

Samferdselsdepartementet
Signe Hovbrender
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår ref.
08/1996-2-RLI

Deres ref.
08/471- SHO

Dato:
19.03.2009

FORSKRIFT OM UNIVERSELL UTFORMING AV RULLENDE MATERIELL TIL JERNBANE - HERUNDER SPORVEI - TUNNELBANE OG FORSTADSBANE

Likestillings- og diskrimineringsombudet viser til Samferdselsdepartementets brev av 19.12.2008. Ombudet har følgende kommentarer til høringsnotatet og forslaget til forskrift.

Begrepsbruk i høringsnotatet

I høringsnotatet brukes begrepet bevegelseshemmede. ”Persons with Reduced Mobility” betyr funksjonshemmede, men i dansk oversettelse har dette blitt ”bevegelseshemmede”. Denne unøyaktigheten er overført til norsk. Ombudet finner dette uheldig idet det kan gi feil signal. Vi mener at begrepet som bør brukes er personer med nedsatt funksjonsevne.

Utforming av billettautomater, holdeplasser og stasjoner

Departementet skriver i sitt høringsnotat følgende:

”Departementet har vurdert det slik at billettautomater, valideringsautomater og liknende normalt ikke er en del av materiellet og har derfor heller ikke stil tekniske krav til utformingen av slikt utstyr.”

I Ot. prp. nr 44 (2007-2008) pkt. 10.2.3.4 fremgår følgende:

”Imidlertid vil fysiske forhold ofte utgjøre de grunnleggende forutsetningene for å kunne benytte tjenesten. For eksempel vil det avgjørende for bruk av en transporttjeneste være den fysiske utformingen av holdeplassen eller stasjonen og billettautomaten samt den fysiske utformingen av selve transportmidlet. Alt dette faller klart innenfor departementets forståelse av fysiske forhold.”

Fra ombudets side stiller en seg på denne bakgrunn uforstående til den konklusjon som er trukket i departementets høringsnotat. Etter vårt syn er det åpenbart at utformingen av billettautomater må være en del av forskriften.

Departementets vurdering på dette punkt synes også å ha hatt andre konsekvenser for forskriftens innhold. Som det fremgår av sitatet fra Ot.prp. nr. 44 (2007-2008) vil også utformingen av holdeplasser og stasjoner falle innenfor de fysiske forholdene knyttet til transporttjenestene. Ombudet forutsetter derfor at også disse forholdene tas inn i forskriften.

Hvis departementet mener at det ikke er nødvendig å gjøre noe med disse forholdene, ber ombudet om en særskilt tilbakemelding om dette så raskt som mulig.

Universell utforming av tjenester

I første avsnitt fremgår det at ”i praksis vil det først og fremst være de fysiske forholdene som vil være gjenstand for universell utforming”.

Ombudet mener at det må stilles krav til universell utforming av tjenester knyttet til transport jfr. også FN-konvensjonen som forutsetter dette. Ombudet viser også til Barne- og likestillingsdepartementets utredningsarbeid om tilgang til varer, tjenester og informasjon rettet mot allmennheten. Fra politisk hold er det understreket at det er viktig at de norske internrettslige regler som er nødvendige for å oppfylle FN-konvensjonen, må være på plass før FN-konvensjonen kan ratifiseres. Etter ombudets vurdering er det derfor nødvendig at departementet ser nærmere på denne problemstillingen.

Sanntidsinformasjon

I tredje avsnitt i høringsnotatet fremgår at det blir stilt krav til universell utforming av teknisk utstyr plassert i (tog)materiellet, Ombudet kan imidlertid ikke se at dette er reflektert i forskriften. Ombudet mener at det må stilles krav om

sanntidsinformasjon i tilgjengelig format for jernbane, og ikke bare for sporvei, tunnelbane og forstadsbane, jf forskriftsutkastets § 4 d.

Trinnfri innstigning i forreste dør

I fjerde avsnitt åpner departementet for at trinnfri innstigning ikke skal gjelde den forreste døra dersom dette ikke er mulig/hensiktsmessig. Ombudet kan ikke se at departementets argumentasjon for en slik konklusjon framgår av høringsnotatet. Noen passasjerer vil trenge assistanse fra fører slik som på buss, og derfor ha behov for å benytte forreste dør. Forreste dør må også vurderes som en del av hovedløsningen, og som sådan falle inn under kravene i § 9 i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Det bør derfor kreves at forreste dør er tilgjengelig trinnfritt, slik som på lavgulvsbusser.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Det fremgår av notatet at tiltaket vil kunne øke antallet passasjerer med nedsatt funksjonsevne på jernbanen. Den samfunnsmessig nytte er ikke vurdert. I vurderingen av den samfunnsøkonomisk nytten må man ta utgangspunkt i at det ikke bare er funksjonshemmede som har nytte av universell utforming av transportmidler. Ombudet mener at det må legges til grunn at ca 20 % av befolkningen har problemer med å bruke offentlig transport og at dette inkluderer flere enn funksjonshemmede, bl.a. eldre, gravide og andre. Den samfunnsmessig nytten av universell utforming er derfor reelt større enn det som fremgår av departementets høringsnotat.

Likestillings- og diskrimineringsombudet vil understreke at universell utforming ikke nødvendigvis er til for en bestemt gruppe personer. Universell utforming vil tilgodese alle trafikkantgrupper. Nytteeffekten for samfunnet av universell utforming vil derfor være høyere dersom alle fordeler det medfører blir tatt i betraktning. Ifølge James Odeck (professor II ved NTNU og Vegdirektoratet) vil en nytte/kostnadsanalyse av tiltak for å bedre universell utforming i transportsektoren kunne vise at det er lønnsomt å iverksette denne typen tiltak.

FORSLAG TIL FORSKRIFT

Til § 3 (1):

Det foreslås tatt inn et punkt i § 4 om at materiellet skal utstyres med automatisk annonsering av stasjoner via høyttaler og på en elektronisk som må plasseres slik at den kan sees tydelig fra prioritert plass. Se våre kommentarer til punkt 2.

Til § 3 d):

Ombudet foreslår følgende tilføyelse: ”Seksjonen må merkes tydelig for blinde og svaksynte”. Begrunnelsen for dette er at blinde med førerhund ikke skal ha adgang og de har derfor krav på informasjon om dette.

Til § 4 (1) c):

Vi foreslår å endre ”10 % ” til ”20 % ”. Begrunnelsen for dette er at det vil ta høyde for personer som ikke er funksjonshemmede, men som likevel vil dra nytte av tilrettelegging. Dette gjelder feks. eldre, gravide og andre som vil dra nytte av tilrettelegging.

I tillegg mener ombudet at det må stilles krav om at materiellet har minst to rullestolplasser, samt plass for en førerhund. For busser av klasse 1 gjelder slike krav og kravene kan ikke være dårligere for trikk, tunnelbane og forstadsbane.

Til § 5:

Ombudet er i tvil om denne bestemmelsen kan tas inn i en slik forskrift uten å komme i konflikt med ombudets lovhåndheverrolle etter § 9. Som kjent fastslår diskrimineringsombudsloven § 1 at ombudet skal håndheve diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. I Ot. prp. 44 (2007_2008) sies følgende:

”Basert på de utredningene som er gjennomført går regjeringen inn for at det kan innføres krav til universell utforming av nye transportmidler som benyttes til transport i rute, samt biler som benyttes innefor rammen av løyve med spesiell utrustning for transport av funksjonshemmede. Kravene skal gjelde for materiell der avtale om anskaffelse inngås etter 1. januar 2009. Videre kan kravene også gjelde ved større oppgradering av jernbanemateriell og skip i den grad materiellets konstruksjon gjør modifikasjoner teknisk mulig. Det legges til grunn at kravene til den enkelte materielltypen utformes med bakgrunn i Syseutvalgets definisjon av universell utforming. De konkrete kravene til materiell nedfelles i forskrifter til relevant sektorlovgivning.”

Ombudet forstår rollefordelingen slik at sektormyndighetene utarbeider forskriftene, mens ombudet håndhever diskriminerings- og tilgjengelighetsloven herunder de forskriftene som sektormyndighetene har utarbeidet. Dette betyr at vurderingen av om det foreligger diskriminering ligger til ombudet. I denne vurderingen inngår spørsmålet om universell utforming vil være en uforholdsmessig byrde. Det blir etter ombudets vurdering derfor dårlig sammenheng i regelverket, dersom Statens

Jernbanetilsyn skal foreta vurderingen av om det foreligger en uforholdsmessig byrde. Ombudet foreslår derfor at § 5 strykes.

Vennlig hilsen

Med vennlig hilsen

Ingeborg Grimsmo
fungerende likestillings- og diskrimineringsombud

Rune Stureson
seniorrådgiver