

Rapport om fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten

Transportøkonomisk institutt, TØI, har utgitt rapporten Fylkeskommunenes arbeid med universell utforming i kollektivtransporten (TØI rapport 1456/2015), som gir en status for fylkeskommunenes arbeid på området og hva som er de største utfordringene. Rapporten tar bl.a. opp standardisering som ett prioritert område for fylkeskommunene som også gir utfordringer. Et annet tema er formaliserte samarbeid mellom ulike aktører på området.

Bakgrunn og metode

Bakgrunnen for rapporten er en serie juridiske og tiltaksmessige endringer som hadde skjedd siden 2008 som har hatt effekt på området universell utforming i transportsektoren; på det juridiske området særlig diskriminerings- og tilgjengelighetsloven og plan- og bygningsloven av 2008, og på det tiltaksmessige området BRA-programmet (Bedre infrastruktur, Rullende Materiell, Aktiv logistikkforbedring) KID-ordningen (Kollektivtransport i Distriktene). De sistnevnte ordningene var for henholdsvis å støtte pågående arbeider innen infrastruktur og rullende materiell, og en finansieringsordning for å støtte kollektivtiltak i distriktene. I arbeidet med rapporten undersøkte TØI handlingsplaner og fylkeskommunale planer, benyttet søknadsskjema og foretok intervjuer.

Sentrale funn

En hovedkonklusjon er at det fremdeles er mangel på helhetlig satsing i kollektivtransporten. Fylkeskommunene gir prioritet til infrastrukturen når det gjelder arbeid med universell utforming, mens det er mangler når det gjelder vintervedlikehold, atkomst til holdeplasser, utvikling av kompetanse og evaluering av de tiltakene som er gjennomført. Dette fører at det mangler helhet i reisekjeden, fra man planlegger en reise til ankomst, noe som for mange passasjerer med funksjonsnedsettelse betyr hindringer mot å benytte kollektivtransport – se bl.a. <http://www.reisekjeden.no/Informasjon-og-informasjonteknologi/Hvorfor-mange-personer-med-funksjonsnedsettelse-velger-ikke-a-benytt-kollektivtransport/> om dette. I 2015 hadde alle fylkeskommuner utviklet handlingsplaner for universell utforming, noe som ikke var gjort overalt i 2008 da TØI gjennomførte sin forrige kartlegging. I tillegg har det kommet til flere tilskudsordninger som har hatt betydning for fylkeskommunenes innsats. Det er likevel ikke klart hvor mye ressurser fylkeskommunene allokere til arbeidet – i budsjettene er kollektivtiltak kombinert med universell utforming i samme utgiftspost, noe som gjør at man ikke kan skille ut hvor stor andel av budsjettet som er allokert universell utforming. Den største utfordringen var i 2015 som i 2008 kostnader og hvordan fylkeskommunene kan foreta best mulige prioriteringer for å sikre at flest mulig får nytte av investeringene, melder rapporten. Prioriteringer omfatter tilrettelegging av materiell og holdeplasser – materiell er det området der arbeidet er kommet lengst. De fleste fylkeskommuner prioriterer holdeplassene etter hvor mange som får nytte av at de utbedres. Noen fylkeskommuner har foretatt kartlegginger av investeringsbehov når det gjelder holdeplasser i fylket, andre også alternativ finansiering. Det kommenteres at «universell utforming er nødvendig for relativt få brukere, men svært kostnadskrevende – oppgradering av infrastruktur kan derfor ofte gå på bekostning av andre gode prosjekter».

Fylkeskommunene melder at de fokuserer på hele reisekjeden, bl.a. ved tverrsektorielt samarbeid, men det

stiller krav til ressursallokering, f.eks. i forhold til holdeplasser. Det er derfor viktig å etablere gode møteplasser for samarbeid og dialog; det pekes i rapporten på samarbeid i kollektivgrupper organisert rundt ulike finansieringsordninger/områder med ulike utfordringer, og tverrsektorielt samarbeid på tvers av ulike sektorer i fylkeskommunen, dog med god forankring i den enkelte sektor. For eksempel er det viktig at tiltak følges opp med vedlikehold, som snømåking, for å sikre en helhetlig reisekjede.

Et annet punkt som er vurdert er grad av brukervedvirkning i ulike prosjekter – det varierer mellom fylkeskommunene i hvor stor grad dette gjennomføres. Få fylkeskommuner har en strategi for evaluering av tiltakene.

Det er nødvendig med kompetanseheving og prioritering for å oppnå universell utforming av reisekjedene.

Standardisering

Et eget punkt er viet standardisering som virkemiddel for fylkeskommunenes arbeid for universell utforming.

Det ble stilt følgende spørsmål:

- Følger fylkeskommunen standardiserte løsninger for universell utforming på materiell?
- Følger fylkeskommunen standardiserte løsninger for universell utforming på billettering og informasjon?
- Har nåværende standarder for universell utforming noen vesentlige mangler?
- Samarbeider fylkeskommunen med andre fylker om standardisering av løsninger?

Resultatene viste at de fleste fylkeskommuner rapporterer at de følger standarder, selv om det er utfordringer. Mens det oppgis å være lett for fylkeskommunene å finne standarder for materiell innen persontransport, er det utfordringer mht. standarder for billettering og informasjon. En av respondentene melder at de er kommet vesentlig lenger på informasjon enn billettering.

Det er også interessant at en av respondentene tar opp de store forskjellene på tvers av fylkene når det gjelder reiseprodukter og betingelser for slike, noe som vanskeliggjør standardisering.

En annen utfordring er standarder på rullestoler, f.eks. oppfordres det til at NAV hjelpemiddelsentralen bør formidle rullestoler som følger referansekravene i EUs bussdirektiv – for å unngå at noen av rullestolbrukerne blir avvist mens andre kan bli med. Som et eksempel på god praksis nevnes at skoleelever får prøvd ut stolene før første skoledag på busser med heis.

Andre funn er at de fleste fylkeskommunene oppgir at de samarbeider med andre om standardisering av løsningene, og at det ikke oppleves som det er mangler i foreliggende standarder. (Noen, som Ruter, viser heller til at standardene, f.eks. for ramper, er for detaljerte: rampene som følger kravene er for lange for gjennomsnittskunder og brukere med elektriske rullestoler).

Et annet moment som tas opp er ressursbruk ved gjennomføring, f.eks. planlegging og utplassering av løsninger på flere tusen holdeplasser.

Dette er interessante punkter som må følges opp, sett med Standard Norges øyne.

Når det gjelder standarder for informasjon og billettering, foreligger dette i form av standardene NS 11022 *Universell utforming - Automater for allmenn bruk - Krav til fysisk utforming og brukerdialog* og NS-EN 301 549 *Tilgjengelighetskrav som er relevante for offentlig anskaffelse av IKT-produkter og -tjenester i Europa*. Når det gjelder krav til nettsteder og annen IKT-basert informasjon er dette dekket av NS ISO 40500 *Informasjonsteknologi - W3C-retningslinjer for tilgjengelig webinnhold (WCAG) 2.0*. Men det er viktig at det spres kunnskap om dette til fylkeskommunale aktører for at man skal kunne ha god tilgang til standardene. Når det gjelder utfordringene med ulikt materiell på tvers av fylkeskommunale grenser, har Standard Norge

igangsatt standardiseringskomiteen SN/K 556 Universell utforming – Persontransport, som i dag utarbeider tre standarder for henholdsvis universell utforming av bussmateriell (prNS 11034), passasjerrettigheter (prNS 11035) og transporttjenester (prNS 11036). Når disse standardene tas i bruk vil alle fylkeskommuner kunne henvise til felles nasjonale krav på områdene. Standarden prNS 11034 vil ta opp krav til rullestoler. I det nevnte EU direktivet er begrensningen for rullestoler satt til vekt (300 kg maks), heller enn til dimensjoner. Rapporten fra Transportøkonomisk institutt kan leses her:

<https://www.toi.no/publikasjoner/fylkeskommunenes-arbeid-med-universell-utforming-av-kollektivtransporten-article19948-8.html>.

Reisekjeden.no er utviklet og oppdateres av



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET