

Jernbanelverket

Forslag til strategi for utvikling av universell utforming

29. juni 2007

Forord

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket utarbeide forslag til en langsiktig plan for hvordan prinsippene for universell utforming av Jernbaneverkets infrastruktur kan ivaretas. Departementet har også bedt om at det i arbeidet blir lagt vekt på best mulig samvirke mellom infrastruktur og tog.

Arbeidet er utført i Jernbaneverket med bistand fra Asplan Viak ved Knut Auganes som har gjennomført kostnadsberegninger og Vista Utredning AS ved Finn Aslaksen som har utformet denne rapporten.

Den etablerte faste "Kontaktgruppen for funksjonshemmede i tog" har medvirket som referansegruppe/ressursgruppe. I Kontaktgruppen er funksjonshemmedes organisasjoner, Deltasenteret, JBV, NSB og Flytoget representert.

Oslo 29. juni 2007

Innhold:

Sammendrag

1	INNLEDNING	6
1.1	BESKRIVELSE AV OPPGAVEN	6
1.2	JERNBANEVERKETS ARBEID MED UNIVERSELL UTFORMING	6
1.3	ARBEIDSOPPLEGG	6
1.3.1	<i>Hovedpunkter i arbeidet</i>	6
1.3.2	<i>Samarbeid med ulike aktører - prosess</i>	7
2	BAKGRUNN OG FØRINGER	8
2.1	MÅL FOR ARBEIDET	8
2.1.1	<i>Mål knyttet til tilgjengelighet for alle og universell utforming</i>	8
2.1.2	<i>Andre mål</i>	8
2.2	FØRINGER FOR ARBEIDET	8
2.3	UNIVERSELL UTFORMING – OPERASJONALISERING AV MÅL OG KRAV	10
2.3.1	<i>Problemstillinger og utgangspunkt</i>	10
2.3.2	<i>Om bruk av universell utforming som "krav"</i>	10
2.4	FORMULERING AV KRAV TIL REISETILBUDET	10
2.4.1	<i>Innledning</i>	10
2.4.2	<i>Forhåndsinformasjon om reisen</i>	11
2.4.3	<i>Bestilling av reise/kjøp av billett</i>	11
2.4.4	<i>Assistanse/personlig service</i>	11
2.4.5	<i>Utforming av infrastruktur</i>	12
2.4.6	<i>Overgangen mellom infrastruktur og tog</i>	12
2.4.7	<i>Utforming av tog</i>	12
3	STATUS OG BEHOV	14
3.1	INNLEDNING	14
3.2	REISEINFORMASJON OG FORHÅNDSINFORMASJON OM TILGJENGELIGHET	14
3.2.1	<i>Status</i>	14
3.2.2	<i>Vurdering i forhold til krav</i>	14
3.3	BESTILLING AV REISE/KJØP AV BILLETT	14
3.3.1	<i>Status</i>	14
3.3.2	<i>Vurdering i forhold til krav</i>	14
3.4	ASSISTANSE/PERSONLIG SERVICE	14
3.4.1	<i>Status</i>	14
3.4.2	<i>Vurdering i forhold til krav</i>	15
3.5	INFRASTRUKTUR	15
3.5.1	<i>Status</i>	15
3.5.2	<i>Vurdering i forhold til krav</i>	16
3.6	TOGMATERIELL	16
3.6.1	<i>Status for togmateriell</i>	16
3.6.2	<i>Vurdering i forhold til tilgjengelighetskrav</i>	17
4	FORSLAG TIL TILTAK FOR HVERT INNSATSOMRÅDE	18
4.1	REISEINFORMASJON OG INFORMASJON OM TILGJENGELIGHET	18
4.1.1	<i>Tiltak for å oppnå tilgjengelighet</i>	18
4.1.2	<i>Tiltak for universell utforming</i>	18
4.2	BESTILLING AV REISE/BILLETTKJØP	18
4.2.1	<i>Tiltak for å oppnå tilgjengelighet</i>	18
4.2.2	<i>Tiltak for universell utforming</i>	18
4.3	ORGANISERING AV ASSISTANSE/PERSONLIG SERVICE	18
4.3.1	<i>Tiltak for tilgjengelighet</i>	18
4.3.2	<i>Tiltak for universell utforming</i>	19
4.4	FORBEDRING AV INFRASTRUKTUR	19
4.4.1	<i>Tiltak for tilgjengelighet</i>	19
4.4.2	<i>Tiltak for universell utforming</i>	19
4.5	OVERGANGEN MELLOM INFRASTRUKTUR OG TOG	20
4.5.1	<i>Tiltak for tilgjengelighet</i>	20
4.5.2	<i>Tiltak for universell utforming</i>	20
4.6	FORBEDRING AV TOG	20
4.6.1	<i>Tiltak for tilgjengelighet</i>	20
4.6.2	<i>Tiltak for universell utforming</i>	20
5	KOSTNADSBEREGNINGER AV INFRASTRUKTURTILTAKENE	21
5.1	GENERELT	21

5.1.1	<i>Bakgrunn</i>	21
5.1.2	<i>Forutsetninger</i>	21
5.1.3	<i>Usikkerhet</i>	21
5.2	TIDLIGERE KOSTNADSBEREGNINGER.....	22
5.2.1	<i>Forutsetning</i>	22
5.2.2	<i>Resultat</i>	22
5.2.3	<i>Tilleggskostnader utløst av eventuelle sikkerhetskrav</i>	23
5.3	NY KOSTNADSBEREGNING.....	23
5.3.1	<i>Forutsetninger for beregningene</i>	23
5.3.2	<i>Resultat</i>	23
5.4	VURDERING AV KOSTNADSOVERSLAGENE.....	23
5.5	FINANSIERING.....	24
5.5.1	<i>Budsjettkonsekvenser for JBV</i>	24
5.5.2	<i>Offentlig kjøp</i>	24
6	STRATEGI FOR GJENNOMFØRING	26
6.1	MÅL, KRAV OG FORUTSETNINGER.....	26
6.2	DRØFTING AV PRIORITERINGSPRINSIPPER.....	26
6.2.1	<i>Innledning</i>	26
6.2.2	<i>"Tilgjengelighet for alle" i forhold til "universell utforming"</i>	26
6.2.3	<i>Stasjonskategorier</i>	27
6.2.4	<i>Rekkefølgen for utvikling av tilgjengelighet til stasjonene</i>	27
6.2.5	<i>Rekkefølge for oppgradering til universell utforming</i>	28
6.3	FORSLAG TIL STRATEGI OG PRIORITERINGER FOR INFRASTRUKTUREN.....	28
6.3.1	<i>Generelle tiltak</i>	28
6.3.2	<i>Oppgradering til tilgjengelighet for alle på stasjonene</i>	28
6.3.3	<i>Oppgradering til universell utforming</i>	29
6.4	FORSLAG TIL STRATEGI OG PRIORITERINGER FOR TOGMATERIELL.....	29
6.4.1	<i>Innledning</i>	29
6.4.2	<i>Generelt</i>	29
6.4.3	<i>Forbedringstiltak på eksisterende tog</i>	29
6.4.4	<i>Kostnader til oppgradering av eksisterende tog</i>	30
6.4.5	<i>Nye tog</i>	30
7	SLUTTORD	30

Vedlegg 1:

Bakgrunn og føringer

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket om å utarbeide en langsiktig plan for hvordan prinsippene for universell utforming av Jernbaneverkets infrastruktur kan ivaretas. Utvikling av infrastruktur og togmateriell skal ses i sammenheng.

Arbeidet er basert på en gjennomgang av foreliggende krav til tilgjengelighet sammenholdt med prinsippene for universell utforming. Behov for tiltak og kostnader er basert på tidligere utførte beregninger og nye beregninger gjennomført i forbindelse med dette arbeidet.

Det foreslås å arbeide for universell utforming på følgende måte:

1. Krav til universell utforming legges til grunn ved nybygging og nyinnkjøp.
2. Det forutsettes en felles plattformhøyde på 76 cm i tråd med europeiske anbefalinger.
3. Det etableres en assistansetjeneste på stasjonene i regi av Jernbaneverket.
4. Informasjon om reisetilbud og tilgjengelighet i reisekjeden videreutvikles.
5. For utvikling av infrastrukturen legges videre følgende til grunn:
 - a. Det gjennomføres tiltak som sikrer en minimums tilgjengelighet for alle før man etablerer universell utforming. Det betyr at man i første omgang får tilgjengelighet, men at tilgjengelighet oppnås ved bruk av hjelpemidler som rullestolsrampe/heis. Ved universell utforming forutsettes behovene for slike hjelpemidler å være eliminert.
 - b. Utviklingen av stasjonene foreslås i følgende rekkefølge:
 - i. Knutepunktstasjoner i det sentrale Østlandsområdet
 - ii. Øvrige stasjoner i det sentrale Østlandsområdet med flere enn 1000 reisende
 - iii. Knutepunktstasjoner og endepunktstasjoner i det øvrige jernbanenettet
 - iv. Øvrige stasjoner med mer enn 1000 reisende
 - v. Øvrige stasjoner
6. For utvikling av togmateriell legges foreliggende oppgraderingsplaner fra NSB til grunn. For en del av togene er det ikke tatt stilling til om man bør oppgradere eller skifte ut. De mulige oppgraderingstiltakene vil sikre tilgjengelighet ved ombordstigning og tilgang til et tilgjengelig toalett, men vil ikke nødvendigvis gi tilgang for alle til annen service om bord.

De tidligere beregningene av investeringsbehov i infrastrukturen viste 2,5 milliarder kroner for tilgjengelighet og 7,8 milliarder for universell utforming. I de nye beregningene er tallene for universell utforming en del lavere. Det anbefales at en foreløpig legger de tidligere beregningene til grunn, men arbeider videre for å fastsette framtidige kostnader til universell utforming.

NSB har i sitt program for oppgradering av tilgjengelighet i eksisterende tog beregnet at dette koster i størrelsesorden 300 millioner kroner. Dette omfatter imidlertid ikke alle tog siden det er usikkerhet om hva som er mulig, og om det er hensiktsmessig ut fra en samlet vurdering å beholde eldre tog.

Det er ikke mulig å oppnå universell utforming av eksisterende tog på grunn av gulvhøyden og på grunn av at det vil være svært vanskelig å gi tilgang til alle servicetilbud for alle. I praksis kan man derfor bare oppnå full universell utforming av togene etterhvert som tog skiftes ut. Muligheter og kostnader er her ikke undersøkt nærmere.

NSB har ennå ikke besluttet kjøp av nye tog, slik at de totale investeringsrammene er vanskelig å anslå.

1 Innledning

1.1 Beskrivelse av oppgaven

Oppgaven er beskrevet i Jernbaneverkets notat av 20. februar 2007:

”Jernbaneverket har i brev av 20.11.06 fra Samferdselsdepartementet mottatt et oppdrag om å utarbeide et forslag til langsiktig plan for hvordan prinsippene for universell utforming av infrastrukturen kan ivaretas.

Forslaget til plan vil inngå som et grunnlagsdokument i arbeidet med neste Nasjonal Transportplan. Planforslaget skal være departementet i hende innen 30. juni 2007.”

Planen skal utarbeides omfatte jernbaneverkets infrastruktur og tog og vise hvordan utvikling av infrastruktur og tog kan samstemmes for å samvirke best mulig for å gi trafikktilbudet til passasjerene universell utforming.

1.2 Jernbaneverkets arbeid med universell utforming

Jernbaneverket har over en del år arbeidet med tiltak for å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede. Det kan blant annet nevnes følgende:

- Jernbaneverket deltar i og er sekretariat for ”Kontaktgruppen for funksjonshemmede i tog”. Her deltar også representanter for funksjonshemmedes organisasjoner, togselskapene og Deltasenteret.
- Som et resultat av arbeidet i ovennevnte gruppe er det iverksatt en rekke tiltak for midler som Samferdselsdepartementet har bevilget spesielt til dette arbeidet.
- Jernbanetiltak utgjør en betydelig del av tiltakene i BRA-programmet (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) som er et handlingsprogram iverksatt av Samferdselsdepartementet i sammenheng med NTP.
- Jernbaneverket informerer om tilgjengelighet på stasjoner på JBV’s internettside og opplyser om det finnes ramper, trapper, tilgjengelig toalett osv. på de enkelte stasjoner. Dette er integrert med andre opplysninger om stasjonene.
- Det er tatt inn krav til tilgjengelighet i jernbaneverkets styringssystem 1B-Stasjoner (”Stasjonshåndboka”).
- Jernbaneverket har gjennomført en del utredninger knyttet til uttalelser til offentlige utredninger og som svar på spørsmål fra Samferdselsdepartementet. Av disse kan nevnes:
 - Redegjørelse til Samferdselsdepartementet om universell utforming av stasjoner
 - Uttalelse til NOU 2005:8 forslag til diskriminerings- og tilgjengelighetslov (Syse-utvalget)
 - Beregning av kostnader for jernbanesektoren knyttet til ovennevnte forslag.

1.3 Arbeidsopplegg

1.3.1 Hovedpunkter i arbeidet

Det er utarbeidet krav til utforming av stasjoner for å oppnå tilgjengelighet og for å oppnå universell utforming. Med tilgjengelighet menes en minimum som sikrer alle passasjergrupper mulighet til å reise, mens universell utforming i tillegg betyr at dette oppnås på en måte som ikke virker diskriminerende.

Det er utarbeidet en oversikt over status for infrastrukturen og togmateriellet.

På grunnlag av disse kravene er det utarbeidet oversikter over behov for tiltak på den enkelte stasjon. Tiltak på tog er basert på foreliggende oppgraderingsplaner fra NSB.

Det er videre gjort kostnadsberegninger på enkeltstasjonsnivå. Aggregerte tall er deretter brukt i arbeidet med å beskrive strategier for gjennomføring.

Kostnadene i alle beregningene er basert på erfaringstall/enhetskostnader for hver tiltakstype. Dette gir usikkerhet på enkeltstasjonsnivå, men forutsettes å gi tilstrekkelig sikkerhet når tallene aggregeres opp for linjer, trafikktilbud osv.

I forhold til status og behov når det gjelder tog, er prioritering og krav knyttet til videre utvikling av eksisterende og kjøp av nye tog drøftet med togselskapene. Dette er også brukt som grunnlag for å velge strategi for utviklingen av infrastrukturen.

1.3.2 Samarbeid med ulike aktører - prosess

Den etablerte faste "Kontaktgruppen for funksjonshemmede i tog" har medvirket som referansegruppe/ressursgruppe. I Kontaktgruppen er funksjonshemmedes organisasjoner, Deltasenteret, JBV, NSB og Flytoget representert. I tillegg har det vært løpende kontakt med Samferdselsdepartementet.

2 Bakgrunn og føringer

2.1 Mål for arbeidet

2.1.1 Mål knyttet til tilgjengelighet for alle og universell utforming

Ved behandling av Nasjonal Transportplan i 2004 ble følgende vedtatt som et femte hovedmål:

“Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv”.

Brevet som jernbaneanverket har fått fra Samferdselsdepartementet om å utvikle dette strategidokumentet som grunnlag for neste utgave av Nasjonal Transportplan kan sies å være en direkte oppfølging av dette vedtaket.

Det er videre fastsatt som en nasjonal strategi at mulighetene for økt samfunnsdeltakelse fra blant annet funksjonshemmede skal gjennomføres ved å bruke universell utforming som strategi og overordnet ambisjon. Dette er omtalt i Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne:

“St.meld. nr. 40 (2003-2004) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer la regjeringen fram politikken for personer med nedsatt funksjonsevne for de kommende årene. Meldingen legger vekt på å utvikle et mer tilgjengelig samfunn gjennom sektoransvarsprinsippet og strategien universell utforming. Strategien universell utforming innebærer å finne generelt anvendelige løsninger som bedrer tilgjengeligheten for ulike grupper med funksjonsnedsettelse.”

Ved universell utforming er hovedmålet at en i tillegg til tilgjengelighet for alle sikrer at tilgjengelighet oppnås på en likestilt måte gjennom at hovedløsningene kan brukes av alle. Man søker videre å finne løsninger som gir *alle mennesker* en best mulig tilbud. Et tilbud basert på universell utforming har økt kvalitet i tilbudet i form av at flere er selvhjulpne, at det i mindre grad er behov for assistanse og hjelpemidler og at også de ulike servicetilbud i reisekjeden kan benyttes av alle.

På denne måten blir tilgjengelighet for alle en basis eller et minstekrav, mens ambisjonen om universell utforming i tillegg sier noe om hvordan tilgjengeligheten skal oppnås og om hvilke kvaliteter ved løsningene man skal tilstrebe.

I praksis betyr dette at tilgjengelighet for alle blir et delmål, mens universell utforming er den overordnede og langsiktige ambisjon man arbeider etter.

I en del situasjoner, særlig når det kreves omfattende tiltak for å oppnå universell utforming kan det være hensiktsmessig først å søke å oppnå tilgjengelighet, og deretter utvikle tilbudet i retning av universell utforming. Dette kan begrunnes med at den absolutte utestengelse, som manglende tilgjengelighet gir, er den mest alvorlige mangelen i forhold til deltakelse og likestilling, og dermed viktigere enn “likestilling i bruk” tankegangen som ligger til grunn for universell utforming.

2.1.2 Andre mål

Det er målet om tilgjengelighet for alle som er utgangspunktet for arbeidet med dette strategidokumentet. Tiltakene må imidlertid også ses i sammenheng med andre forhold og andre mål for utviklingen av trafikktilbudet. Dette omfatter blant annet sikkerhet og trafikkavvikling. De ulike hensyn forutsettes å bli samordnet i den videre prosessen med å utvikle neste utgave av Nasjonal Transportplan

2.2 Føringer for arbeidet

Det er en rekke føringer for arbeidet i form av nasjonale lover og forskrifter, og det er en del EU-retningslinjer som er relevante. En del av disse er bare på forslagsstadiet og det er uklart når de blir vedtatt og om de blir endret før endelig vedtak. Vi har i hovedsak lagt de foreløpige forslagene til grunn. I det følgende er disse føringene omtalt kort. De er omtalt og drøftet mer utførlig i vedlegg 1.

Bygningslov og forskrifter

Bygningsloven gjelder for bygninger og publikumsrettede anlegg i tilknytning til jernbanen. Gjennom forskrift til loven stilles det krav til tilgjengelighet til

publikumsbygg ved nybygging. Det stilles krav som dekker både bevegelsehemmede og synshemmede. Kravene for de sistnevnte er i hovedsak formulert som funksjonskrav.

Lov om offentlig innkjøp

Universell utforming som begrep/målsetning er innarbeidet i lov om offentlig innkjøp som ble innført fra årsskiftet i år. Det står at man skal ta hensyn til universell utforming i innkjøpsprosessen. Denne måten å bruke universell utforming på er omtalt i Syse-utvalgets innstilling som universell utforming som *rettslig standard*. Som et eksempel på dette kan man nevne "god forretningsskikk" som er en tilsvarende rettslig standard. Her blir innholdet utviklet gjennom god praksis, og er ikke konkretisert i selve lovteksten.

Forslag til ny Lov om forbud mot diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)

Det er foreslått at kravet til universell utforming skal gjelde for nye bygg og anlegg fra 1. januar 2009, og for eksisterende bygg og anlegg fra 2019. Et mindretall i utvalget har videre foreslått at loven skal gjelde fullt ut innenfor samferdsel. I så fall vil rullende materiell også bli omfattet. Det arbeides videre med lovforslaget nå, og det er ventet at det vil bli fremmet et forslag i løpet av året.

EU-direktiver

Utviklingen innenfor EU er viktig for Norge, ettersom vi gjennom EØS-avtalen på mange områder er forpliktet til å følge de strategier og det regelverk som blir utviklet for EU. Innenfor samferdsel arbeider EU i hovedsak på to måter:

- Utvikling av retningslinjer og standarder for transportmidler med sikte på å sikre at selve transportmidlene blir tilgjengelige.
- Styrking av passasjerenes rettigheter til ulike typer transportmidler, herunder funksjonshemmede passasjerers rett til å bruke transportmidlene på en likestilt måte.

Lov om passasjerers rettigheter

For internasjonal jernbanetrafikk er det utarbeidet bestemmelser om passasjerenes rettigheter. Disse omfatter rettigheter til informasjon, før under og etter reisen, krav til billettsystemer, ansvar og erstatningsregler, erstatningsbeløp og servicekvalitet. For personer med redusert mobilitet (PRM) er det rettigheter knyttet til å kunne løse billett og å komme med toget og beskrivelse av system og ansvar for assistanse.

TSI - Europeiske krav til tilgjengelighet innenfor jernbanetilbudet

Arbeidet knyttet til "interoperabilitet i Europa" er i Samferdselsdepartementets handlingsplan "Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006 – 2009" omtalt på følgende måte:

"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".

Det er også en målsetting at jernbanen skal ha en felles (minimums)ytelse overfor transportører og alle grupper reisende. Det foreligger derfor nå et utkast til en TSI-spesifikasjon i henhold til direktiv 2001/16 "Interoperability of the trans-European conventional rail system" i forhold til "Accessibility for People with reduced Mobility". Her stilles svært detaljerte krav til infrastrukturforvalter, til togselskapenes rullende materiell og til samvirke mellom disse.

Det stilles krav til tilgjengelighet ved utforming av både infrastruktur og materiell, samt informasjonssystemer, service, drift og vedlikehold knyttet til infrastruktur og materiell. Det vil i praksis si at kravene i hovedsak omfatter alle deler av tilbudet den reisende kommer i kontakt med. Kravene sikrer minimums tilgjengelighet, men gir ikke universell utforming. Et eksempel er at det er krav til at materiellet skal ha plasser for passasjerer i rullestol og tilgang til toalett, men ikke krav til å kunne bruke tilbud om servering eller annen service.

I forslaget er det angitt to mulige høyder på plattformer: 55 cm og 76 cm. Det er bare disse som skal kunne velges.

En siste revidert utgave av denne TSI'en ble lagt fram 6. mars 2007. Det er antatt at denne versjonen er nokså nær det man vil ende opp med, og at den vil bli vedtatt i nær framtid. (Se vedlegg 1).

2.3 Universell utforming – operasjonalisering av mål og krav

2.3.1 Problemstillinger og utgangspunkt

Universell utforming er i Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer ned nedsatt funksjonsevne definert på følgende måte:

“Universell utforming betyr at produkter, byggverk og uteområder som er i alminnelig bruk, skal utformes på en slik måte at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler.”

I dette ligger det ambisjoner om likestilling og fordeler for flest mulig som går lenger enn de ordinære minimumskrav, slik de er formulert i for eksempel byggeforskrift og forslag til TSI. Det er videre et ledd “så langt det er mulig” som tilsier praktiske vurderinger på en annen måte enn ved bruk av forskriftskrav.

På grunnlag av de mål og føringer som er omtalt foran, må strategien som utvikles ivareta både minimumskrav og universell utforming. Det er videre aktuelt å sette opp tilgjengelighet etter minimumskrav som en etappe på veien mot et langsiktig mål om universell utforming.

For å kunne håndtere dette praktisk, har vi gått gjennom normer og krav og vurdert hva som må oppfylles *i tillegg* til minimumskravene for at ambisjonen om universell utforming skal være oppfylt.

2.3.2 Om bruk av universell utforming som “krav”

I utgangspunktet er ikke universell utforming en ny og utvidet standard. Det er mer en visjon om løsninger som skal oppnås i så stor grad som mulig. Ambisjonen ligger høyt, men det er i definisjonen av universell utforming også trukket inn en rimelighetsbetraktning: “så langt det er mulig”. “Kravene” til universell utforming er dermed ikke krav som følges på samme måte som minstestandarder, men noe man strekker seg etter, og søker å oppnå så langt det er mulig.

Utforming av infrastruktur og materiell vil ta utgangspunkt i det nye forslaget til TSI. Dokumentet angir aktuelle minimumskrav i forhold til å sikre tilgjengelighet.

EU-direktivet om passasjerenes rettigheter legges til grunn, selv om dette ennå ikke gjelder innenlands trafikk.

Selv om man tilstreber mest mulig universell utforming av infrastruktur og materiell, vil dette fungere bare under bestemte forutsetninger om assistanse/service, og en del av passasjerene vil ha behov for hjelp uansett. Man må derfor sørge for at organiseringen av assistanse/servicetilbudet baseres på prinsippene for universell utforming, og betrakte forutsetninger knyttet til infrastruktur, materiell og service/assistanse *saml*et for å definere hvordan et universell utformet tilbud skal være.

2.4 Formulering av krav til reisetilbudet.

2.4.1 Innledning

I det følgende skilles det mellom minimumskrav til tilgjengelighet og “krav” til universell utforming.

Tilgjengelighet er et krav som i hovedsak ligger i forslaget til TSI og som blir førende når forslaget blir vedtatt. Det forutsettes at alle krav som er formulert i TSI og i nasjonale byggeforskrifter “ligger i bunnen”. Disse omtales ikke nærmere her, men hele TSI'en er gjengitt i vedlegg 1.

Universell utforming er et norsk begrep hvor “kravene” må behandles på en litt annen måte. Universell utforming må betraktes i større grad som en strategi og tenkemåte. Innholdet i universell utformings-begrepet er i stor grad av kvalitativ natur i forhold til hvordan tilgjengelighetstiltak utformes. Dette aspektet må ventes

å ville bli ytterligere aktualisert av den foreslåtte diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

2.4.2 Forhåndsinformasjon om reisen

Tilgjengelighet

All nødvendig informasjon om reisen må være tilgjengelig for alle, og det må gis detaljert og presis informasjon om tilgjengelighet i de ulike deler av reisen, slik at passasjerer kan vurdere om det er mulig å reise og om et eventuelt behov for assistanse. Uten pålitelig og presis informasjon, vil mange velge ikke å benytte tilbudet. Jo dårligere og mer varierende tilgjengeligheten er, jo større er behovet for denne informasjonen.

I forslaget til TSI er det et krav til infrastrukturregister og register over materiell som viser grad av tilgjengelighet. Det vil være naturlig å se dette i sammenheng med informasjonen, og å benytte et slikt register som grunnlag for informasjon.

Universell utforming

Universell utforming omfattes av kravene over, men det vil være et tilleggskrav at opplysningene ligger i det ordinære systemet for reiseinformasjon og ikke er et eget system som man må søke opp i tillegg.

2.4.3 Bestilling av reise/kjøp av billett

Tilgjengelighet

Det må være mulig for alle å bestille eller kjøpe en billett til en reise. Det er ikke et krav at alle kanaler for bestilling må være tilgjengelige. Det vil si at for eksempel bruk av telefon kan være et alternativ til Internett eller kjøp av billett ombord istedenfor i automat.

I kravene til passasjerrettigheter er det imidlertid et krav at bestilling over den kanal som er tilgjengelig, ikke skal være dyrere enn bruk av billigste kanal. Dette gjelder også prisen på selve billetten. Det skal heller ikke koste noe å tilkjenne ekstra behov og eventuelt bestille assistanse. Transport av eventuelle nødvendige hjelpemidler som rullestol skal være gratis.

Universell utforming

Alle kanaler for bestilling må være tilgjengelige og bestilling av assistanse eller angivelse av spesielle behov må kunne skje gjennom samme kanaler og ikke redusere tilgangen til de ulike tilbud som finnes.

2.4.4 Assistanse/personlig service

Tilgjengelighet

Lov om passasjerers rettigheter stiller krav om en assistanseordning tilgjengelig for passasjerer som trenger det for å kunne gjennomføre reisen. I dette ligger også at assistanse skal benyttes for å kompensere for manglende tilrettelegging slik at tilbudet likevel blir tilgjengelig.

Det er normalt en tidsfrist for forhåndsbestilling av assistanse.

Fra ankomsten til stasjonen til togpersonalet kan overta ansvaret når passasjerer går på toget fra plattformen, skal ansvaret for assistanse i henhold til EU-bestemmelsene om passasjerens rettigheter ligge hos den som har ansvar for infrastrukturen.

Universell utforming

Reiser skal i utgangspunktet kunne utføres like spontant av alle. Målet blir da at det ikke skal være nødvendig å forhåndsbestille selv om man trenger assistanse.

I praksis er dette vanskelig å gjennomføre, og ett av de kravene man ofte må redusere noe på. I TSI er det krav til bestilling av assistanse 24 timer i forveien på alle stasjoner. Men det står også at alle rimelige anstrengelser skal gjøres også på kortere varsel. Det må vurderes om i alle fall en del former for assistanse kan gis på kortere varsel.

Generelt sett vil det være mye mindre behov for assistanse dersom informasjon, infrastruktur og materiell har universell utforming.

2.4.5 Utforming av infrastruktur

Tilgjengelighet

- Alle stasjoner skal ha et markert "startpunkt" på utsiden hvor en tilgjengelig og merket forbindelse til plattformer og servicetilbud begynner. På større stasjoner bør man kunne få assistanse herfra.
- Minst en vei til plattformene skal være tilgjengelig.
- Alle servicetilbud skal være tilgjengelige. Dette gjelder i første rekke toalett og skranke for billetter og informasjon, men også servering og andre tilbud til publikum.
- Forbindelsen til plattformene skal være så kort som praktisk mulig, enkel å finne, og merket visuelt og taktilt.
- All informasjon må gis samtidig både visuelt og auditivt. Det er detaljerte krav til lesbarhet og hørbarhet.

Universell utforming

I tillegg skal den tilgjengelige forbindelsen fra "veisiden" av stasjonen til plattformen være hovedforbindelsen for passasjerene. Dersom det er flere veier til plattformene, skal alle være tilgjengelige.

Alle plattformer må ha en høyde som gir innsteg uten høydeforskjell til gulvet i nye tog som er tilpasset plattformhøyden.

2.4.6 Overgangen mellom infrastruktur og tog

Tilgjengelighet

I forslag til TSI er det krav om tilgjengelighet til minst en dør i toget.

Her gjelder det at det er krav til påstigningshjelpemiddel hvis åpningen mellom plattform og vogn er over 7,5 cm horisontalt og 5 cm vertikalt. Jernbaneverkets regelverk tillater ikke så liten åpning mellom tog og plattformkant. Dette forutsetter derfor hjelpemidler eller utstyr, plassert på stasjonen eller det kan være montert om bord på toget. Det er her et krav at ansvarlig for infrastruktur og ansvarlig for materiell blir enige gjennom en avtale om fordeling av ansvar og prosedyrer som sikrer at alle kan komme om bord. Avtalen skal spesifiseres på materielle typer og de stasjoner materiellet skal trafikkere.

Universell utforming

Hjelpemidler for påstigning vil i utgangspunktet bare brukes av funksjonshemmede. De virker stigmatiserende og de er ofte tidkrevende i bruk, slik at andre passasjerer påføres tidstap. For å sikre at alle kan komme om bord uten behov spesielle hjelpemidler og/eller assistanse, er det i tillegg til at plattform og gulv i toget har samme høyde, også behov for en automatisk utskytbar rampe fra dørene, for å dekke gapet mellom tog og plattform.

Jernbaneverkets regelverk fastsetter at alle nye plattformer skal ha en høyde på 76 cm over skinnetopp. Denne høyden må også gjelde ved utbedring av eksisterende plattformer.

Tog som trafikkerer jernbanenettet i dag har vesentlig høyere gulvnivå. Lavgulvdelen (gulvhøyde 75 cm) i tog av type 72 er eneste unntak.

To av de øvrige togtypene med høyt gulv har trappetrinn hvor nederste inntrinn er 65 cm. Dette kan skape en snublekant og gi en ulempe i overgangsfasen til dette materiellet blir utfaset. Det må forutsettes at man kan finne midlertidige avbøtende løsninger på slike problemer.

2.4.7 Utforming av tog

Tilgjengelighet

Nye tog må minimum oppfylle kravene som stilt i TSI-PRM. De eksisterende togene med en rimelig grad av videre levetid bør oppgraderes i forhold til å møte den samme standarden.

Dette innebærer at alle deler av togene skal ha informasjonssystemer som alle kan oppfatte, det vil si at de både gir audiell og visuell informasjon. Det er gitt detaljerte krav til lesbarhet, hørbarhet og synlighet fra passasjerplassene.

Videre skal krav knyttet til allergikere og hørselshemmede tilfredsstilles.

Det skal være 10 prosent plasser avsatt til PRM. Tog opp til 205 meter skal ha to plasser for rullestolbruker, toglenge 205 – 300 meter har krav til 3 plasser og lengre tog skal ha 4 plasser. Fra de avsatte plassene skal det være tilgjengelig adkomst til et tilgjengelig toalett.

Universell utforming

Når det gjelder utforming av togmateriell er det nødvendig å foreta en rimelighetsbetraktningen i forhold til praktisk, teknisk og økonomisk rammebetingelser. Disse er i stor grad avhengig av hva leverandørene i et felles internasjonalt/europeisk marked kan tilby av nytt materiell.

I forhold til hva som er mulig av oppgraderinger av eksisterende materiell er det en rekke tekniske og økonomiske begrensninger. Når det gjelder eksisterende materiell må man på denne bakgrunn ta stilling til om materiellet i det hele tatt kan oppgraderes til en akseptabel standard, eller om det bør skiftes ut.

Her angis en mulig prioritering av krav til universell utforming. Denne legges til grunn for å vurdere hvilke konsekvenser dette kan ha for utviklingen av infrastrukturen, og den kan tas med videre i arbeidet med å utvikle eksisterende materiell og innkjøpsstrategi for nytt materiell.

Vi legger følgende forhold til grunn i prioritert rekkefølge:

1. Ombordstigning i tråd med krav
Gulvhøyde på 76 cm og automatisk utskytbar rampe.
2. Lokalisering av plasser for PRM
Plassene for PRM – også rullestolbrukere – skal være i ordinære passasjeravdelinger, og det skal være mulig for flere å reise sammen. Plassene kan konsentreres til ett område i toget av hensyn til sikkerhet/evakuering og for å sikre tilgang til service.
3. Tilgang til service
Det skal være tilgang til alle de former for service som toget tilbyr fra de plassene som er avsatt for PRM. I tillegg til toalett, som er et tilgjengelighetskrav, kan dette omfatte
 - Servering/automater (avhengig av hva som finnes)
 - Ulike tilbud som businessklasse/kontoravdeling, stille-vogn, lekeavdeling og lignende.Likeverdige tilbud (som for eksempel å få servert mat fra restaurantvogn) kan være akseptable.
4. Valgfrihet
 - a. Til å velge ulike vogner i toget.
Dette kravet er mest aktuelt for lokaltog. Det kreves inngang med universell utforming og plass som tilfredsstillende over innenfor inngangen. I fjerntog med forskjellige reisetilbud synes dette kravet å være urealistisk å oppfylle hvis kravet om tilgjengelighet til servicetilbudene samtidig skal opprettholdes.
 - b. Til å bevege seg mellom de ulike delene av toget.
Dette kravet kan være svært vanskelig å oppfylle for rullestolbrukere i tog som er innredet med normal seteplasseringer og avstand mellom seteradene, men må oppfylles i de områder av toget som er tilrettelagt.

3 Status og behov

3.1 Innledning

I dette kapitlet er dagens situasjon gjennomgått i forhold til kravene som er angitt foran. Status er vurdert ut fra foreliggende kunnskap. Når det gjelder togmateriell er også nært forestående og besluttet oppgradering tatt med.

3.2 Reiseinformasjon og forhåndsinformasjon om tilgjengelighet

3.2.1 Status

Det finnes informasjon på internett om tilgjengelighet til mange av stasjonene, men informasjonen er for lite presis. Det opplyses for eksempel at det finnes rampe, men ikke hvor bratt den er. For mange stasjoner mangler det opplysninger.

Det finnes også informasjon om tilgjengelighet til en del av materiellet. Men dette gjelder ikke alt materiell, og informasjonen viser bare hva som er tilgjengelig.

3.2.2 Vurdering i forhold til krav

Tilgjengelighet

Informasjonen må gjøres mer presis og den må omfatte alle stasjoner og tog. Det viktigste er at forholdene som funksjonshemmede må ta stilling til om de kan klare, angis konkret. Det skal i størst mulig grad angis konkrete tall for stigninger, bredder osv. slik at den reisende selv kan avgjøre om reisen er mulig og eventuelt om det er behov for assistanse.

Universell utforming

På dette punktet er de fleste krav til universell utforming også omfattet av kravene over. I et tilbud med universell utforming vil det imidlertid være et tilleggskrav at opplysningene ligger i det ordinære systemet for reiseinformasjon og ikke er et eget system som man må søke opp i tillegg.

3.3 Bestilling av reise/kjøp av billett

3.3.1 Status

Billetter kan kjøpes på flere måter: over Internett, over telefon, fra automat eller skranke på stasjonen eller om bord på toget. Togselskapene ønsker å lede billettomsetningen til de mest lønnsomme salgskanaler. Det er derfor i noen tilfelle pristillegg hvis den reisende for eksempel kjøper om bord i toget framfor å bruke automat. De automatene som benyttes i dag, gir problemer for synshemmede brukere, men disse gruppen skal i prinsippet slippe pristillegg.

Dersom man har behov for assistanse, er bare bestilling over telefon mulig og kun for et lite antall store stasjoner.

3.3.2 Vurdering i forhold til krav

Tilgjengelighet

Alle salgskanaler er i dag ikke likeverdige, men alle reisetilbud er i prinsippet tilgjengelig i minst en kanal.

Universell utforming

Billettautomatene kan ikke benyttes av blinde og svaksynte.

Bestilling av reise også med assistanse må være mulig gjennom alle kanaler hvor man kan bestille reise.

3.4 Assistanse/personlig service

3.4.1 Status

NSB tilbyr rullestol/assistanse til bevegelsehemmede og blinde som har problemer med å komme seg til/fra toget på de største stasjonene. Tilbudet gjelder i billettsalgets åpningstid. Tjenesten gjelder kun Bergen, Oslo Lufthavn Gardermoen,

Oslo S og Trondheim . Assistansen ytes i dag av en av transportørene på tre av stasjonene hvor det er assistanse. På Gardermoen er det et eget selskap som står for assistansetjenesten.

For øvrige stasjoner er tilbudet i følge NSB's nettsider:

"For hjelp på betjente stasjoner ta kontakt selger ved bestilling av billetter eller med stasjonspersonalet eller togpersonalet under reisen for nødvendig assistanse ved din togreise."

I praksis betyr dette at på de stasjoner hvor det ikke er assistanse, må den funksjonshemmede komme seg til plattformen på egen hånd, for å få bistand av togpersonalet for å komme om bord.

3.4.2 Vurdering i forhold til krav

Tilgjengelighet

Ordningen dekker bare fire stasjoner. For at reise skal kunne foretas, må det i prinsippet være mulig med assistanse på alle stasjoner. (Ordningen tilfredsstiller heller ikke EU-retningslinjene (foreløpig bare gjeldende for internasjonal trafikk) om at ansvarlig for infrastruktur skal ha ansvar for assistanseordningen).

Universell utforming

På dette punktet medfører ikke universell utforming ytterligere krav.

3.5 Infrastruktur

3.5.1 Status

Informasjon på stasjonene

Alle stasjonene skal være utstyrt med ruteinformasjon/tidtabell, samt statiske skilt som orienterer om stedsnavn og servicetilbud. Tilstanden er svært forskjellig.

De fleste stasjoner har informasjon gjennom høytaler. Mange av de mer trafikkerte stasjoner har også dynamisk informasjon i form av informasjonstavler inne og dynamiske skilt over plattformene. Den visuelle informasjonen omfatter imidlertid bare ankomst- og avgangstider og eventuelle avvik fra rutetabeller. Informasjonen som gis over høytaler kan også omfatte andre forhold, som årsakene til forsinkelser, midlertidige omlegginger osv. Enkelte av de større stasjonene har ledelinjer for synshemmede.

Service på stasjonen

Service på stasjonene varierer svært med de lokale forhold. Jernbaneverket leier normalt offentlig venteareal i de NSB'eide gamle stasjonene. I hovedsak er tilbudet kun et venterom. Av driftsmessige årsaker varierer også dette tilbudet fra sted til sted og kan således være tilgjengelig kun i kortere eller lengre perioder, både i forhold til den enkelte dag, men også i forholdet till årstidene. Tilgjengeligheten til eldre stasjoner er ofte vanskelig. Tilsvarende gjelder dette eventuelle toaletttilbud.

Tilgjengelighet til plattformer

Det er vanskelig å angis status eksakt. Svært få av stasjonene tilfredsstiller alle krav til tilgjengelighet, men likevel er det mange med ulike former for funksjonshemming som benytter tilbudet. Situasjonen kan i korte trekk beskrives som følger:

- Forbindelsen til hovedplattform er tilgjengelig med rullestol på de fleste stasjonene. Men det er også enkelte stasjoner som ikke har slik tilgjengelighet.
- Overgangen til mellomplattformer er vanskelig for mange rullestolbrukere. Der det er overgang i plan er det åpninger der hvor man krysser skinnene. Mange steder er det trinn og/eller rampene opp til plattformene ofte er brattere enn kravene.
- Mange steder er det over- eller undergang kun med trapp eller rampene er altfor bratte.

Plattformhøyder

Tre nybygde stasjoner har plattformhøyde på 76 cm. En del andre stasjoner med relativt nye plattformer har høyden 70 cm. Dette gjelder i hovedsak lokaltogstasjoner rundt de store byene. I det øvrige nettet varierer høyden fra 57 til 25 cm.

3.5.2 Vurdering i forhold til krav

Tilgjengelighet

Informasjon:

Den statiske informasjonen i form av skilt er sjelden tilgjengelig for blinde og svaksynte. De stasjonene som har både visuell og audiell informasjon, oppfyller heller ikke kravene da den visuelle informasjonen ikke er den samme som informasjonen som gis via høyttaler og omvendt. De fleste steder mangler ledelinjer, taktil faremerking ved trapper ol. og sikkerhetsmerking på plattformen

Service:

Det mangler tilgjengelighet til venterom, toaletter og eventuelle andre servicetilbud.

Adkomst til plattformer.

Det mangler tilgjengelig adkomst til alle mellomplattformer med unntak av noen få større stasjoner hvor det er underganger og ramper eller heis til plattformene.

Plattformer:

Selve plattformene tilfredsstiller minstekravene under forutsetning av at materiellet er utstyrt med heis.

Dersom materiellet forutsetter bruk av rampe, må de stasjonene som har plattformer lavere enn 57 cm også betegnes som ikke tilgjengelige for denne typen materiell, siden bruk av rampe da vil gi for bratt påstigning.

Universell utforming

Informasjon:

De kravene som er angitt til tilgjengelighet til informasjon er de samme som for universell utforming.

Service:

De kravene som er angitt til tilgjengelighet til service er de samme som for universell utforming.

Adkomst til plattformer:

Det samme gjelder forbindelsene til plattformene.

Plattformer:

Alle plattformer er for lave i forhold til plattformnormen på 76 cm med unntak av plattformene på de tre nyeste stasjonene, Kjelsås, Strømmen og Haugenstua. De to sistnevnte er under bygging. Her er plattformhøyde 76 cm. Dette forutsettes å gi universell utforming når det benyttes materiell med samme gulvhøyde.

3.6 Togmateriell

3.6.1 Status for togmateriell

Type	Vanligste bruk i dag	Andel av samlet setekap.	Gulv-høyde mm	HC-toalett	Påstigningshjelpemiddel			Kommentar
					Heis	Rampe	Løse skinner	
Type 5	Regiontrafikk i det sentrale Østlands-området	8%	1300	Nei	(X)		X	Kjøres i dag sammen med vogn som har HC toalett og får heis 2008/09 Oppgradering er til vurdering.
Type 7	Oslo-Bergen-Stavanger-Trondheim	7%	1300	Ja	(X)		X	Under oppgradering – får blant annet heis og HC-toalett. Kjøres i dag sammen med vogn som har HC toalett og får heis

								2008/09
Type 69	Lokaltrafikk, Bergen, Oslo, Arendalsbanen	37%	1300	Nei			X	Ca 40 % av materiellet oppgraderes med blant annet heis og HC-toalett
Type 70	Regiontrafikk Skien-Oslo-Lillehammer	8%	1300	Ja			X	Til vurdering
Type 72	Lokaltrafikk, Stavanger og Oslo	22%	1210/750	Ja		X		Innsteg i nivå til lavgulvdel
Type 73	Oslo-Bergen-Stavanger-Trondheim	9%	1300	Ja		X		
Type 92	Lokaltrafikk Trøndelag	4%	1300	Nei			X	Oppgradering eller utskiftning er ikke besluttet
Type 93	Nordlandsbanen, Rørosbanen, Raumabanen	2%	1300/920	Ja	X			
WLAB 2	Sovevogn	Under 1%	1300				X	

Type 5 og 7 har heis og tilgjengelig toalett ved at de kjøres i tog hvor en av vognene har denne tilgjengeligheten. Når en legger dette til grunn, er hovedtrekkene følgende:

- Ca 60 % av togmateriellet har tilgjengelig toalett
- Ca 20 % har heis til minst en vogn i toget

Nye lokaltog (type 72) har lavgulvseksjon på 75 cm, visuell og audiell informasjon og utskytbar rampe ved en av dørene (betjent av personalet) samt handikaptaolett.

En del av det øvrige materiellet er oppgradert eller er i ferd med å bli oppgradert med heis og tilgjengelig toalett.

(På egnede plattformer er det utplassert eller i ferd med å bli utplassert mobile rullestolrampes. Disse gir tilgjengelighet på de stasjoner som har plattformhøyde på 57 cm eller mer).

Nytt materiell har informasjon både audielt og visuelt, men informasjonen er ikke nødvendigvis den samme. En del informasjon, for eksempel om videreforbindelser og forsinkelser, gis bare over høyttaler.

3.6.2 Vurdering i forhold til tilgjengelighetskrav

Tilgjengelighet

Nytt lokaltogmateriell type 72 tilfredsstiller i hovedsak krav til tilgjengelighet. Unntaket er informasjonen, som til en viss grad ikke er lik visuelt og audielt. Det samme gjelder ombyggt materiell på Gjøvikbanen. Videre anses regiontogmateriell som har heis og tilgjengelig toalett for i hovedsak å være tilgjengelig.

Øvrige tog tilfredsstiller ikke tilgjengelighetskrav, selvom enkelte togtyper kan bli tilgjengelig ved hjelp av de mobile rampene som er satt ut og/eller blir satt ut i løpet av det kommende halvåret på egnede plattformer.

Universell utforming

Ingen tog er i dag universelt utformet. Nye lokaltog av type 72 er det materiellet som i dag er nærmest. De har innsteg med utskytbar rampe som betjenes av personalet på en av de to lavgulvseksjonene.

4 Forslag til tiltak for hvert innsatsområde

4.1 Reiseinformasjon og informasjon om tilgjengelighet

4.1.1 Tiltak for å oppnå tilgjengelighet

Generelt

Selv om man prioriterer utvikling mot universell utforming svært høyt, vil det ta mange år før man oppnår ønsket standard på tilbudet. Selv i en langsiktig løsning vil en måtte gå inn på kompromisser som på noen områder kan være begrensende i forhold til en ideell universell utforming.

Det er derfor nødvendig å etablere en presis informasjon om hvilken tilgjengelighet en kan forvente i de deler av reisetilbudet en planlegger å benytte. Generell informasjon er ikke tilstrekkelig, den må være konkret for hver stasjon og hvert element i reisekjeden.

Tiltaket er en systematisk innsamling av informasjon om tilgjengelighet på nasjonalt (internasjonalt) nivå, og presentasjon av denne informasjonen på en lettfattelig måte for publikum, så de kan vurdere om de kan foreta reisen, og om de trenger assistanse. Forhåndsinformasjonen om tilgjengelighet krever en nettløsning uavhengig av den enkelte operatør.

Det forutsettes at arbeidet med den nasjonale reiseplanleggeren dekker disse behovene.

Infrastruktur

Det er satt i et krav i forslaget til TSI at det skal finnes et infrastrukturregister. Det synes naturlig å samle inn informasjon om tilgjengelighet til et slikt register, og å "lagre" denne på en slik måte at den kan brukes som grunnlag for informasjon til den nasjonale reiseplanleggeren.

Tog

På togsiden er det tilsvarende behov for presis informasjon. Det betyr at informasjon om hvilken tilgjengelighet togene har, må knyttes til den enkelte avgang når man bestiller. Det må dessuten opplyses om hvilke servicetilbud som er tilgjengelig fra plassene for PRM. Om mulig kunne dette også knyttes til den nasjonale reiseplanleggeren.

4.1.2 Tiltak for universell utforming

Informasjonen om tilgjengelighet må integreres i den ordinære reiseinformasjonen.

4.2 Bestilling av reise/billett kjøp

4.2.1 Tiltak for å oppnå tilgjengelighet

Ingen ekstra tiltak er nødvendige.

4.2.2 Tiltak for universell utforming

Internettsystemet må gjøres tilgjengelig og det må være mulig å tilkjenne spesielle behov og bestille assistanse gjennom dette systemet. Samme krav må stilles til andre kanaler for bestilling.

Tiltaket består i en videreutvikling og oppgradering av Internettbestillingssystemet. Tiltaket består videre i å innføre en neste generasjons billettautomater som ivaretar prinsippene for universell utforming slik at automaten også blir tilgjengelig for blinde og svaksynte.

4.3 Organisering av assistanse/personlig service

4.3.1 Tiltak for tilgjengelighet

Assistanseordning må utvikles slik at den dekker hele nettet. Hvis dette skal være realistisk, må det forutsettes at en rimelig tidsfrist for bestilling av tjenesten opprettholdes. Da er det tenkelig at man gjennom en fleksibel organiseringsform

kan benytte lokale avtaler, og derved oppnå et tilbud også på stasjoner med lavt antall reisende.

Ordningen skal ikke erstatte mulige tiltak knyttet til infrastruktur og materiell, men må ses på som et supplement, og en må sørge for at en i alle fall har full tilgjengelighet gjennom også å bruke assistanse, inntil man oppnår en framtidig situasjon med ønsket grad av universell utforming.

Dagens ordning er ikke i overensstemmelse med direktivet for utenlandstrafikk. Direktivet gjelder foreløpig ikke innenlands, men det kan være grunn til å forberede hva prinsippet med å plassere ansvaret hos infrastrukturansvarlig vil medføre, siden dette er sentralt i EU-regelverket som er i ferd med å bli innført innenfor alle transportformer.

Kostnader er ikke beregnet.

4.3.2 Tiltak for universell utforming

Assistanseordningen er et supplement for å sikre tilgjengelighet og forutsettes ikke "utvidet" ved mer universell utforming. Det er heller slik at behovet reduseres når de øvrige ledd i reisekjeden får mer universell utforming.

4.4 Forbedring av infrastruktur

4.4.1 Tiltak for tilgjengelighet

Hovedforskjellen i mellom tilgjengelighet for alle og universell utforming ligger i hovedsak i omfanget og typen tiltak som vil være nødvendig i grensesnittet tog - plattform for at det ikke bare skal være mulig å komme med toget, men også være mulig å benytte alle dører på et tog, og fortrinnsvis uten spesielle assistansebehov. For de øvrige delområdene vil tiltakene være omtrent det samme utover en viss økning i kvantitet, f. eks. på informasjonssiden.

Forenklet kan denne problemstillingen deles opp i fire funksjonsområder som hver har sine egne forutsetninger og rammebetingelser i forhold til kostnader.

- atkomstområder, parkering, venterom/oppholdsområder.

Alle venterom med tilhørende fasiliteter må gis trinnfri atkomst og tilstrekkelig plassforhold for ferdsel med rullestol. Tiltakets omfang vil være avhengig av de lokale forhold.

- plattform.

Atkomsten til alle plattformer må være trinnfri. Dette er tiltak som har første prioritet og er en absolutt forutsetning for å oppnå tilgjengelighet for alle til tog. Helt konkret oppnås det ved å skifte ut eller supplere alle trapper med ramper eller ved installasjon av heis.

- plattform/tog.

På kort sikt må tog og/eller plattformer utstyres med løfteanordninger som sikrer tilgjengelighet til toget for minimum en dør. Det vil gi mulighet for å oppfylle minimumsambisjonsnivået om tilgjengelighet for alle.

- informasjon.

Alle budskap må formidles parallelt både verbalt og visuelt for å likestille både døve/hørselshemmede og blinde/svaksynte med øvrige reisende. Dette vil også omfatte virkemidler som ledelinjer, taktile kart ol. til hjelp for synshemmede for å finne fram. Jernbaneverket arbeider med en hovedplan for publikumsinformasjon som vil fastlegge standard og omfang av nødvendige forbedringer. Denne legges til grunn.

4.4.2 Tiltak for universell utforming

Noe forenklet er forskjellen på tilgjengelighet for alle og universell utforming knyttet til muligheten for å komme om bord i toget uten hjelpemidler. På lang sikt må plattform og toggulv være på nivå, og en automatisk utskyttbar rampe må dekke over gapet mellom tog og plattform.

4.5 Overgangen mellom infrastruktur og tog

4.5.1 Tiltak for tilgjengelighet

Det største uløste problemet i dagens situasjon er at en del plattformer er for lave til å gi tilgjengelighet via rampe, samtidig som en del materiell ikke er egnet for montering av heis.

For å oppnå tilgjengelighet på kort sikt uten å skifte ut togmateriellet er en løsning med løfteanordning på plattform det mest aktuelle.

Det er ikke undersøkt hva slikt utstyr på plattformene vil koste.

4.5.2 Tiltak for universell utforming

Ved universell utforming er det ikke behov for spesielle tiltak for å sikre påstigning. Dette er dekket gjennom hevingen av plattformer som er omtalt foran, når det samtidig forutsettes at nytt materiell vil få inngang i nivå med plattform og utskytbar rampe.

4.6 Forbedring av tog

4.6.1 Tiltak for tilgjengelighet

Det som mangler på materiellsiden for at tilbudet skal ha minimums tilgjengelighet er at det er mulig med ombordstigning for alle på alle tog, og at det er tilgang til toalett på tog som trafikkerer lengre distanser.

Oppgradering av eksisterende tog er beregnet av NSB i forbindelse med uttalelse til mulige kostnader knyttet til en ny diskriminerings- og tilgjengelighetslov. Her er kostnadene anslått til i størrelsesorden 300 millioner kroner. Dette dekker imidlertid ikke alle tog. For en del av materiellet er det svært vanskelig å oppgradere, og kostnadene vil være vesentlig høyere. Men disse vurderingene er ikke foretatt.

Det forutsettes at nytt materiell som kjøpes inn, tilfredsstiller kravene både til tilgjengelighet og universell utforming. Tilleggskostnaden for å oppnå universell utforming er relativt beskjeden.

4.6.2 Tiltak for universell utforming

Tiltakene for universell utforming vil i prinsippet bestå i følgende:

1. Sikre at alt nytt materiell tilfredsstiller krav til universell utforming.
2. Oppgradering av eksisterende materiell.
3. Utskifting av materiell som ikke kan gi universell utforming.

Det første punktet forutsetter vi at er enkelt å gjennomføre og også krever svært moderate ekstra kostnader. Dette er avhengig av ambisjonsnivå, men vi forutsetter at man finner fram til løsninger som gir små ekstra kostnader. Prioriteringen som er angitt i punkt 2.4.7 legges til grunn.

Punkt 2, oppgradering av eksisterende materiell, vil i hovedsak være dekket av tiltakene for tilgjengelighet i forrige punkt, men det kan tenkes at en ny gjennomgang kan gi vise muligheter for forbedring som ikke er lagt inn i oppgraderingen til tilgjengelighet som er omtalt foran. Det er imidlertid ikke mulig å endre gulvhøyden, slik at eksisterende materiell ikke vil tilfredsstille kravet til direkte innsteg.

Punkt 3 omfatter plan og premisser for utskifting av materiell som ikke kan få universell utforming.

Dette gjelder materiell som delvis er ganske nytt, og som fortsatt har lang økonomisk levetid. Vurdering av hva som er rimelig overgangsperiode for utskifting er også et viktig element i denne vurderingen.

Denne vurderingen har vi ikke grunnlag for å gjennomføre her. Men vi vil påpeke at den må baseres på de vurderingsmetoder som er omtalt foran, og at man i prinsippet vil ende opp med lavere krav til eksisterende materiell enn til nytt materiell.

På samme måte som for infrastruktur, må det informeres mest mulig presist om tilgjengelighet, slik at konsekvensene av manglende tilgjengelighet blir så små som mulig, og at de er forutsigbare.

5 Kostnadsberegninger av infrastrukturtiltakene.

5.1 Generelt.

5.1.1 Bakgrunn

Jernbaneverket har tidligere i brev til SD av 20.06.2006 og 20.02.2007 vedrørende kostnader i banesektoren knyttet til lovforslag om forbud mot diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne, anslått et investeringsbehov i eksisterende stasjonsinfrastruktur til 2,4 milliarder kr ved oppgradering til "Tilgjengelighet for alle" og 7,8 milliarder kr ved oppgradering til "Universell utforming." Dette anslaget bygde på grove gjennomsnittsbetraktninger, skjønnsmessige tilnærminger og overslagsmessige forenklinger i tallmaterialet.

I en ny beregning er alle stasjoner i operativ bruk gjennomgått, med kartlegging av forskjeller mellom dagens tilstand og alternative standardnivåer, henholdsvis "Tilgjengelighet for alle" og "Universell utforming."

Beregningen har vurdert relativt konkret hvilke mangler som finnes og hvilke utbedringstiltak som er nødvendige på den enkelte geografisk plasserte stasjon/holdeplass, for stasjoner i de prioriterte gruppene.

5.1.2 Forutsetninger.

For nyanlegg er tilrettelegging etter prinsippene for universell utforming, allerede i dag en målsetning ved utformingen av anleggene og utgjør ingen identifiserbar ekstra kostnad når det tas med i planleggingen fra dag 1. Ved forbedring av eksisterende stasjoner er dette også en målsetning man ønsker å strekke seg mot, men dette kan være vesentlig vanskeligere og mer kostnadskrevenne å oppnå.

Kostnadene for tilrettelegging for tilgjengelighet vil variere mye i forhold til hvilket ambisjonsnivå man velger langs aksene Tilgjengelighet for alle (en vei/ett sted) Universell utforming (alle veier/alle steder). Vi har derfor gjort anslag på disse to ytterpunktene i de beregningene som er utført.

5.1.3 Usikkerhet.

På de detaljerings- og kunnskapsnivå som ligger til grunn for denne planen, vil en kostnadsberegning nødvendigvis være forbundet med usikkerhet.

Den tidligere kostnadsberegningen ble utført på grunnlag av en skjematisk oppdeling av stasjonskategoriene i et lite antall "typiske" grupper.

Den nye kostnadsberegningen er utført med sikte på å redusere usikkerheten. Det er derfor foretatt en skjematisk vurdering av den eksisterende tilstanden på den enkelte stasjon. Her er det med basis i konkret kartlagt behov foreslått nødvendige tiltak for å bringe stasjonen opp til en standard som henholdsvis oppfyller kravene til tilgjengelighet for alle og deretter gjøre de nødvendige forbedringene for å oppnå en målsetning om universell utforming.

Beregningene omfatter ca 360 stasjoner spredt over hele landet. Disse er bygget på forskjellige tidspunkt på over hundre år med svært forskjellige krav og standarder som forutsetning. De fleste har i tillegg vært gjenstand for ombygginger og forandringer i tidens løp. Kartleggingen er basert på forskjellige skriftlige og tallmessige oversikter hvorav Network Statement er sentralt. I tillegg er det benyttet fotografier fra stasjonene. For å fastlegge kostnaden på tiltakene, har vi benyttet en metode hvor de mulige tiltakene er relativt standardiserte (1 stk. lang plattform, 1 stk. undergang og lignende) hvor variasjonsmuligheten er svært begrenset i forhold til en lokal tilpassning til faktiske forhold, men hvor kostnaden er relativt kjent. Kostnaden på disse enkeltelementene er basert på erfaringstall innhentet fra JBV Utbygging. Kostnaden på disse enkeltelementene er fastlagt etter en alminnelig anvendt metode i slike sammenhenger, og som omtales som "Trippelanslag".

Kostnadene er en middelværdi som omfatter det normale prosentpåslag for planlegging, , nødvendige avgifter og administrasjon, og er gitt i 2007 kr.

Planforslaget og prioriteringene har en tidshorison på mange planperioder i NTP-sammenheng. Hvorledes prisutviklingen vil være framover er usikkert. Anleggsmarkedet i Norge er i dag svært presset. Omfattende ombygginger av eksisterende jernbanestasjoner innenfor et relativt kort tidsrom, vil presse anleggsprisene ytterligere oppover. Dette vil forsterkes av tilsvarende ombygginger av knutepunkter og holdeplasser på vegsiden. Disse konsekvensene er det ikke regnet på.

5.2 Tidligere kostnadsberegninger.

5.2.1 Forutsetning.

Det eksisterende jernbanenettet har til sammen ca. 360 stasjoner/holdeplasser som er i bruk. Antallet varierer noe over tid og endrer seg fra ruteplanperiode til ruteplanperiode. Jernbaneverket opprettholder bruksstandard for en del aktuelle stasjoner som en beredskap, i forhold til mulige endrede behov (dvs. som kan tas i bruk igjen dersom togselskapene ønsker å endre stoppmønster). Her ble benyttet 400 stasjoner for beregningsformål.

Fastlegging av kostnadstallene var på tilsvarende måte grove anslag, men basert på erfaringstall fra nyere anlegg.

Antallet plattformer ble beregnet ut fra følgende forutsetninger: Holdeplasser på fri linje (enkeltspor) har en sideplattform. Antall slike holdeplasser var ca. 132.

Stasjoner med mulighet for kryssing, eventuelt med dobbeltspor, har i gjennomsnitt en sideplattform og en mellomplattform.

Kostnadene for del-tiltakene ble anslått på følgende måte:

Nye anlegg var ikke tatt med i beregningen. Ombygging av eldre lave plattformer ble betraktet som nybygging av en fullverdig plattform i henhold til de krav som gis i regelverket. Kostnadene ved større ombygginger tok utgangspunkt i erfaringstallene fra den nylig bygde plattformen på Kjelsås stasjon på Gjøvikbanen. Kostnaden for en fullverdig plattform på 250 m lengde og 4 m bredde ble derfor satt til 10 mill. Kostnader for utbedring av tilgjengelighet til sideplattformer ble anslått til 0,5 mill. da dette ofte kan skje som mindre terrengmessige endringer.

Kostnadsanslag for utbedring av mellomplattformer er svært usikkert og vil variere sterkt med de lokale forhold.

Tiltaket innebærer i tillegg ofte anlegg av over- eller undergang av sikkerhetsmessige årsaker. Innpassing av ramper for atkomst til selve plattformen kan ofte bety behov for breddeutvidelse av selve plattformen, noe som griper inn i sporanlegg med kjøreledning og signalsystem. Anslagsvis ble dette satt til 10 mill, og kom i tillegg til kostnaden ved ombygging av selve plattformen.

Det ble tatt med ca 150 stasjoner som har eksisterende bygninger med venterom. Tilrettelegging av innganger, pluss eventuelle ombygginger til HC-toalett, ble anslått til 0,5 millioner kroner per stasjon.

Kostnadene til oppgradering av info-systemer ble basert på foreløpige totaltall fra arbeidet med Hovedplan for Publikumsinformasjon. Totalt for et system der all dynamisk informasjonen leveres både visuelt og i form av lyd (til ett sted) på alle stasjoner/holdeplasser (info-punkt) hadde da et foreløpig anslag på ca 450 mill.

5.2.2 Resultat.

Oppsummert lå estimatet på en tilrettelegging for Tilgjengelighet for alle i størrelsesorden 2,4 milliarder, mens en tilrettelegging fullt ut etter prinsippene for Universell utforming vil være vesentlig mer kostnadskreven, i en størrelsesorden på 7,8 milliarder bare på infrastrukturensiden.

Tallene ble lagt til grunn i og omtalt i Jernbaneverkets stamnettutredning.

5.2.3 Tilleggskostnader utløst av eventuelle sikkerhetskrav.

I brevet av 20.02.2007 ble det i tillegg gjennomført en enkel beregning av konsekvensene av om regelen i sikkerhetsforskriften måtte følges fullt ut. I gjeldende "Forskrift om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet" (Sikkerhetsforskriften) er det fastlagt i § 12-3 at nye stasjoner må anlegges på rett strekning eller i kurver hvor radius er minst 2000 m. Det er usikkert om hovedombygginger av stasjoner vil bli omfattet av denne bestemmelsen. Dersom sikkerhetsforskriften kommer til anvendelse vil en rekke stasjoner ikke bli tillatt forbedret på det stedet de ligger i dag, men må nyanlegges i sin helhet på et egnet sted.

I forbindelse med høringen av sikkerhetsforskriften ble det foretatt en beregning av fordelingen/omfanget av strekninger i kurve mindre enn $r = 2000$ m og omfanget av rette strekninger. En tredjedel av nettet ligger i kurve. Det er ikke urimelig å anta at dette også vil omfatte stasjonene. Dette kan da antas å omfatte ca 1/3 av stasjonene, dvs. i størrelsesorden 120 stasjoner.

Kostnadene ved å flytte en stasjon må antas å være vesentlig høyere enn kostnadene med bare en full ombygging av plattformen. De kan grovt anslås med utgangspunkt i erfaringer fra gjennomførte prosjekter og kan antas å ligge i størrelsesorden fra ca 50 millioner til 1 milliard, men med hoveddelen i det lavere området.

Det skal også pekes på at en re-lokalisering av stasjoner vil kunne medføre lengre atkomstvei for en del av trafikkantene, samt at økt reisetid dør-til-dør vil kunne gi negativ virkning på passasjertall og derved mindre samfunnsøkonomisk effekt. Flytting av stasjoner vil således bety flytting vekk fra etablerte markeder. Togselskapene vil kunne miste kunder. Dette vil kunne påvirke selskapenes fortjeneste. Dette er en reduksjon av nytte og kostnad det ikke er regnet på.

5.3 Ny kostnadsberegning.

5.3.1 Forutsetninger for beregningene.

Omfanget av det enkelte deltiltaket og kostnaden ved dette, er derimot basert på en gjennomsnittlig skjønnsmessig beregning basert på en metode med såkalt "trippelanslag" med utgangspunkt i erfaringstall fra tilsvarende gjennomførte tiltak.

For det store antallet stasjoner med lave trafikk tall og perifer lokalisering (kategori E) er det utført en enklere beregning med basis i et felles gjennomsnittlig kostnadsnivå og prisanslag (stk.pris) for et mindre antall "typiske" stasjonstyper.

Som et ledd i kvalitetssikringen det gjennomført to sett av behovsvurderinger og kostnadsberegninger – ett utført av ekstern konsulent (Asplan Viak AS) og ett internt. Begge bygger på de samme enhetsprisene.

Ressursbehov til tiltak for å oppnå tilgjengelighet for alle (TFA) og for å oppnå universell utforming (UU) er vist i tabellen nedenfor. Tiltakene for tilgjengelighet for alle består i hovedsak av ulike tiltak for å skaffe tilgjengelighet til plattformene. En stor del av disse tiltakene er nytt til mellomplattformer. I tillegg inneholder første trinn tiltak knyttet til oppgradering av informasjon slik at den tilfredstiller kravene om samme informasjon gjennom to kanaler (høytaler og skilt).

Tiltakene for universell utforming er i hovedsak heving av plattformer for å oppnå regelverkets høyde på 76 cm.

5.3.2 Resultat.

Beregningene har gitt som resultat at en oppgradering til tilgjengelighet for alle vil koste ca 2,5 milliarder kroner, og en oppgradering videre til universell utforming vil koste ca 1,5 milliarder kroner i tillegg.

5.4 Vurdering av kostnadsoverslagene

Forskjellen mellom estimatene fra JBV 2006 og 2007 og i forhold til estimatene fra den eksterne konsulenten indikerer en betydelig usikkerhet i bedømmingen av

investeringsbehovet. Noe av forskjellene mellom JBVs og den eksterne konsulentens estimater kan skyldes ulike vurderinger av hvilke tiltak som er nødvendige for å oppfylle kravene til henholdsvis "Tilgjengelighet for alle" og "Universell utforming."

De forholdsvis mye lavere estimatene for UU i 2007 kan skyldes at man i den konkrete vurdering av den enkelte konkrete stasjonen for eksempel forutsetter løsninger med utbedring av plattformer framfor mer omfattende full erstatning/nybygging som var forutsetningen i den mer skjematiske metoden som ble benyttet i det første anslaget. Det er i den siste beregningen heller ikke vektlagt og muligens tatt tilstrekkelig høyde for følgekostnader der hvor tiltakene for eksempel utløser en linjeomlegging. I slike tilfelle kan også kostnader til planlegging, prosjektering og grunnverv være undervurdert. Antallet stasjoner i den første beregningen omfattet et større antall stasjoner enn i den siste.

De nyeste kostnadsanslagene for nivået "Universell utforming" ligger betydelig lavere enn anslagene fra 2006. Ut fra vår vurdering av forskjellene vil vi inntil videre fastholde totalsommene i anslagene fra 2006, men gjennomføre en mer omfattende kvalitets sikring av estimatene for de enkelte stasjoner. Sammensetning av tiltakspakker, tidfesting av milepæler og avstemming av tiltak mot andre deler av Jernbaneverkets prosjektportefølje forutsettes gjennomført i det videre arbeidet med Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Med de usikkerhetsmomentene som er påpekt vil vi som grunnlag for den anbefalte gjennomføringsstrategien bruke de høyeste estimatene for oppgradering til "Tilgjengelighet for alle" (2,5 milliarder kr første trinn) og "Universell utforming" (7,8 milliarder kr totalt).

Nødvendige investeringer i tog er ikke medregnet her.

5.5 Finansiering

5.5.1 Budsjettkonsekvenser for JBV.

Nye velferdstiltak som genererer administrative og økonomiske kostnader bør ideelt følges opp med økte bevilgninger. I realiteten må man være forberedt på å redusere aktiviteten på et eller flere andre områder med de konsekvenser dette får. Dersom kostnadene skal dekkes innenfor investeringsrammen, så vil andre planlagte investerings-tiltak måtte utgå eller utsettes. Dette vil være den reelle kostnaden for Jernbaneverket og samfunnet. Konsekvensene vil være lavere måloppnåelse mht. kollektivandeler, reisetid, næringslivets transportkostnader, ulykker og miljø. Det bør synliggjøres hva finansieringen av de nødvendige tiltakene utgjør i form av fortregning av andre tiltak og aktiviteter samt påvirkning på fastsatt mål-oppfyllelse. Nye tiltak som kommer inn fra siden og som spiser av rammen vil måtte innpasses i Kap. 1350 Post 30 Investeringer i linjen. Jernbaneverket har ikke per dato foretatt noen konkret vurdering av hvilke tiltak/aktiviteter som må nedprioriteres, men vil måtte anvisse inndekningsforslag i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-19 dersom ikke de nye tiltakene følges opp med økte bevilgninger.

5.5.2 Offentlig kjøp.

Rammene for togselskapenes muligheter til å gjennomføre en systematisk utvikling av forbedringstiltak for tilgjengelighet for alle og universell utforming er styrt av de alminnelige rammeforutsetningene i markedet og kravene til en foretningmessig forsvarlig drift. Togselskapene vil derfor være avhengig av hvorledes markedet både etterspør tilbudene og gir muligheter for å tilfredsstill disse innenfor rammen av inntektsmuligheten for virksomheten.

Samfunnet prioriterer målene om tilgjengelighet og samme rett for alle til å bruke de reisetilbudene som finnes. På samme tid gjelder en målsetning om å understøtte de transporttilbudene som er samfunnsmessig og miljømessig lønnsomme. Dette gjøres ved at det er opprettet en ordning med offentlig kjøp av transporttjenester. Som kjøper av transporttjenester i stort omfang står staten i en særstilling i forhold til å kunne etterspørre og gi økonomisk grunnlag for framskaffe tilbud på de ytelser

som er ønskelige. Staten, gjennom kjøp av togtrafikkjenester, kan således stille de nødvendige krav til selgeren av tjenestene. Det er derfor være en god løsning å etablere et nærmere samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, togselskapene, Statens Jernbanetilsyn og Jernbaneverket for å oppnå bedre samhandling i tilgjengelighetsspørsmål ved anskaffelse og drift av persontogmateriell. Spesielt gjelder det tidligfasen av prosesser som kan lede til bedre totalløsninger hvor infrastruktur og togprodukt i sum leverer passasjerene en "sømløs" reise.

6 Strategi for gjennomføring

6.1 Mål, krav og forutsetninger

Med referanse til Samferdselsdepartementets oppdragsbeskrivelse legges det særlig vekt på å realisere trafikantnytte fortløpende på veien mot det langsiktige målet "Universell utforming." Det skal derfor utvikles en strategi som gir mest mulig nytte tidligst mulig.

Det er videre en ambisjon at man skal ende opp med et resultat som er basert på universell utforming.

Utvikling av infrastruktur og materiell skal være samordnet slik at man får maksimal samlet nytte for passasjerene.

Det er knyttet usikkerhet til hvordan sammensetningen av materiellet vil utvikle seg. Dette vil være avhengig av trafikkutviklingen i forhold til NSB's muligheter til å kjøpe nytt materiell, og det vil være avhengig av hvilke føringer det blir på materiellsiden fra en sannsynlig ny lov om diskriminering og tilgjengelighet.

Vi har som utgangspunkt forutsatt følgende:

- Nytt materiell som kjøpes inn vil være basert på universell utforming og det vil bli brukt slik at man får maksimal nytte av det.
- Selv med omfattende kjøp av nye tog, vil majoriteten av materiellparken bestå av de togene man har i dag, da mange av disse er relativt nye og fortsatt har lang levetid.
- Det vil gå en del tid før andelen av nytt og universell utformet materiell er så stor at det vil kunne benyttes bare nytt materiell på større deler av tilbudet og at man dermed får full nytte av plattformer med ny høyde.

6.2 Drøfting av prioriteringsprinsipper

6.2.1 Innledning

Av mange grunner er det nødvendig med en trinnvis utvikling med et svært langsiktig perspektiv. For å kunne utvikle en strategi for dette er det en rekke enkeltspørsmål som må vurderes. Disse er drøftet kort i det følgende.

6.2.2 "Tilgjengelighet for alle" i forhold til "universell utforming".

Et viktig valg er hvilket ambisjonsnivå de enkelte trinn av denne fornyelsesprosessen skal legge seg på:

1. Skal man sikre tilgjengelighet for alle før man gjør tiltak med sikte på universell utforming, eller skal den enkelte stasjon opprustes direkte til universell utforming med det samme?
2. Hvis man starter med tilgjengelighet for alle, skal alle stasjonene oppgraderes til dette nivået før man starter med videre oppgradering til universell utforming?

Det å sikre minimums tilgjengelighet slik at alle kan reise og ha en forutsigbar tilgjengelighet anses som det viktigste. Tiltak for tilgjengelighet for alle vil være en del av en senere universell utforming og vil derfor ikke representerer bortkastede investeringer. Universell utforming innebærer heving av plattformene til en standard høyde på 76 cm. Tiltakene vil ha et betydelig ressursbehov, slik at utviklingen vil ta lang tid. Av tilsvarende årsaker vil det ikke være nok tilpasset materiell som kan dra full nytte av universell utformings-løsningene med hevede plattformer før på et senere tidspunkt.

Det kan være ønskelig å dra full nytte av nytt materiell der hvor det settes inn. Det kan derfor bli aktuelt å vurdere å oppgradere til universell utforming på de strekninger som har mest trafikk og som etter hvert får nytt materiell, *før* absolutt alle stasjoner har fått tilgjengelighet. Dette vil gi generelle driftsgevinster i form av kortere oppholdstid på stasjonene når man får innsteg i nivå. Man vil kunne

redusere reisetiden, og gjøre tilbudet mer attraktivt. På de stasjonene som gjenstår, vil trafikken være lav og det totale nyttetapet vil være lavt.

Vi anbefaler likevel at man i utgangspunktet sikrer tilgjengelighet for alle som et første trinn.

6.2.3 Stasjonskategorier.

Som grunnlag for sammensetning av tiltakspakker og plassering av milepæler har vi valgt å gruppere tiltakene geografisk og i forhold til trafikkmengde og knutepunktsfunksjon.

Inndelingen av stasjoner er i hovedsak basert på trafikk tall, betydning regionalt og knyttet til strekningen som trafikkeres av de forskjellige togprodukt/ruter.

Trafikktallene er beheftet med stor usikkerhet. Pr. i dag finnes det ikke et system for statistikk over av- og påstigende på den enkelte stasjon. Togselskapene foretar tellinger, men resultatene er ikke direkte tilgjengelig for utenforstående. Når det elektroniske billettsystemet kommer i drift, vil det kunne trekkes ut mer nøyaktige oversikter, men det gjenstår å se i hvilken grad dette kan bli nyttiggjort. Som grunnlag for den beregningen som er gjort her, foreligger det ikke tellinger som er ajourført. De foreliggende tallene for ÅDT har grunnlag i en telling fra år 2000. Grunnlagsopplysningene her er gruppert innenfor trinn med en nedre og øvre verdi som gir et ganske stort spenn for den enkelte stasjon. Grupperingen er foretatt på grunnlag av middelverdien som så er oppjustert med en faktor som speiler utviklingen i reisendeantallet på jernbane generelt for landet i perioden fra 2000 og fram til i dag. Tallene antas likevel å gi et relativt troverdig bilde av forskjellene mellom stasjoner og er derfor benyttet i prioritering sammenheng, men må benyttes med forbehold i forhold til faktisk situasjon på den enkelte stasjon i dag.

Knutepunktsbegrepet er definert som en kombinasjon av et krav om overgang og korrespondanse med andre trafikkslag (også inkludert tilrettelegging for parkering av bil/innfartsparkering), kombinert med et krav om å være et tettsted/handelssenter med lokal eller regional betydning som er et reisemål i seg selv. Flere av disse egenskapene forutsettes å være tilsted for at en stasjon kan karakteriseres til å være et knutepunkt. Denne inndelingen er i det videre brukt som et grunnlag for å drøfte prioritering og strategi i hovedkapittel 6.

6.2.4 Rekkefølgen for utvikling av tilgjengelighet til stasjonene.

Nytten av tiltak er i hovedsak knyttet til hvor mange passasjerer som får nytte av de enkelte tiltak. I tillegg må man se antall passasjerer i forhold til kostnader.

Med utgangspunkt i en slik nytte-kostnadsbetraktning for hver stasjon kan man i utgangspunktet sette opp en prioriteringsliste for rekkefølgen mellom enkeltstasjoner. I hovedsak vil de mest trafikkerte stasjonene da utbedres først. Tiltakene vil være spredt over landet, men med en stor del i de mest trafikkerte områdene. I praksis vil dette si IC-triangelet mellom Lillehammer, Skien og Halden.

Prioriteringen basert på trafikkmengde vil være basis.

Dette prinsippet kan modereres av enkelte andre momenter:

1. Strekningsnytte

Det gir en ekstra effekt når alle stasjoner innenfor en strekning har tilfredsstillende og forutsigbar standard. Virkningen av dette tilsier at også mindre trafikkerte stasjoner kan være aktuelle å oppgradere for å oppnå dette. Strekningsnytte vil derimot reduseres noe i betydning dersom man får en presis informasjon om tilgjengelighet. Da vil man i det minste få en forutsigbarhet, også om stasjonene er på ulikt nivå tilgjengelighetsmessig. Vi foreslår at man *ikke* starter med en slik strekningsvis prioritering, men vurderer å prioritere opp enkelte stasjoner dersom det bare er en eller ganske få stasjoner som mangler på at en hel strekning får økt tilgjengelighetsnivå.

2. Betydningen av knutepunkter/endestasjoner

Det kan være forhold knyttet til betydningen av stasjonene i det totale trafikkbildet som gjør at noen bør prioriteres opp. Knutepunkter kan for eksempel prioriteres høyere enn trafikktallet alene tilsier da disse inngår i større reisekjeder. Ved å prioritere knutepunkt vil man i hovedsak også prioritere de mest trafikkerte stasjonene, siden det bare er noen få stasjoner med stor trafikk som ikke samtidig

er knutepunkter. Men noen knutepunktstasjoner kan ha mindre trafikk, men har viktig lokal knutepunktsfunksjon for det geografiske området og bør inngå.

3. Temavis oppgradering

Temavis oppgradering kan være aktuelt. For eksempel kan informasjonssystemet oppgraderes over en hel strekning. Temavis oppgradering bør vurderes tema for tema. I hovedsak er det informasjonstilbudet som kan tenkes å bli trukket ut på denne måten. Det vil si at dette kan utvikles etter en egen plan (planen foreligger). Det fjerner tilgjengelighetsproblemene for noen av passasjergruppene. Motivet for å gjøre dette kan også være rent arbeidsmessig – at det er billigere å ta alle stasjoner innenfor ett område. For andre tiltak, som belysning, ledelinjer og fysiske tiltak som heiser og ramper er det i mindre grad aktuelt å dele opp etter tema. Dette vil ofte øke kostnadene og man får midlertidige løsninger og byggeplasspreg over en lenger periode.

Konklusjonen er at man i tillegg til trafikkvolum bør legge vekt på knutepunktstasjoner og endestasjoner, og at man ikke legger vekt på strekningsvis oppgradering før det eventuelt bare gjenstår et lite antall stasjoner på en strekning.

Temavis oppgradering er derimot aktuelt for informasjonstiltakene.

6.2.5 Rekkefølge for oppgradering til universell utforming.

I hovedsak bør man legge den samme prioritering som over til grunn, men betydningen av å oppgradere hele strekninger kan i denne fasen vektlegges noe høyere. Det vil være en kvalitetsheving å få alle stasjoner innenfor samme rutetilbud opp på dette nivået, og at det også vil ligge kjøretidsbesparelser i dette. Nyten her er avhengig av samspill mellom infrastruktur og materiell. Når man går til investeringer i universell utforming på en stasjon, bør en ha rimelig sikkerhet for at den vil bli trafikkert med materiell som gir full nytte av investeringen.

6.3 Forslag til strategi og prioriteringer for infrastrukturen

Drøftingen foran viser avveiningen mellom de momentene som har betydning for prioritering av innsatsen mellom enkeltstasjoner.

I tillegg vil det være en del generelle tiltak som vil ha god virkning, og som man kan gjennomføre uavhengig av utviklingen av stasjonene. Informasjon om tilgjengelighet og assistanseordning er slike tiltak.

I det følgende har vi satt opp forslag til slike generelle tiltak, og laget et forslag til utvikling av stasjoner basert på drøftingen foran.

6.3.1 Generelle tiltak

Følgende tiltak iverksettes snarest mulig:

1. All nybygging baseres på universell utforming.
2. Plattformhøyde på 760 mm er grunnlag for heving av eksisterende plattformer.
3. Det etableres en mer presis informasjon om tilgjengelighet til stasjoner. Det forutsettes at dette kan skje innenfor arbeidet med en nasjonal reiseplanlegger. Registreringen som må gjennomføres som grunnlag for dette, vil også danne grunnlag for bedre vurderinger av behov og finere gradering av prioriteringene.
4. Assistanseordningen etableres på alle stasjoner, og tilpasses prinsippene i EU's transportpolitikk om at infrastrukturansvarlig skal ha ansvar for ordningen.
5. Utvikling av informasjonen på stasjonene skjer i tråd med vedtatt plan for utvikling av stasjonsinformasjon.

6.3.2 Oppgradering til tilgjengelighet for alle på stasjonene

Forslag til prioritering basert på stasjonskategorier:

1. Knutepunktstasjoner i det sentrale Østlandsområdet.
2. Øvrige stasjoner i det sentrale Østlandsområdet med årssdøgnetrafikk på mer enn 1.000 passasjerer.
3. Knutepunkter og endestasjoner i det øvrige nettet.

4. Øvrige stasjoner i nettet med årsdøgnetrafikk på mer enn 1.000 passasjerer

5. Øvrige stasjoner.

Det gir følgende tabell:

Gruppe av stasjoner	Antall ca.	% av total trafikk
A. Knutepunktstasjoner i det sentrale Østlandsområdet	36	55
B. Øvrige stasjoner >1000 ÅDT i det sentrale Østlandsområdet	37	18
C. Knutepunkt- og endestasjoner i øvrig nett	33	12
D. Øvrige stasjoner > 1000 ÅDT	5	1
E. Øvrige stasjoner	247	14
Sum	358	100

En ser her at stasjonene i gruppe A alene har over halvparten av trafikken. Her må man imidlertid huske på at en reise har to endepunkter, og at en del av denne trafikken vil være knyttet til de øvrige stasjonene. Det er likevel ut fra tabellen grunn til anslå at man for i størrelsesorden 1 milliard kroner kan oppnå tilgjengelighet for ca 70 prosent av trafikken.

6.3.3 Oppgradering til universell utforming

Ved oppgradering til universell utforming legges samme prioritering til grunn som for tilgjengelighet for alle.

Når man har oppgradert de fire første gruppene over til tilgjengelighet for alle, bør en foreta en ny vurdering av om en skal fortsette med de minst trafikkerte stasjonene, eller om en skal satse på å oppgradere enkelte stasjoner eller strekninger til universell utforming.

6.4 Forslag til strategi og prioriteringer for togmateriell.

6.4.1 Innledning.

Flere togselskap opererer på det norske jernbanenettet. NSB er volummessig den største operatøren. I det følgende er gjengitt opplysninger gitt av NSB med hensyn til strategi og planer for fremtiden. NSB er for øvrig i kontakt med Samferdselsdepartementet om spørsmål rundt anskaffelse av nye tog.

6.4.2 Generelt.

Med hensyn til universell utforming har NSB i dag lagt seg på en generell linje der det skal gjøres tiltak som er forsvarlig uten at det skaper en uforholdsmessig økonomisk byrde for selskapet. Videre er det anbefalt en prosess for brukerinvolvering når man skal finne konkrete løsninger for oppgradering av eksisterende materiell, samt kjøp av nytt materiell.

NSB skal i de nærmeste årene beslutte kjøp av nytt materiell. Ved investeringer i nye tog, blir det lagt vekt på universell utforming. I europeisk sammenheng er NSB en liten togoperatør. NSB er derfor avhengige av de standarder som leverandører og andre togselskaper kommer frem til for universell utforming. Med andre ord er man avhengige av gode internasjonale standarder for universell utforming. Da unngår man mange dyre særløsninger for et begrenset norsk marked. Inntil en slik internasjonal standard er på plass eller det foreligger en nasjonal standard, vil NSB søke å ivareta hensikten med universell utforming ved innkjøp av nytt materiell. De praktiske løsningene av funksjonskravene utformes i samarbeid med brukerorganisasjonene.

6.4.3 Forbedringstiltak på eksisterende tog.

Det er ofte innstigningsforholdene for bevegelsehemmede og rullestolbrukere som er en utfordring i eldre materiell, på grunn av smale dører og stor nivåforskjell mellom plattform og vognulv. NSB arbeider med å forbedre ombordstigningsløsningen i de eldre vognene. Av sikkerhetsmessige hensyn blir

heisen som monteres inn, avhengig av at ombordansvarlig betjener den. Løsningen er derfor ikke å betrakte som full universell utforming, men listes her fordi det er en forbedret løsning i forhold til dagens vogner. En heis som kunden selv kunne betjent måtte hatt svært lav hastighet av hensyn til andres sikkerhet på plattformen, og kunne likevel medført en sikkerhetsrisiko, samt forsinkelser i togtrafikken som følge av operasjonshastigheten.

Det er tre prosjekter som pågår nå, i tabellen nedenfor listes de tiltak som innarbeides i de respektive typer vogner.

Tiltak	Reduserer spesielt hindring for:	Lokal -tog	Regiontog		
		Type 69C	Type 7	Type 5 Delvis oppgradering	Type 5 Full oppgradering
Rullestolheis	Rullestolbrukere	x	x	x	X
Passasjerinfo system	Hørselshemmede	x	x		X
Passasjerinfo system	Synshemmede	x	x	x	X
Handikaptoalett	Tilgjengelig for bevegelses-hemmede	x	x	x	X
Teleslynge i betjeningsområder	Hørselshemmede		x		X
Stoler	Bevegelseshemmede	x	x	x	X
Dørbetjeningsknapper	Hørsels- og synshemmede	x	x	x	X
Egen plass med innfesting for rullestol	Rullestolbrukere	x	x	x	X
Belysning ved inngang og i kupeene	Synshemmede	x	x	x	X
Merking (form og farge, tekststørrelse)	Synshemmede	x	x	x	X
Oppstilling /godsrom for store rullestoler	Rullestolbrukere		x	x	X

6.4.4 Kostnader til oppgradering av eksisterende tog.

NSB anslår at det koster i størrelsesorden 300 millioner kroner å oppgradere det materiellet som fortsatt skal brukes i persontrafikk til en tilgjengelighetsstandard som i dag finnes i NSB Anbud AS' tog på Gjøvikbanen.

For eksisterende materiell er det ikke mulig å innfri krav til lavgulv (gjelder ikke Type 72 som har lavgulv i to mellomvogner).

6.4.5 Nye tog

NSB har ikke besluttet kjøp av nytt materiell, slik at de totale investeringsrammene er vanskelig å anslå.

7 Sluttord.

Av hensyn til togselskapenes planlegging av anskaffelse og drift av tog er det svært viktig at de tekniske spesifikasjonene for stasjonsinfrastrukturen er entydige, forutsigbare og langtlivende. For å oppnå synergieffekter av investeringer og drift av infrastruktur pluss tog – spesielt nivålikhet mellom plattform og vognulv - må

Jernbaneløstets norm for plattformhøyde ha et "holdbarhetsstempel" som kan bidra til å gi togselskapene et bedriftsøkonomisk forsvarlig grunnlag for togmateriellets anvendelighet over et langt tidsrom – noe som også vil være god samfunnsøkonomi.

En konsekvent, langsiktig fastholdelse av plattformnormen er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for at passasjerene i fremtiden skal kunne oppleve nivålikhet mellom plattform og tog. For å ta ut nytten av standard plattformhøyde må Jernbaneløstet ved fremtidige godkjenninger av nytt persontogmateriell stille krav om innvendig gulvnivå = plattformhøyde. Vi forutsetter også at Staten gjennom kjøp av togtrafikktenester kan stille slike krav til selgeren av tenestene. Vi foreslår at det etableres et nærmere samarbeid mellom Samferdselsdepartementet, togselskapene, Statens Jernbanetilsyn og Jernbaneløstet for å oppnå bedre samhandling i tilgjengelighetsspørsmål ved anskaffelse og drift av persontogmateriell. Spesielt gjelder det tidligfasen av prosesser som kan lede til bedre totaløsninger hvor infrastruktur og togprodukt i sum leverer passasjerene en "sømløs" reise.