens anbefalinger, også i forhold til universell utforming.

#### Indikatorer for universell utforming i Statens vegvesen

Etappemålet for universell utforming i NTP 2010-2019 er "Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden". Til etappemålet inngår følgende indikatorer for Statens vegvesens ansvarsområde:

- U1.1 Andel stamruter for kollektivtransport på veg i de fire største byene som er universelt utformet.
- U1.2 Andel av store kollektivknutepunkt som er universelt utformet.
- U1.8 Andel ferjesamband i riksvegferjedriften som er universelt utformet.

<sup>3</sup> T1: Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden (figur 5.1, s 48)

Indikatorene er supplert med flere interne indikatorer og videreført i de regionale avtalene mellom regionvegsjef og avdelingsdirektører, og blir således forankret i hele organisasjonen.

Statens vegvesen har høsten 2010 startet et arbeid med å videreutvikle indikatorene som benyttes i etatens styringssystem. Dette har som hovedmål å utvikle et indikatorsett som baserer seg på færre enheter med mindre rom for fortolkning enn dagens indikatorer. Videre skal prosjektet vurdere og foreslå løsninger for gradert klassifisering av universell utforming.

Arbeidet forventes avsluttet 1.1.2011 og resultatet fra arbeidet vil kunne gi innspill til evt. endringer av indikatorene i NTP 2014-2023.

Parallelt med prosjektet i Statens vegvesen pågår det et arbeid med vurdering av Nasjonale føringer for fylkesveger, her er også indikatorer et tema. En foreløpig er konklusjon at det bør forsøkes å kople KOSTRA (rapporteringssystemet for kommunesektoren) og NTP/riksveg mot hverandre, slik at en kan få en oversikt over den totale situasjonen på vegnettet i Norge. Entydige indikatorer/registeringer på tvers av forvaltningsnivåer er et mål.

#### Strategi for universell utforming i gjeldende planperiode

Vegdirektøren vedtok i januar 2008 en policy for universell utforming. I denne står det at alt som planlegges og bygges i Statens vegvesens regi, skal være basert på prinsippene om universell utforming. Ved oppgradering av eksisterende anlegg skal også prinsipper for universell utforming legges til grunn. I policyen står det videre at krav til universell utforming skal legges inn i etatens retningslinjer og veiledere.

Gjennom policyen fikk regionene i oppgave å utforme en strategi for universell utforming. Alle regionene i Statens vegvesen, med unntak av Region nord, har vedtatt en strategi for universell utforming. Felles for regionenes strategier er at de tar utgangspunkt i kompetanseheving og bevisstgjøring i egen organisasjon. Tekniske løsninger og forslag til utforming finnes det mye informasjon om i håndbøker, veiledere osv. Hovedutfordringene er å implementere tankegangen blant de ansatte i alle ledd av planleggings-, utbyggings- og driftsprosessene.

#### Sektoransvaret for universell utforming

Statens vegvesen har sektoransvaret for universell utforming innen veg- og vegtransportsektoren. Sektoransvaret har ordlyden ”Statens vegvesen skal koordinere arbeidet med universell utforming”. Ansvaret innebærer å være pådriver, å utvikle kompetanse samt bidra til å skape samhandlingsarenaer innen veg- og vegtransportsektoren. Ansvaret går ut over Statens vegvesens primære ansvarsområde, men det innehar ingen myndighetsutøvelse. Sektoransvaret gir insentiv til å påvirke og påpeke, men ikke pålegge. Fylkeskommuner, kommuner, næringslivet og interesseorganisasjoner er viktige målgrupper for sektoransvaret.

#### Tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransporten i kommuner og fylkeskommuner

Statens vegvesen administrerer ordningen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Se avsnitt 3.2.

## 4.2 Jernbaneverket

### 4.2.1 Jernbaneverkets strategi for universell utforming i NTP 2010-2019

Realisering av universell utforming er et sentralt mål i planlegging og prosjektering av stasjonsanlegg knyttet til utbygging og modernisering av jernbanens infrastruktur.

Jernbaneverket har det direkte ansvaret for jernbaneinfrastrukturen og skal legge til rette for tilgjengelighet inn mot stasjonen, på stasjonsområdet og fra plattform inn i toget. Hovedoppgaven vil være en systematisk oppgradering av eksisterende stasjoner.

Med bakgrunn i det store omfanget, vil dette måtte foregå som en trinnvis utvikling.

I oversendelsen av ”Langsiktig strategiplan for universell utforming av Jernbaneverkets infrastruktur” av 29.06.06 til samferdselsdepartementet ble en strategi for prioriteringsprinsipper presentert. Denne er lagt til grunn for utvikling av jernbanen i gjeldende NTP 2010- 2019. Strategien er som følger:

- 1) For å realisere det langsiktige tilgjengelighetsmålet legges prinsippene for universell utforming til grunn ved bygging av ny infrastruktur og ved anskaffelse av nye tog.
- 2) Tiltak på eksisterende infrastruktur og tog gjennomføres som en stegvis oppgradering, først til et nivå som gir tilgjengelighet for alle, deretter en videre oppgradering til universell utforming.
- 3) For infrastrukturen foreslår vi følgende prioritetsrekkefølge og milepæler:
  - A. Knutepunktstasjoner i det sentrale østlandsområdet (= milepæl 1).
  - B. Øvrige stasjoner i det sentrale østlandsområdet med flere enn 1000 reisende per dag (=milepæl 2).
  - C. Knutepunktstasjoner og endepunktstasjoner i det øvrige jernbanenettet (=milepæl 3).
  - D. Øvrige stasjoner i det øvrige nettet med flere enn 1000 reisende per dag (=milepæl 4).
  - E. Øvrige stasjoner i operativ bruk til persontrafikk.  
Forut for beslutning om oppgradering av stasjoner i kategori E gjøres en nærmere vurdering av behovet, sett i forhold til avstand og tilgjengelighetsforhold på nærmeste tilgjengelige stasjon som alternativt kan benyttes.
- 4) Ved nybygging og ombygging av plattformer gjelder norm=760 millimeter høyde over skinnetopp.
- 5) For å nå målet om nivålikhet mellom plattform og tog settes det som krav til togselskapene at persontogmateriell som bestilles etter 1.1.2008 skal ha:
  - Gulvhøyde som muliggjør trinnfri på- og avstigning til plattformhøyde 760 millimeter.
  - Anordning i dørpartiet som dekker det horisontale mellomrommet mellom vognside og plattformkant.
  - Minst 1 vogn i toget som er utstyrt med løfteanordning for å takle høydeforskjell mellom tog og plattformer som ikke er ombygget til nivålikhet.

I forslag til sammensetning av tiltakspakker og milepæler har vi lagt til grunn en sammenheng mellom trafikkvolum og nytte, hvor samtidighet i tiltak på infrastruktur og tog kan øke nytteeffekten. Stasjoner i kategoriene A og B betjener nær  $\frac{3}{4}$  av persontrafikken på jernbane. Jernbaneverket legger til grunn at NSBs neste anskaffelse av nye tog for en stor del vil være innrettet mot banestrekninger hvor disse stasjonene befinner seg.

Jernbaneverket har i første omgang prioriterert å oppnå mest mulig tilgjengelighet (innebærer at det kan være spesielle hjelpemidler som bidrar til tilgjengelighet for alle, for eksempel mobil rampe) til selve plattformanleggene for å oppnå *tilgjengelighet til toget* som reisetilbud. Innsatsen har blitt rettet mot tilrettelegging for tilgjengelighet til plattformer (ramper, heiser), og å utstyre eksisterende plattformer og/eller togmateriell med hjelpemidler (for eksempel heisanordning eller utplassering av mobile ramper på de plattformene som egner seg) for å overvinne nivåforskjeller mellom plattform og toget.

Parallelt er det arbeidet å oppgradere informasjonssystemet generelt, men også arbeidet med system for at nødvendig informasjon skal være tilgjengelig for grupper som blind/svaksynte og døve/hørselshemmede. Dette gjelder både rute- og avviksinformasjon, men også for å bedre muligheten til å orientere seg og finne fram.

Universell utforming (innebærer at flest mulig i størst mulig utstrekning skal kunne benytte stasjonen uten å være avhengig av spesielle innretninger eller hjelpemidler) forutsetter en harmonisering i grensesnittet mellom infrastruktur og tog, samt tilrettelegging om bord i togene. Konkret betyr dette at togenes inngangspartier og gulv må være på nivå med plattformene. De av dagens tog som ikke oppfyller dette kravet, forutsettes utskiftet etter hvert gjennom fornyelse av materiellparken. Fornyelsestidspunkt styres av togselskapene som eier togene. Hovedregelen er at det eldste

togmateriellet skiftes ut først. De togene NSB nå har i bestilling og som skal leveres fra 2011 og utover, skal erstatte noen av de eldste togene er i trafikk i dag. Ettersom eldre togmateriell fases ut, vil nytt lavgulv togmateriell med en automatisk lem-annordning i dørtersklene trafikkere jernbanenettet. Parallelt med innfasningen av de nye togene, må Jernbaneverket rette innsatsen mot å heve alle plattformer hvor disse togene kommer til å trafikkere, til en høyde på 760 mm. Nye tog og hevede ensartete plattformer gir muligheten for å oppfylle målsetningen om universell utforming. Det gjennomføres også et omfattende moderniseringsprogram i en stor del av NSB's togsett. Tiltak som utføres er blant annet innbygging av rullestolheis og bedre tilgjengelighet til toalett.

### Assistansetjeneste

Lov om passasjerrettigheter er omtalt i kap.2.3. Strategiens punkt 3 sier: *”På utvalgte stasjoner etableres en bemannet assistansetjeneste for alle. Tjenesten skal omfatte praktisk hjelp ved ankomst til/avreise fra stasjonen, formidling av trafikkinformasjon, veiledning og bistand til annen reiserelatert service på stedet (som pilotprosjekt foreslås assistansetjenesten etablert på knutepunktstasjoner på strekningen Drammen - Gardermoen, etter hvert som fast ordning på øvrige knutepunktstasjoner og endepunktstasjoner)”*.

Jernbaneverket er ansvarlig for at det finnes en assistansetjeneste på alle stasjonene. Jernbaneverket kan engasjere andre til å utøve tjenesten. Arbeidet med å organisere dette er i gang, men selve tjenesten er ikke iverksatt.

### Indikatorer og resultatrapportering

Etappemålet for universell utforming i NTP 2010-2019 er

*”Kollektivtransporten skal bli mer universelt utformet i perioden”*.

Det er utarbeidet et indikatorsett knyttet til etappemålet. For Jernbaneverkets ansvarsområde vil måloppnåelse og framgang i tiårsperioden bli målt og rapportert årlig for disse indikatorene:

- U1.3 Andel jernbanestasjoner og -holdeplasser som er tilgjengelige for alle
- U1.4 Andel jernbanestasjoner og -holdeplasser som er universelt utformet
- U1.5 Andel jernbanestasjoner og -holdeplasser der informasjonssystemene er universelt utformet

Jernbaneverket vil i løpet av høsten 2010 utarbeide målekriterier og registrere tilstanden på alle stasjonene som er i bruk. Deretter skal det gjøres en konkret registrering og innsamling av data for alle stasjonene. Dette gir grunnlag for å rapportere på den årlige utvikling i forhold til indikatorene.

Disse registreringene vil bli gjort på *enkeltstasjonsnivå*. Tilgjengelighet må måles for de enkelte elementene man finner på vegen fra der hvor man kommer til stasjonen og helt fram til der hvor man går om bord i toget. Hvis et enkelt ledd i denne kjeden svikter, som for eksempel for høy terskel, for bratt rampe eller bare trapp opp på plattformen, så er stasjonen ikke tilgjengelig.

Kunnskapen en således får systematisert i et slikt datagrunnlag, gir også anledning til å knytte denne kunnskapen sammen med andre registreringer som er gjort på samme nivå. Denne samlede kunnskapen kan så stilles sammen for å kunne gi større forståelse av de akkumulerte tall i indikatorene.

Gjeldene indikatorer beskriver endringer i prosentdel av stasjoner uavhengig av størrelse og tall på reisende. Dette gir kunnskap om graden av geografisk fordeling av tilgjengelighet i et perspektiv av likestilling av den enkelte reisende slik det er lagt til grunn i Diskriminerings- og likestillingsloven. I tillegg gir datagrunnlaget mulighet til å gjøre utdrag basert på geografiske og/eller strekningsvise avgrensinger.

I tillegg vil det fra dette datagrunnlaget også være mulig å gjøre utdrag basert på geografiske og/eller strekningsvise avgrensninger. Ved å knytte disse utvalgene til trafikk tall, kan samfunnsøkonomiske nyttevirksomheter illustreres.

Videre kan datainnsamlingen på enkeltelementnivå også gi grunnlag for å sortere størrelsen på de nødvendige tiltak og gi et bilde av kostnaden ved forbedring, for eksempel etter kategoriene i budsjettet (drift, vedlikehold/fornyning eller investering). Dette kan gi bedre prioritering av rekkefølgen av forbedringstiltakene. Ved å knytte disse utvalgene til trafikk tall kan samfunnsøkonomiske nyttevirksomheter illustreres.

Resultatene fra arbeidet kan innarbeides i planleggingsfasen for den kommende NTP.

#### Organiseringen av arbeidet med universell utforming

Arbeidet med universell utforming griper inn i en rekke av Jernbaneverkets oppgaver og kan derfor ikke separeres som et eget selvstendig virksomhet. Oppgaven har i denne perioden vært å få tenkemåten innarbeidet i alle de delvirksomhetene som berøres. Dette arbeidet er ikke ferdig. Det er fortsatt nødvendig med en gjennomgående ”opplæring” og kompetansebygging.

#### Brukermedvirkning

Jernbaneverket har et løpende samarbeid med de funksjonshemmedes hovedorganisasjoner og togselskapene i ”Kontaktgruppen for funksjonshemmede i tog”. Som prinsipp skal det i tillegg være deltakelse av brukerrepresentanter utvalgt av disse hovedorganisasjonene i planleggings- og prosjekteringsfasen av stasjonsanlegg, men praksis har vært mer varierende.

### 4.3 Luftransporten (Avinor AS)

#### 4.3.1 Organisering av arbeidet med universell utforming

Arbeidet med universell utforming er integrert i Avinors arbeid med fysisk og teknisk infrastruktur på lufthavnene. Elementene for universell utforming er foruten bygningsmessige forhold som lave terskler og heiser, bl.a. sløyfer/ ledelinjer, lys, merking, skilting, samt regulerbar høyde på skranker og billettautomater.

#### 4.3.2 Avinors hovedstrategi for universell utforming

##### Bygningsmasse

Et universelt utformet terminalbygg er i prinsippet nødvendig for å oppnå en universell utformet reisekjede der bruk av fly inngår. Avinor tilrettelegger for dette ved å sørge for at passasjerer kan bevege seg gjennom terminalen uten endring av nivå, eller nivåendring gjennom slake skråplan, heis og rulletrapp.

Avinors prosjektadministrative håndbok omhandler universell utforming for å sikre at dette blir ivare tatt i innledende faser i byggeprosessen, rettet mot egen organisasjon, samt mot relevante eksterne som arkitekter og entreprenører.

Avinors lufthavner er bygget ut over mange år og terminalbyggene varierer mye. Variasjonene er knyttet til tidspunktet de er bygget, men også hvilken passasjermengde de er ment å håndtere. Eldre bygg vil over tid bli erstattet, men i dag oppfyller disse universell utforming i varierende grad.

Avinor vil også i framtiden ha ulik standard på lufthavnene. For eksempel vil passasjerbro mellom terminalen og flyet ikke være aktuelt ved de lokale lufthavnene. Her vil man bevege seg ut mot flyet på bakkeplan for så å bli heist/løftet om bord på en ordentlig/verdige måte..

Ved store ombygginger og oppsetting av nybygg ivaretas krav til universell utforming. Oslo lufthavn AS planlegger for tiden terminal 2 der universell utforming ivaretas gjennom alle aspekter av bygg og installasjoner. I tillegg er universell utforming lagt til grunn for gjennomførte og pågående nybygg og ombygginger på følgende lufthavner: Alta, Stavanger, Bergen, Kristiansand, Kirkenes og Kristiansund.

### Framkommelighet

Det er viktig både for Avinors effektivitet og den reisendes opplevelse av terminalbygget at man finner fram enkelt og greit fra man ankommer lufthavnens landside til man står på aktuell utgang. Avinor har utarbeidet sin standard for skilting i samarbeid med ekspertise på "wayfinding" for å oppnå dette. Skiltstandarden hensyntar universell utforming gjennom fargebruk, kontraster og retningslinjer for plassering. Umiddelbart etter ankomst til lufthavnen fra bil, buss eller tog vil man møte skiltingen.

### Bussing

Ved de større lufthavnene vil det fra tid til annen være nødvendig å transportere flypassasjerer med buss mellom flyet og terminalbygget. Dette er en tjeneste som i utgangspunktet tilligger handlingselskapene, men som i praksis ivaretas av Avinor. Dette betyr at bruk av buss inngår i reisekjeden internt på lufthavnen. Avinor må ivareta at dette foregår universelt utformet. For eksempel vil Avinor påse at leverandør av busstjeneste har materiell som oppfyller forskrift om universelt utforming av motorvogn til løyvepliktig transport.

### Assistansetjenesten

Assistansetjenesten omfatter reisende med redusert mobilitet, dvs. hovedgruppene bevegelsehemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede. Avinor utfører ca. 130 000 assistanser årlig på sine lufthavner. Tjenesten gjelder fra den reisende ankommer flyplassen til vedkommende er om bord i flyet. Forskriften av 28.1.2008, jf. foran, fastsetter kvalitetskrav til tjenesten. I korthet omfatter tjenesten følgende:

- Assistanse til og fra flyet
- Assistanse ved behov for å komme seg til toalettet
- Assistanse til å kjøpe mat og drikke
- Assistanse ved forsinkelser, bytte av utgang, ombookinger og lignende

### Indikatorer og resultatrapportering

Etappemålet for universell utforming i NTP 2010-2019 er  
*"Kollektivtransporten skal bli mer universelt utformet i perioden"*.

Det er utarbeidet et indikatorsett knyttet til etappemålet. For Avinors ansvarsområde vil måloppnåelse og framgang i tiårsperioden bli målt og rapportert årlig for disse indikatorene:

- U1.6 Andel lufthavner som er universelt utformet
- U1.7 Andel lufthavner der informasjonssystemene er universelt utformet

Avinor har ikke foretatt en fullstendig kartlegging av status på de enkelte lufthavner. Det pågår en revisjon av heftet "Kvalitetsplan for hele flyreisen", som er utarbeidet i samarbeid med flyselskapene og de funksjonshemmedes organisasjoner. En slik kartlegging må i tid ses i sammenheng med resultatet av Samferdselsdepartementets arbeid med ny forskrift om universell utforming ved norske lufthavner.

## 5 Behovsvurdering

Fokuset i gjeldende NTP er universell utforming av kollektivsystemet. Dette har vist seg for snevert i forhold til målet om at hele transportsystemet skal være universelt utformet. Det er en utfordring å utvide denne satsningen slik at hele reisekjeden ivaretas. Forvaltningsreformen har styrket behovet for etablering av samhandling og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene i arbeidet med universell utforming. Hver transportetat har ansvar for gjennomføring av aktivitet innen sine områder, men Statens vegvesen har et sektoransvar for å nå målet om et universelt utformet transportsystem innen veg- og transportsektoren. Dette innebærer blant annet en rolle som pådriver og kompetanseutvikler.

Arbeidsgruppas utgangspunkt for det videre arbeidet er at tilstanden for universell utforming har blitt noe bedret siden forrige revisjon av NTP. For eksempel er universell utforming er sterkere forankret i lover, forskrifter, retningslinjer og strategier i den enkeltes etat i 2010 enn ved forrige rullering.

Objekt	Tiltak	Kostnad (2010-kr)
<b>Ensidig holdeplass</b>	Utbedring til uu-standard på eksisterende holdeplass Inkl. repos med 18 cm kantstein, lehus, ledelinjer, infotavle og trinnfri adkomst.	<b>200 – 250 000</b>
<b>Tosidig holdeplass</b>	Utbedring til uu-standard på eksisterende holdeplasser Inkl. repos med 18 cm kantstein, lehus, ledelinjer, infotavle og trinnfri adkomst.	<b>400 – 500 000</b>
<b>Knutepunkt</b>	Utbedring til uu-standard på eksisterende mindre knutepunkt (ledelinjer, infotavler, trinnfri atkomst, 18 cm kantstein).	<b>500 000</b>
<b>Gangfelt</b>	Utbedring til uu-standard <u>uten</u> opphøyd gangfelt (inkl. belysning og oppmerking av gangfelt)	<b>60 000</b>
	Utbedring til uu-standard <u>med</u> opphøyd gangfelt (inkl. hjelpesluk, asfalt, belysning og oppmerking av gangfelt)	<b>110 000</b>
<b>Rasteplass</b>	Utbedring til uu-standard på eksisterende rasteplass (ledelinjer, infotavle i riktig høyde, oversiktelige kart).	<b>200 – 500 000</b>

Det er et klart behov for en overordnet oversikt på nasjonalt nivå. I gjeldende NTP er det utviklet indikatorer for å måle utviklingen av tilgjengeligheten i transportsystemet. Målinger i henhold til disse har startet opp, men det er behov for en revurdering av indikatorene for å kunne måle utviklingen av universell utforming i hele reisekjeder.

### 5.1 Behov i riksvegnettet

Ved planlegging, prosjektering og bygging av nye anlegg skal prinsippene om universell utforming legges til grunn, i henhold til kravene i Plan- og bygningsloven, Lov om offentlige anskaffelser og Tilgjengelighets- og diskrimineringsloven.

Utfordringen fremover er i stor grad knyttet til manglende universell utforming av eksisterende anlegg. På riksvegnettet finnes det ca 6500 holdeplasser og knutepunkt. I Handlingsplanperioden 2010-2013 er det lagt opp til en oppgradering av ca 60 knutepunkt og 800 holdeplasser på riksvegnettet, mens det i 10-årsperioden er lagt opp til en oppgradering av ca 100 knutepunkt og 1500 – 2000 holdeplasser (Prop.1S, 2010/2011).

Ved forrige rullering av NTP ble det gjennomført en kostnadsanalyse for å beregne hvor mye det vil koste å oppgradere holdeplassene til universell utforming. Det ble da lagt til grunn en standard hentet fra Statens vegvesens håndbok 232/Tilrettelegging for kollektivtransport på veg:

- Holdeplassens totale lengde er minimum 70 meter
- Taktill ledelinje på plattform til bussens dør
- Trinnfri adkomst
- Leskur med benk
- Belyst og leselig trafikantinformasjon

Resultatet var en anslått kostnad på om lag 2 milliarder kroner. Merk: Dette er uten kostnadsberegning av atkomst til holdeplasser og gangfelt (over-/underganger).

Statens vegvesen har innhentet erfaringstall som kan benyttes for å beregne kostnader for oppgradering av eksisterende anlegg til universell utforming. Tallene vil kunne benyttes som et anslag, men vil variere, for eksempel ut ifra materialvalg (by/land) etc. Ved behov for fremføring av elektrisitet til for eksempel en holdeplass, vil også kostnadene øke.

(Erfaringstall innhentet fra Statens vegvesen, Region sør, 2010)

Kostnader for oppgradering av øvrige deler av transportsystemet (ferjekai, nødutganger med mer) er ikke beregnet.

#### Riksvegferjesamband

For at et riksvegferjesamband skal oppfylle krav til tilgjengelighet, må både passasjersalong og minst et toalett om bord i fartøyet/fartøyene være tilgjengelig for alle, også for dem med ulike funksjonshemninger. Statens vegvesen har årlig rapportert på tilstanden i riksvegferjedriften vedrørende universell utforming. Tilstanden pr 2010 tilsier at 93 % av riksvegferjesambandene vil ha universell utforming innen 2013. Ved innkjøp av nye ferjer settes krav til universell utforming.

#### Rutevise utredninger (stamvegnett)

Statens vegvesen utarbeider "Rutevise utredninger" som en del av utredningsmaterialet til NTP 2014 - 2023, disse utredningene vil kunne gi en oversikt over antall holdeplasser, riksvegferjer og knutepunkt på stamrutene som har behov for oppgradering til universell utforming.

#### Nasjonal strategi for tilrettelegging for gående ("Gå-strategi")

Det er startet et arbeid med å utarbeide en nasjonal strategi for tilrettelegging for gående. Strategien vil foreligge i desember 2011 og underveis i arbeidet vil det gis innspill til NTP-arbeidet. I arbeidet med strategien er blant annet gangforbindelser til/fra kollektivtransporten sentralt. Universell utforming er en premiss i utarbeidelsen av strategien og det skal også i arbeidet lages en metode for kartlegging av gangforbindelser, utarbeidelse av hovedplaner for sammenhengende gangvegnett og kostnadsoverslag for utbedring av gangvegnettet. Dette må sees i sammenheng med kostnader for universell utforming av hele reisekjeden.

#### Konklusjon

Det er grunn til å anta at kostnadene for oppgradering av eksisterende infrastruktur er store og det er behov for å gjennomføre ytterligere kostnadsoverslag når materiale fra de rutevise utredningene og gå-strategien foreligger.

## 5.2 Behov i det øvrige vegnettet (fylkes- og kommunale veger)

Det er i sum om lag 65 000 bussholdeplasser og knutepunkt i Norge. Av disse trenger ca 60 000 oppgradering for å oppnå universell utforming etter den standarden som beskrives. Fylkeskommunene er etter forvaltningsreformen den største vegeieren i Norge.

Det er ikke laget totaloversikt over standarden på g/s-nettet eller tilgjengeligheten til norske byer. Det totale behovet på hele vegnettet er stort og avhenger av flere forvaltningsnivåers budsjetter.

Flere kommuner og fylkeskommuner har søkt om tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransporten.

## 5.1 Behov på jernbane

### 5.1.1 Forbedring av infrastrukturen

Publikumsarealer og servicefasiliteter på stasjonene i det norske jernbanenettet har varierende standard og tilstand. Mange eldre stasjoner har for korte, for lave eller for smale plattformer i forhold til standard og regelverk for bygging av nye stasjoner. Tilgjengeligheten for funksjonshemmede er derfor i mange tilfelle ikke god nok. Det gjelder både atkomstforhold og tilgjengelighet til reiseinformasjon tilpasset alle brukergrupper. Jernbaneverket har i forbindelse med NTP 2010-2019 anslått et totalt investeringsbehov i størrelsesordenen 8 mrd kroner for å oppgradere publikumsarealer og fasiliteter i eksisterende stasjonsinfrastruktur til et nivå som svarer til universell utforming. Det er videre beregnet at investeringsbehovet for i første omgang å oppnå tilgjengelighet til alle plattformer er i størrelsesorden 2,5 mrd.

### 5.1.2 Utvikling av assistansetjeneste

JBV sine målsetninger for assistansetjeneste er uttrykt i Strategi for utvikling av universell utforming. Her er det et mål at "Assistanseordning må utvikles slik at den dekker hele nettet" (kapittel 4.2). Dette er tatt inn i Handlingsprogram 2010-19 fastlegger at "Det etableres en assistansetjeneste på stasjonene i regi av Jernbaneverket" (kapittel 4.2).

Dette arbeidet er startet opp og det må forutsettes at ordningen er etablert som system innen planperioden. For den kommende rullering kan det antas at det er et behov for utvidelse av ordningen for også å omfatte stasjoner med lavere passasjertall.

### 5.1.3 Tog

Fornyelsestidspunkt styres av togselskapene som eier togene. Hovedregelen er at det eldste togmateriellet skiftes ut først. De togene NSB nå har i bestilling og som skal leveres fra 2011 og utover, skal erstatte noen av de eldste togene er i trafikk i dag. Ettersom eldre togmateriellet fases ut, vil nytt lavgulv togmateriellet med en automatisk lem-annordning i dørtersklene trafikkere jernbanenettet. Parallelt med innfasningen av de nye togene, må Jernbaneverket rette innsatsen mot å heve alle plattformer hvor disse togene kommer til å trafikkere, til en høyde på 760 mm. Nye tog og hevede ensartete plattformer gir muligheten for å oppfylle målsetningen om universell utforming. Det gjennomføres også et omfattende moderniseringsprogram i en stor del av NSB's togsett. Tiltak som utføres er blant annet innbygging av rullestolheis og bedre tilgjengelighet til toalett.

#### Behov for lufthavnene

Utfordringene med universell utforming på lufthavnene er i første rekke knyttet til terminalene og terminalenes alder. Kravene om universell utforming ivaretas ved bygging av nye terminaler samt ombygging og oppgradering av eksisterende. Avinors investeringsstrategi er retningsgivende for prioriteringer og omfang. Avinor har ikke gjort særskilte beregninger om hva kravet til universell utforming representerer av kostnader for lufthavnene samlet.

Assistansetjenesten er finansiert gjennom luftfartsavgiften og representerer en årlig kostnad i størrelsesorden 40-50 mill. kroner.

#### Behov for kunnskap, forskning og utvikling

Det er i gjeldende periode utført forsknings- og utviklingsprosjekter som har medvirket til økt kompetanse på området. En utfordring er nå å ta kompetansen i bruk. De ulike aktørene har også i perioden opparbeidet seg erfaringer, som det nå er hensiktsmessig at utveksles på tvers av forvaltningsnivåer og mellom aktørene.

Det er et behov for fortsatt å øke kompetansen innen fagområdet universell utforming innen transportetatene og i de ulike forvaltningsnivåene. Kompetanseheving bør gjennomføres systematisk. Tverrfaglighet og brukermedvirkning er sentrale elementer i dette.

Det er blant annet behov for mer kunnskap om;

- Hvordan status er i transportsystemet pr i dag (hele reisekjeden).
- Metoder for registrering, gradering og prioritering.
- Hvilken effekt de ulike tiltakene som iverksettes har.
- Erfaringsoverføring fra andre land (løsninger, drift/vedlikehold, kostnader).
- Hvordan transportsystemet benyttes av personer med nedsatt funksjonsevne.
- Driftsmetoder for å ivareta universell utforming gjennom året.
- Teknologiske muligheter.
- Kostnader og muligheter for kostnadsreduksjon.

## 6 Strategier og anbefalinger NTP 2014-2023

Arbeidsgruppen anser det som nødvendig å endre og utvide de mål og strategiene som er lagt til grunn i gjeldene NTP. Anbefalingene foreslås på bakgrunn av endrede rammebetingelser, nye politiske mål, endret ambisjonsnivå, nytt regelverk og kunnskap, samt ønsker om kvalitetsmessige forbedringer.

### 6.1 utfordringer i perioden 2014 – 2023

Behovsbeskrivelsen viser at om en skal nå ambisjonen om et universelt utformet Norge i 2025, må det avsettes betydelige ressurser til oppgradering av eksisterende infrastruktur i de ulike transportetatene, i fylkeskommuner og kommuner.

Videre må det satses på samarbeid, samhandling og systematisk kompetanseheving i ulike ledd i transportetatene. Økt bevissthet til fagområdet og utfordringer knyttet til dette er nødvendig for å nå ambisjonene. Koplingen mellom ”Norge universelt utformet 2025” og Nasjonal Transportplan må tydeliggjøres og det må vurderes om det er mulig med ytterligere overføring av erfaring og kompetanse mellom de ulike aktivitetene og tiltakene i disse planene.

I tidligere NTP-er har fokuset vært på de enkelte delene av transportsystemet. Det er nå behov for en helhetlig satsning der brukeren må være i fokus.

Det bør legges vekt på en strekningsvis oppgradering der hele reisekjeder kartlegges og oppgraderes systematisk for å oppnå størst mulig effekt av tiltakene som iverksettes. Brukeren/den reisende må være i fokus.

Samtidig må det gjennomføres FoU-prosjekter som gir økt kunnskap om nytte og effekt av tiltak og det må utvikles metoder som sikrer at opparbeidet standard i transportsystemet opprettholdes gjennom året (drift/vedlikehold).

Det er behov for å gjennomføre kostnadsoverslag innen de ulike delene av reisekjeden for å få et mer presist bilde av kostnadsomfanget og for deretter å gjøre konkrete prioriteringer.

Etappemål og indikatorer for å måle utviklingen innen fagområdet bør utvikles og utvides til å ha et større fokus på hele reisekjeden og mennesket som skal benytte transportsystemet. Det bør være et mål å etablere indikatorer som kan måle graden av universell utforming på tvers av forvaltningsnivåer, blant annet for å gi den reisende god informasjon og for å samordne innsatsen på strekninger.

Ulike tiltak må vurderes for å øke trykket på universell utforming, også utenfor kollektivtransporten. Det kan være aktuelt å vurdere tiltak som andre nordiske land gjennomfører/har gjennomført (for eksempel ”100 enkelt avhjulpne hindre” og ”Attraktive stasjoner” i Sverige).

### 6.2 Forslag til strategier for transportetatene og Avinor AS

Det er nødvendig å supplere planforslaget på bakgrunn av endrede rammebetingelser, nye politiske mål, endret ambisjonsnivå, nytt regelverk og/eller kunnskap, samt ønsker om kvalitetsmessige forbedringer.

Arbeidsgruppen har diskutert ulike strategier og virkemidler til NTP 2014-2023 og fått innspill fra brukerorganisasjonene til dette arbeidet.

Universell utforming må sees i sammenheng med øvrige satsningsområder og strategier, som for eksempel nasjonal strategi for gående og arbeidet som pågår i forbindelse med utviklingen av effektive personknutepunkter/kollektivtrafikk.

På sikt skal arbeidet med universell utforming inngå i transportetatenes alminnelige funksjoner/arbeidsoppgaver. Inntil da trengs en ekstrainsats for samarbeid, kompetanse, utbedring av eksisterende infrastruktur og drift/vedlikehold.

Arbeidsgruppen foreslår følgende hovedstrategier må vektlegges og utvikles i det videre arbeidet med Nasjonal Transportplan 2014-2023;

- A) Strategi for helhetlig satsing på hele reisekjeden; Samarbeid og samhandling mellom alle aktører
- B) Strategi for utvikling av kompetanse (kunnskap, metoder og virkemidler)
- C) Strategi for utbedring av eksisterende infrastruktur til universell utforming
- D) Strategi for å opprettholde kvalitet; Drift og vedlikehold

#### **A) Helhetlig satsning på hele reisekjeden; Samarbeid og samhandling**

Ansvarsdelingen på transportområdet stiller store krav til samarbeid mellom aktørene. For å sikre at hele reisekjeden blir ivaretatt må aktørenes innsats koordineres.

##### **Mål**

Økt samarbeid mellom forvaltningsnivåer og sektorer.

##### **Ambisjonsnivå**

Etablere metoder og fungerende samhandlingsarenaer for å oppnå systematisk samarbeid mellom aktørene i hele reisekjeden i løpet av perioden.

##### **Prioritering**

Det bør i kommende NTP-periode arbeides systematisk for å utvikle arenaer for samhandling på sentralt og lokalt nivå.

##### **Forslag til tiltak**

- Samhandling mellom transportaktørene (inkl. teknologi og TT)
- Utpeke konkrete samordningsprosjekt på hovedruter i byområder og/eller ”piloter”
- Etablere arenaer for samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer. Deltakelse i faglige nettverk.
- Utvikle felles indikatorer og rapporteringssystem for universell utforming.
- Tydeliggjøring av sektoransvaret for universell utforming.
- Implementering av universell utforming inn mot andre fagområder (for eksempel trafiksikkerhet, gående og sykkel), i tillegg til fortsatt koordinering mot kollektivtrafikk.
- Informasjonskampanjer og kompetansehevende tiltak.
- Implementere gå-strategien og bruke denne og dets metoder for å etablere hele reisekjedder (for eksempel etablere sammenhengende hovedgangvegnett med uu).

#### **B) Utvikling av kompetanse (kunnskap, metoder, virkemidler)**

Kompetanse innen universell utforming er avgjørende for å nå ambisjonen om at Norge skal være universelt utformet innen 2025. Det er behov for en heving av kompetansen om universell utforming innen transportetatene og i forvaltningen for øvrig.

##### **Mål**

Etatene skal ha en målrettet og systematisk opplæring innen alle funksjonsområder da breddekompetanse er avgjørende for at hele reisekjeden skal bli universelt utformet.

##### **6.2.1 Ambisjonsnivå**

For handlingsprogramperioden 2014-2017 må transportetatene systematisk etablere, prioritere og implementere kompetanseoppbygging innenfor alle områder som bidrar til måloppnåelse.

##### **6.2.2 Prioritering**

For å oppnå raskt resultat og avsette tilstrekkelige ressurser til kompetanseoppbygging, må ledernivået i alle transportorganisasjoner prioriteres først. Det må tilbys kompetansehevende tiltak tilpasset ulike målgrupper. Det web-baserte kurset fra Høgskolen i Bergen bør vurderes om kan benyttes i transportetatene. FoU-prosjekter må prioriteres.

**Metoder og kunnskap (FoU)**

Behovsbeskrivelsen i kapittel 5 peker på behov for mer kunnskap, se punkt 5.5.

Det må satses på FoU-prosjekter for å utvikle gode løsninger, riktige materialvalg, solide metoder (drift/vedlikehold med mer) og kunnskap som kan implementeres og øke graden av universell utforming i reisekjeden. Aktuelle tema for FoU-prosjekter i perioden:

- Hvordan status er i transportsystemet pr i dag (kartlegging, hele reisekjeden).
- Metoder for registrering, gradering, prioritering og evaluering av gjennomførte prosjekter (se blant annet omtale av "Gå-strategi" i kapittel 4.1)
- Hvilken effekt de ulike tiltakene som iverksettes har.
- Erfaringsoverføring fra andre land (løsninger, drift/vedlikehold, kostnader).
- Hvordan transportsystemet benyttes av personer med nedsatt funksjonsevne.
- Driftsmetoder for å ivareta universell utforming gjennom året.
- Teknologiske muligheter (for eksempel et pilotprosjekt for å vurdere mulighetene for, og evt. utvikle, et teknisk styringssystem med GPS-system/sensorstyring i trafikken).
- Metodeutvikling for brukermedvirkning for å finne nye måter å samhandle med brukerne på.
- Kostnader og muligheter for kostnadsreduksjon.

**Forslag til tiltak**

- Etter og videreutdanning må tilbys alle
- FoU-prosjekter i den enkelte transportetat og på tvers av etater og forvaltningsnivåer.
- Kurs og veiledning av entreprenører, innkjøpere osv
- Nettkurs for ulike målgrupper i transportetatene
- Innhente erfaringer fra andre land
- Vurdere behov for å utarbeide strategi for universell utforming i den enkelte etat/foretak
- Avsette betydelige personressurser i transportetatene til oppfølging

**C) Utbedring av eksisterende infrastruktur**

Utbedring av eksisterende infrastruktur innebærer at gang- og sykkelveger, fortau, holdeplasser, stasjoner, knutepunkt, flyplasser, ferjekaier, gangfelt, nødutganger, rasteplasser osv skal tilfredsstillende kravene til universell utforming. Dette er komplisert og kostbart, og det er derfor nødvendig å ha en strategi for hvordan eksisterende infrastruktur skal utbedres.

**Mål**

Loven stiller krav om at alt som planlegges og bygges skal tilfredsstillende kravene om universell utforming<sup>4</sup>. Når det gjelder eksisterende infrastruktur, er det en målsetting at Norge skal være universelt utformet i 2025. For transportetatene er det viktig å gjøre sitt til at målsettingen nås.

**Ambisjonsnivå**

"Norge universelt utformet i 2025" er Regjeringens ambisjon. Dersom denne ambisjonen skal nås, må 90 % av definert infrastruktur må være universelt utformet i løpet av NTP-perioden 2014-2023.

---

<sup>4</sup> PBL (2009) og diskriminerings- og tilgjengelighetsloven (2009)

**Prioritering**

Det gjøres tiltak der det har størst effekt først, dvs. byer, tettsteder, passasjertunge strekninger, skoler. ”Verstinger” og ”missing links” tas først. Det utformes ”pakker” av spesielt viktige områder/strekninger for å få universell utforming av hele reisekjeden.

**Forslag til tiltak**

- Utarbeidelse av en graderingsskala for å vurdere uu-standarden.
- Egen pott til utbedring av eksisterende anlegg på budsjettet
- Økonomisk kalkyle for hva det vil koste. Det må lages overslag over hvor mye infrastruktur som må utbedres samt kostnad for hvert enkelt element.
- Kompetanseheving for å gjennomføre utbedringen på en god måte, inkludert sikre uu i byggefase.
- Brukermedvirkning.
- Etablere samarbeidsarenaer for gjennomføring – må samarbeide med fylkeskommunen, kommuner, busselskap, skoler osv.
- Utforme større utbedringsprosjekt slik at oppgraderingen blir kostnadseffektiv.
- Avsette betydelige personressurser i transportetatene til oppfølging.
- Implementere gå-strategien og bruke denne og dets metoder for å kunne prioritere strekninger (for eksempel ved å etablere sammenhengende hovedgangvegnett med uu).

**D) Opprettholde kvalitet; Drift og vedlikehold**

Det finnes pr i dag ikke gode standarder og rutiner for hvordan universell utforming skal ivaretas gjennom drift og vedlikehold i løpet av året. Vinterdrift er en særlig utfordring.

**Mål**

Drift - og vedlikeholdet av transportsystemet skal være universelt utformet hele året, også vinterstid.

**Ambisjonsnivå**

Anlegg med universell utforming skal opprettholde sin funksjon over tid og gjennom årstidene. Oppdatering av drift/vedlikeholdsstandarden for å tilfredsstille kravene til universell utforming.

**Prioritering**

Det må utarbeides standarder og rutiner for drift og vedlikehold med utgangspunkt i at det gjøres tiltak der det har størst effekt først, dvs. byer, tettsteder, passasjertunge strekninger, skoler.

**Forslag til tiltak**

- Utvikle metoder for å ivareta universell utforming i drift og vedlikehold.
- En må sikre at alle driftskontrakter har universell utforming innbakt som et tydelig krav til operatørene.
- FOU-prosjekter må gjennomføres, eksempelvis vurdering om elementene ved salting av ledelinjer i stedet for varmekabler.
- Etablere nye indikatorer for drifts- og vedlikeholdsarbeidet i hele reisekjeden.
- Avsette betydelige personressurser i transportetatene til oppfølging.

## 7 Målstruktur og indikatorer

### 7.1 Hovedmål

I St.mld 16 (2008/2009), Nasjonal Transportplan 2010-2019, er regjeringens overordnede mål for transportpolitikken å *”tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling”*.

Videre er det satt opp fire hovedmål, der ett omhandler universell utforming; *”Transportsystemet skal være universelt utformet”*. Under dette foreligger det et etappemål som omhandler kollektivtrafikk; *”T1 Kollektivtransporten skal bli mer universelt utformet i perioden”*.

Det er nedsatt en egen tverretattlig arbeidsgruppe som ser på målstrukturen (”Målstrukturgruppa”), men de har som utgangspunkt at hovedmålene forblir uendret i neste periode.

### 7.2 Etappemål

Gjeldende etappemål, *”kollektivtransporten skal bli mer universelt utformet i perioden”* ivaretar ikke alene målsettingen om å ivareta hele i transportsystemet.

Det anbefales at dette etappemålet vurderes endret, slik at **”hele reisekjeden”** ivaretas. Det kan vurderes om eksisterende etappemål endres, alternativt at det vurderes etablering av et supplerende etappemål. Prosjektgruppa anbefaler at satsingen på universell utforming av kollektivtransportsystemet (stasjoner, flyplasser, ferjer, holdeplasser og knutepunkt) opprettholdes, men det bør suppleres med flere satsinger.

Et nytt etappemål må ivareta Regjeringens visjon om at transportsystemet skal være universelt utformet i 2025. Nytt etappemål må legge vekt på å synliggjøre at hele reisekjeden skal ivaretas. Etappemål må utarbeides i den kommende planfasen.

### 7.3 Indikatorer/resultatrapportering

Graden av måloppnåelse er avhengig av samhandling og god tilpasning mellom ulike aktører og forvaltningsnivåer.

Indikatorerne i gjeldende NTP måler infrastrukturen innen kollektivtransporten og har liten fokus på hele transportsystemet og den reisende. Målsettingen for NTP 2014-2023 bør være at indikatorerne skal gi informasjon om utviklingen og presentere graden av universell utforming gjennom NTP-perioden.

Deltasenteret, statens kompetansesenter for universell utforming, har fått tildelt et koordineringsansvar for å utvikle indikatorer innen universell utforming på nasjonalt nivå. Hele reisekjeder og samordning mellom seksjoner/etater/fagområder er sentralt i dette arbeidet. Det er skissert et prosjekt med mulig oppstart i januar/februar 2011.

Prosjektgruppen anbefaler at det foretas en grundig gjennomgang av indikatorerne for universell utforming i gjeldende NTP og at disse videreutvikles i tråd med øvrige anbefalinger knyttet til hele reisekjeden og at den reisende (personen) må stå i fokus. Det bør være et mål å utarbeide indikatorer for universell utforming innen transportsektoren som kan overføres og tas i bruk på tvers av forvaltningsnivåer.

Reisekjeden er felles for alle forvaltningsnivå og transportselskap, og det bør etableres et målesystem som skal tilpasses og utvikles mot Handlingsprogrammet, virksomhetsplaner og KOSTRA. Dette betyr at det må utformes flere nye indikatorer. Det må også vurderes om alle de nåværende er aktuelle å beholde. Indikatorerne må ses i en helhet og må ivaretas videre i planfasen i NTP i 2011.

Prosjektgruppa anbefaler at indikatorerne skal;

- Ivareta hele reisekjeden.
- Ivareta samarbeid.
- Fortsatt fokus på kollektivsystemet som en del av reisekjeden.

Det anbefales at gjennomgangen av indikatorene sees i sammenheng med det nasjonale prosjektet for indikatorutvikling og at resultatene fra SINTEF sitt arbeid.

## 8 Forslag til tiltak og virkemidler

Økonomiske virkemidler er avgjørende for å kunne oppgradere eksisterende infrastruktur. Det må avsettes:

- a. Øremerkede midler som stimulerer til konkrete uu-tiltak. Dette bør gjennomsyre hele virkemiddelbruken.
- b. Store midler i de ordinære budsjettene i den enkelte etat/ virksomhet.

### 8.1 Forslag til bruk av virkemidler og tiltak i den enkelte transportetat

Forslagene til tiltak i den enkelte transportetat er et utgangspunkt for videre bearbeidelse i planleggingsfasen til rulleringen av NTP 2014-2023. Forslagene er ikke uttømmende.

#### 8.1.1 Statens vegvesen

Statens vegvesen har to roller for oppfølging og utarbeidelse av tiltak for å nå målet om et universelt utformet transportsystem; som infrastruktureier og som sektoransvarlig. Nedenfor beskrives forslag til tiltak for ivaretagelse av begge disse rollene.

##### Sektoransvar/Samhandling og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer

Statens vegvesen har tildelt et ansvar for å koordinere aktivitetene mellom aktørene for å sikre at helhetlige løsninger ivaretas (sektoransvar). Statens vegvesen har således, gjennom sitt sektoransvar, en oppgave med å være pådriver for å etablere arenaer for samarbeid og erfaringsutveksling og utvikle ny kompetanse innenfor fagområdet. Dette arbeidet har startet i gjeldende NTP-periode og vil fortsette i NTP 2014-2023.

##### Brukermedvirkning

Statens vegvesen vil fortsette det løpende samarbeidet med de funksjonshemmedes hovedorganisasjoner, samt sikre deltakelse av brukerrepresentanter utvalgt av disse hovedorganisasjonene i planleggings og prosjekteringsoppgaver.

##### Kartlegging av eksisterende infrastruktur/indikatorer

Det er gjennomført en del registreringer og kartlegginger av tilstanden i eksisterende infrastruktur og det pågår kontinuerlig arbeid med å videreutvikle dette.

Statens vegvesen vil bidra inn i det nasjonale arbeidet med utvikling av indikatorer for universell utforming.

##### Utbedring av eksisterende infrastruktur

Statens vegvesen vil i perioden videre arbeidet med oppgradering av eksisterende infrastruktur, etter prinsippene om prioritering foreslått i kapittel 7. For å få til dette må det i perioden avsettes betydelige midler på budsjettet, til både oppgradering av infrastruktur innen kollektivtransporten og for oppgradering av øvrige deler av transportsystemet.

##### Forsknings- og utviklingsprosjekter (FoU)

Statens vegvesen vil i perioden initiere forsknings- og utviklingsprosjekter i samarbeid med andre aktører innenfor universell utforming. Sentralt i dette arbeidet er blant annet prosjekter knyttet til drift og vedlikehold. Se også kapittel 7.3.

##### Implementering i håndbøker, veiledere og etatens ordinære arbeidsoppgaver og prosjekter

Statens vegvesen vil i perioden videreføre arbeidet med implementeringen av universell utforming i etatens håndbøker, normaler og veiledere. Statens vegvesen vil kunne dele sine veiledere med andre forvaltningsnivåer ved behov og der dette er hensiktsmessig. Håndbok 278 *Universell utforming av veier og gater*, vil være tatt i bruk i perioden og det vil være aktuelt å evaluere og evt. revidere denne.

##### Tilskuddsmidler for økt tilgjengelighet til kollektivtransporten

Statens vegvesen koordinerer arbeidet med tilskuddsmidlene for økt tilgjengelighet til kollektivtransporten. I 2010 har Vegdirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet startet et

arbeid for å vurdere nytten av tiltak gjennomført med tilskuddsmidler og om de medfører endret reisemiddelbruk. Dette arbeidet avsluttes i 2012. Resultatet fra denne evalueringen vil kunne legge et grunnlag for om og hvordan tilskuddsmidlene skal videreføres i neste NTP-periode.

### 8.1.2 Jernbaneverket

#### Samordnet planlegging og prioritering

Det er viktig å ha fokus på hele reisekjeden. I den sammenheng har enkeltaktører, som for eksempel Jernbaneverket, en rolle med et avgrenset ansvarsområde. Dette omfatter i hovedsak kun jernbanens infrastruktur. For å oppnå en sammenhengende reisekjede er derfor samarbeid med andre transportetater helt nødvendig. Grunnlaget for dette legges gjennom en felles nasjonal begreps- og målforståelse, og at samordning av enkeltprosjekt/tiltak foregår på grunnlag av den overordnede nasjonal planlegging i NTP og deretter koordineres de tilhørende sektorvise handlingsprogrammene for hver etat/aktør.

#### Forslag til justering av Jernbaneverkets hovedstrategi for universell utforming

Hovedstrategi i henhold til gjeldende NTP (konf.kap.3.3.2) kan kort oppsummeres slik:

- Skaffe tilgjengelighet for bevegelsehemmede på alle stasjoner.
- Lage universell utforming på stasjoner som blir trafikkert av de nye togene til NSB (heving av plattformer til 76 cm).
- Forbedre basissystemene for informasjon (informasjonsutveksling og samarbeid med togselskapene, sanntidsinformasjon, internett - og mobiltelefon tjenester)
- Gjøre informasjon tilgjengelig og universelt utformet på (minst ett) sentralt sted på hver stasjon.
- Størst mulig samfunnsøkonomisk nytte legges til grunn ved prioritering av utbyggingsrekkefølgen.

Med bakgrunn i at NSB nå har gått til innkjøp av nytt lavgulv togmateriell i et betydelig omfang, og som vil fases suksessivt inn allerede fra 2012, er de forutsetninger som var lagt til grunn for strategien i forrige planperiode derfor blitt noe endret. Dette åpner muligheten for å oppnå universelt utformet standard på de stasjoner som skal trafikkeres av dette materiellet både på et tidligere tidspunkt og i et større omfang enn tidligere antatt.

På det nåværende tidspunkt forutsettes det at NSB sine nye Flirt tog planlegges satt i drift fra desember 2011 med løpende innfasing på følgende strekninger:

- Skien – Lillehammer (første strekning)
- Kongsberg – Eidsvoll
- Drammen – Dal
- Skøyen – Kongsvinger

Den gjeldende prioriteringen i NTP 2010-2019 foreslås derfor å bli justert med sikte på vektlegge en større og tidligere innsats for å heve plattformer til 76 cm høyde på disse strekningene og de stasjonene hvor disse togene vil stoppe.

#### Assistansetjeneste

Jernbaneverket vil med de nye EU-bestemmelsene om passasjerrettigheter få ansvar for organisering, innhold og kvalitet av assistansetjenesten.

#### Organisering av arbeidet med universell utforming internt i etaten

Arbeidet med universell utforming griper inn i en rekke av Jernbaneverkets oppgaver og kan derfor ikke separeres som et eget selvstendig virksomhet. Oppgaven blir på lengre sikt å få tenkemåten innarbeidet i alle de delvirksomhetene som berøres. For å oppnå dette er det nødvendig med en gjennomgående ”opplæring” og kompetansebygging.

### Brukermedvirkning

Jernbaneverket vil også fortsette det løpende samarbeidet med de funksjonshemmedes hovedorganisasjoner og togselskapene i ”Kontaktgruppen for funksjonshemmede i tog”, samt sikre deltakelse av brukerrepresentanter utvalgt av disse hovedorganisasjonene i planleggings og prosjekteringsfasen av stasjonsanlegg.

#### 8.1.3 Avinor AS

##### Samordnet planlegging

I praksis må oppmerksomhet mot hele reisekjeden for luftfarten ivaretas gjennom samordnet planlegging. Ulike transportformer og holdeplasser/ stasjoner omfattes av dette på lufthavnene, som holdeplass for buss, drosje, jernbanestasjoner (på noen få), samt parkering for bevegelseshemmede. Ansvar vil ligge til forskjellige aktører, men det viktige er at de ulike aktørene involveres og samarbeider i planleggingen.

Avinors investeringsstrategi danner grunnlaget for selskapets investeringsprioriteringer, dvs. hvilke investeringer, hvor og i hvilket omfang. Sentralt i investeringsstrategien står investeringer i sikkerhet, samt i kapasitet på de trafikksterke lufthavnene. Imidlertid vil også basisinvesteringene, dvs. opprettholde verdien av investert kapital, være betydelige og viktige for å nå målet om universell utforming. Avinor anser det ikke urealistisk at målet om universell utforming for lufthavnterminalene vil kunne nås innen 2025.

##### Automatiserte løsninger

Den tekniske utviklingen de siste årene har medført at funksjoner som tidligere har vært betjente enten erstattes med automatiske system, eller at det automatiske systemet blir et supplement til det manuelle. Flyselskapene utvikler og tar i bruk slik løsninger, men flere av løsningene, for eksempel innsjekksautomater, forutsetter at Avinor tilrettelegger for det.

Avinor er kjent med at slike løsninger ikke nødvendigvis oppfattes som universelt utformet av alle grupper reisende. Det er derfor viktig at dette aspektet ivaretas gjennom videre utvikling av slike tjenester. Tilsvarende bør det for assistansetjenesten gjøres mulig at assistanse bestilles samtidig med bestilling/ kjøp av billett på internett.

Det arbeides også for å utvikle bedre løsninger for ombordstigningsutstyr enn det trappeklatrere anses å være.

##### Brukermedvirkning

Brukermedvirkningen er organisert gjennom ”Forum for tilgjengelighet til flyreiser” (Flygruppa). Denne består av representanter for berørte parter som flyselskaper, service og støtteselskaper, Samferdselsdepartementet, lufthavner og brukerorganisasjonene. Arbeidet i flygruppa vil bli videreført.

## Relevant litteratur og internettsider

### Aktuelle internettsider

Departementenes samleside for oppfølging av "Norge universelt utformet 2025"	<a href="http://www.universell-utforming.miljo.no">www.universell-utforming.miljo.no</a>
Regjeringen	<a href="http://www.regjeringen.no">www.regjeringen.no</a>
Standard Norge	<a href="http://www.standard.no">www.standard.no</a>
Deltasenteret	<a href="http://www.deltanettet.no">www.deltanettet.no</a>
Lovdata (lover, forskifter og rundskriv)	<a href="http://www.lovdata.no">www.lovdata.no</a>
Statens vegvesen	<a href="http://www.vegvesen.no">www.vegvesen.no</a>
Avinor as	<a href="http://www.avinor.no">www.avinor.no</a>
Jernbaneverket	<a href="http://www.jbv.no">www.jbv.no</a>
Statistisk sentralbyrå	<a href="http://www.ssb.no">www.ssb.no</a>
Høgskolen i Bergen, web-basert kurs	<a href="http://hvalross.hib.no/webprosjekter/universell/">http://hvalross.hib.no/webprosjekter/universell/</a>
Norsk kommunalteknisk forening	<a href="http://www.kommunalteknikk.no">www.kommunalteknikk.no</a>

### Rapporter, handlingsplaner etc.

Barne- og likestillingsdepartementet (2009), *Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013, Norge universelt utformet 2025*

Bjerkan, Kristin Ystmark (2010), *Tilgjengelighet og deltakelse. Barrierer i kollektivtransporten*, NOVA-notat nr 7/10

Hagen, Trine og Odeck, James (2007), *Svært lønnsomt å investere i universell utforming*, artikkel i *Samferdsel* nr 9/2007

Likestillings- og diskrimineringsombudet (2010), *Praksis 2009*

Miljøverndepartementet (2009), *Universell utforming som kommunal strategi. Erfaringer og resultater fra pilotkommunesatsningen 2005-2008*, rapport T-1472

Nasjonalt Dokumentasjonssenter for personer med nedsatt funksjonsevne, Statusrapport 08, *Samfunnsutviklingen for personer med nedsatt funksjonsevne*, (2008)

NOU (2001): *Fra bruker til borger. En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer*

Samferdselsdepartementet, St.mld.nr 16 (2008-2009), *Nasjonal Transportplan 2010-2019*

Samferdselsdepartementet, Prop. 1S (2010-2011), *Statsbudsjettet 2011*

Statens vegvesen (2010), *Handlingsprogram 2010-2013*

Øvstedal, Liv (2007), *Et universelt utformet transportsystem krever kompetanse*, artikkel i *Samferdsel* nr 9/2007



**KYSTVERKET**



**Statens vegvesen**



**Jernbaneverket**



**AVINOR**

Sekretariatet for nasjonal transportplan 2014-2023  
Statens vegvesen Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo  
Telefon 02030  
Telefaks 22 64 45 46

ISBN: 978-82-7704-134-6