

Avdeling for miljø,  
kollektivtransport og veg

KL/

Samferdselskontorene i fylkeskommunene,  
Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

## **VEILEDENDE RETNINGSLINJER FOR DEN FYLKESKOMMUNALE SPESIALTRANSPORTEN FOR FUNKSJONSHEMMEDE (TT-TRANSPORT)**

Det vises til **Handlingsplan for funksjonshemmede på samferdselssektoren.**

Handlingsplanen gir utfyllende opplysninger om bakgrunnen for de veiledende retningslinjene fra staten. Med utgangspunkt i de veiledende retningslinjene bør fylkeskommunene utarbeide et nærmere regelverk som reflekterer lokale prioriteringer. Regelverket bør inneholde bestemmelser for generelle godkjenningskriterier og omfanget av de rettigheter som brukerstatusen gir. Brukerorganisasjonene bør gis en rådgivende rolle i arbeidet med å utvikle transportordninger for funksjonshemmede i fylkeskommunene.

De veiledende retningslinjene er inndelt etter tre hovedpunkter; nemlig kriterier for **brukergodkjenning, tilbudets innhold og saksbehandling.**

### **1) Kriterier for brukergodkjenning**

Som en hovedregel bør følgende grupper kunne gis brukerstatus innen spesialtransporten:

- Funksjonshemmede som ikke kan benytte vanlige kollektive transportmidler.
- Funksjonshemmede som ikke kan benytte vanlige kollektive transportmidler uten store vanskeligheter.
- Funksjonshemmede som har behov for hjelp til transport til/fra kollektive transportmidler.

### **2) Tilbudets innhold**

Som en hovedregel bør følgende prinsipper gjelde for spesialtransportordningen:

- En godkjent TT-bruker bør selv bestemme hvilke formål vedkommende ønsker å bruke transporttilbudet til.
- Egenandelen bør ta utgangspunkt i kollektivtaksten, men må også kunne reflektere den kvalitet som ligger i individuelt tilpasset transport.

- Kupong- og oppgjørssystemer bør utformes på en slik måte at de muliggjør bruk av spesialtransport utenfor såvel egen kommune som fylkeskommune.
- Reisende som har en ledsagerfunksjon overfor TT-brukeren må kunne reise med uten å betale. Brukerens eventuelle behov for ledsager i reisesituasjonen vurderes i forbindelse med godkjenningen. Det må framgå klart på brukerens ID-kort om vedkommende har behov for ledsager.
- Eventuell samordning av TT-transporter må vurderes og tilpasses lokalt blant annet utfra bosettingsmønster og kundegrunnlag.
- Transporttilbudet bør differensieres mellom ulike grupper som gis brukerstatus. Transporttilbudet bør også kunne variere innen ett og samme fylke utfra lokale forhold.

### 3) Saksbehandling

Brukerstatus gis etter en individuell vurdering, på bakgrunn av legeerklæring, og i forhold til det regelverk som fylkeskommunen har etablert. Godkjenning av brukere bør skje i *helse- og sosialsektoren* på kommunenivået.

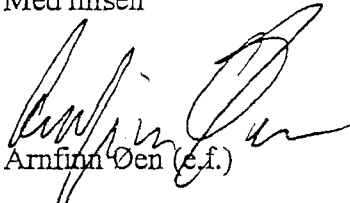
For at sosialetaten på kommunenivået skal ha de beste muligheter for å forvalte sitt ansvar, er det viktig med god kommunikasjon mellom sosialetaten og fylkeskommunens samferdselsetat.

#### *Klageadgang på avslag om brukerstatus*

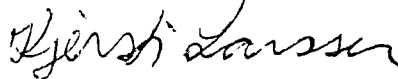
Godkjenning av brukere til spesialtransporttjenesten er å betrakte som enkeltvedtak etter forvaltningslovens definisjoner, og søkere som får avslag vil dermed ha adgang til å klage på vedtaket. Som en hovedregel må fylkeskommunen som ansvarlig for transportordningen være klageinstans. I de tilfeller hvor primærkommunene gjennom egen finansiering har særskilte kriterier for brukerstatus, vil kommunen selv være klageinstans for vedtak som bygger på kommunenes særskilte ordninger.

oooOOOooo

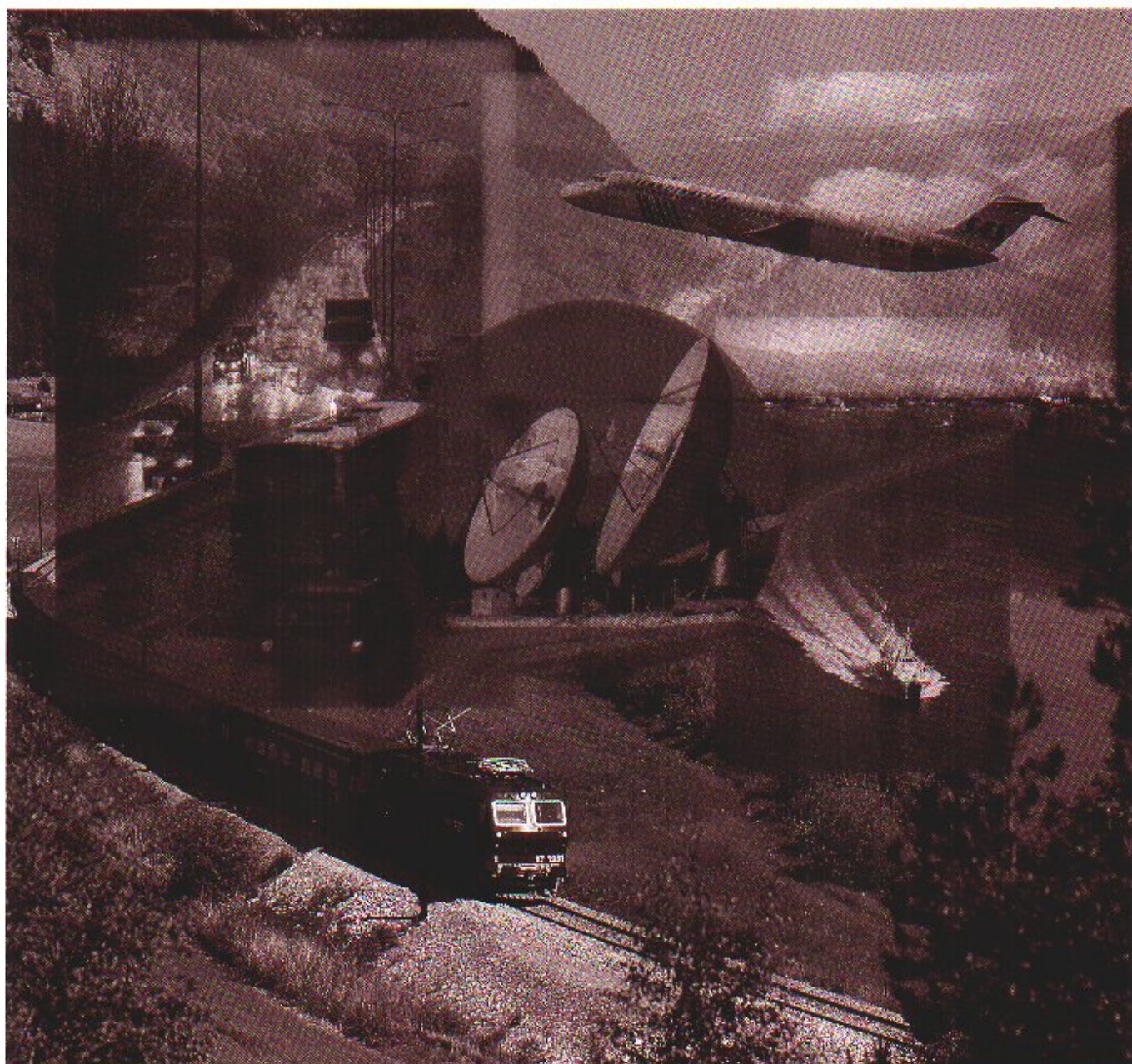
Med hilsen



Arnfinn Øen (e.f.)



Kjersti Larssen



**HANDLINGSPLAN FOR  
FUNKSJONSHEMMEDE  
PÅ SAMFERDSELSSEKTOREN**



**SAMFERDSELSDEPARTEMENTET 1997**

## **FORORD**

Handlingsplanen for funksjonshemmede på samferdselssektoren inngår i Regjeringens arbeid med å gi funksjonshemmede muligheter til deltaking og likestilling i samfunnet. Integrasjonstanken står sentralt i dette arbeidet. For å få til integrasjon er det viktig at alle beslutningstakere er seg sitt ansvar bevisst. Det gjelder både stat, fylkeskommuner og kommuner. I handlingsplanen klargjøres derfor ansvarsdelingen for transport og kommunikasjon mellom forvaltningsnivåene.

Staten har blant annet ansvar for å fastsette rammevilkår og for å veilede kommuner og fylkeskommuner. Planen inneholder derfor blant annet veiledende retningslinjer for den fylkeskommunale spesialtransporten.

Samferdselssektoren har gjennomgått store endringer de siste årene. Det er gjennomført store satsinger på veg og bane, og nye teknologiske løsninger er utviklet, for eksempel på telesektoren. Denne utviklingen har også i stor grad kommet funksjonshemmede til gode, både i form av bedret tilgjengelighet og i form av bedre hjelpemidler. Forbedringene i årene som kommer vil også inngå som en integrert del av aktivitetene på samferdselssektoren.

Det er mitt håp at handlingsplanen vil bidra til økt innsikt og engasjement både hos beslutningstakerne og hos brukerne.

Sissel Rønbeck  
Samferdselsminister

# INNHOOLD

1	INNLEDNING	4
2	SAMMENDRAG	4
2.1	Transport	4
2.2	Post og telekommunikasjon	6
3	BAKGRUNN OG POLITISK GRUNNLAG FOR ARBEIDET	6
3.1	Bakgrunn for handlingsplanen	6
3.2	Hva er funksjonshemming i transportsammenheng?	7
3.3	Generelle utviklingstrekk som påvirker omfanget av forflytningshemmede	8
3.4	Ansvarsdeling, innsats og virkemidler overfor funksjonshemmede	8
4	VEG- OG SJØTRANSPORT	12
4.1	Ansvarsdelingen i sektoren	12
4.2	Utbygging og utbedring av vegnettet	12
4.3	Ferjer og ferjeleier	14
4.4	Trafikant og kjøretøy	15
4.5	Kollektivtransport	15
4.6	Spesialtransport	17
5	JERNBANE	21
5.1	Innledning	21
5.2	Statusbeskrivelse	21
5.3	Tiltak framover	22
6	LUFTFART	23
6.1	Innledning	23
6.2	Status og planer framover	23
7	POST	25
7.1	Posten Norge BAs rolle	25
7.2	Statusbeskrivelse og tiltak som videreføres	25
8	TELEKOMMUNIKASJON	27
8.1	Statens teleforvaltnings rolle	27
8.2	Telenors rolle	27
8.3	Statusbeskrivelse for sektoren	28
8.4	Tiltak framover	29
9	REFERANSER – LITTERATUR	31



## I INNLEDNING

Formålet med denne handlingsplanen er å gi en systematisk oversikt over tiltak for funksjonshemmede innenfor samferdselssektoren. Et viktig mål er å bidra til økt kunnskap og bevissthet på alle forvaltningsnivåer innen samferdselssektoren, slik at funksjonshemmede brukere kan få et bedre fungerende tjenestetilbud.

Planen legger vekt på å klargjøre:

- Samferdselsdepartementets overordnede ansvar for rammevilkår, forsøk, veiledning, informasjon, koordinering overfor etatene, prioriteringer i sektorplaner og budsjett.
- Rollene til samferdselsetatene Statens vegvesen, Jernbaneverket, Luftfartsverket og Statens teleforvaltning, og til Telenor AS, Posten Norge BA og NSB BA.
- Fylkeskommunenes ansvar, herunder dør-til-dør transport og veiledende retningslinjer for slik transport.

## 2 SAMMENDRAG

Handlingsplanen er en samlet framstilling av samferdselstiltak med betydning for funksjonshemmede. Framstillingen bygger på gjeldende politikk, ansvarsforhold, virkemidler og ressursbruk basert på rammer og prioriteringer trukket opp blant annet i sektorplanene (dvs. Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97, Norsk jernbaneplan 1994–97, Norsk luftfartsplan 1993–97). Det vises dessuten til stortingsmeldingen om grunnlaget for samferdselspolitikken [St. meld. nr. 32 (1995–96)] for en helhetlig gjennomgang av samferdselspolitikken. **Hovedprinsippet** for samferdselspolitikken er at **funksjonshemmede skal integreres**. Med dette menes at funksjonshemmede som brukere av transport-, post- og teletjenester i størst mulig grad skal kunne betjenes ved at de ordinære systemer tilrettelegges. Spesielle løsninger anses som et tillegg. Tiltak og tilrettelegging for funksjons-

hemmede er, og bør fortsatt i hovedsak være, integrert i den generelle aktiviteten i samferdselssektoren. Samferdselssektoren deles ofte inn i to deler:

- transport av personer og gods (fysisk ferdsel)
- telekommunikasjon og post.

### 2.1 TRANSPORT

Innen transportdelen vil tilrettelegging for funksjonshemmede omfatte infrastruktur, transportmidler og terminaler. Viktig er også administrative og økonomiske forhold vedrørende spesialtransportordningen, samt politikk og regelverk i forbindelse med parkerings- og førerkortbestemmelser mm.

Ulike grupper funksjonshemmede kan ha varierende behov i transportsammenheng. En del personer som i medisinsk forstand er å betrakte som funksjonshemmede, har i liten grad problemer med gjøre nytte av ulike transporttjenester. På den annen side er det et stort antall personer som ikke vil regne seg som funksjonshemmede som har vansker med å kunne benytte ulike transporttilbud. Det vil blant annet gjelde mange eldre. I transportsammenheng bruker man derfor gjerne begreper som forflytningshemming eller mobilitetshemming. Til denne gruppen regnes personer som har vansker med å benytte vanlige kollektive transportmidler.

Samlet sett yter det offentlige en omfattende innsats for å lette situasjonen for forflytningshemmede. Dels har forflytningshemmede nytte av de generelle transporttiltak som gjennomføres. Dels er tilrettelegging spesielt med tanke på funksjonshemmede integrert i ordinære samferdselstiltak. I tillegg til ressursinnsatsen som ligger inne i den generelle aktiviteten, kommer en betydelig direkte offentlig støtte for å avhjelpe forflytningspro-

blemer. Fylkeskommunenes ressursinnsats til spesialtransport for funksjonshemmede lå i 1995 på ca. 229 mill. kr. Inkludert bidrag fra primærkommunene utgjorde kommunesektorens forbruk i 1995 om lag 242 mill. kr til dette formålet. Over folketrygdens budsjett ytes bilstønad og grunnstønad knyttet til transport som samlet utgjør anslagsvis 750–800 mill. kr årlig. Det offentlige bruker dermed om lag en milliard kr årlig i direkte støtte til transport for forflytningshemmede.

Viktige punkter som tas opp i transport- og ferdselsdelen i planen:

- Regjeringen har i perioden 1994–97 lagt opp til en sterk satsing på utbygging av veg og bane. Denne satsingen kommer også funksjonshemmede til gode i form av bedret standard og bedret framkommelighet.
- Regjeringen vil også i framtidig transportpolitikk gi spesiell prioritet til utbygging av jernbane og øvrig kollektivtrafikk. Dette vil bidra til fortsatt forbedring av framkommeligheten for funksjonshemmede.
- Regjeringen legger generelt vekt på god samordning mellom transportmidler, jf. St. meld. nr. 32 Om grunnlaget for samferdselspolitikken. Spesielt ser Regjeringen det som viktig med en sterkere og mer samordnet innsats for etablering av kollektivterminaler.
- I perioden 1994–97 er det lagt opp til en sterk satsing på utbygging av gang- og sykkelveger. Utbygging av gang- og sykkelveger er viktig for mange forflytningshemmede, spesielt ved korte transporter i nærmiljøet.
- I retningslinjene for veg- og gateutforming er det innarbeidet en rekke konkrete anvisninger på hvordan veganlegg kan utformes slik at de ivaretar funksjonshemmedes behov.
- Riksvegferjer og ferjeterminaler vil bli bedre tilpasset funksjonshemmede ved nybygging og ombygging.
- NSB og Jernbaneverket arbeider for å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede blant annet ved anskaffelser av togmateriell, utforming av stasjoner, diverse informasjonstiltak, etc.
- Luftfartsverket arbeider for forbedret tilgjengelighet for funksjonshemmede ved tilrettelegging og harmonisering av infrastruktur på lufthavnene, veiledning og informasjonstiltak rettet både mot funksjonshemmede og bakke- og flypersonell. Luftfartsverket har dessuten et eget samarbeidsforum med representanter for flyselskapene og funksjonshemmedes organisasjoner.
- Samferdselsdepartementet vil utrede spørsmål om eventuell lovhjemmel eller regelverk som i større grad ivaretar tilgjengelighet til transportmidler for funksjonshemmede.
- Samferdselsdepartementet vil prioritere utvikling av tilrettelagt transport for funksjonshemmede innen rammene for Forsøksordningen for utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport.
- Det fylkeskommunale ansvaret for lokal kollektivtransport, inkludert spesialtransport, videreføres.
- Handlingsplanen trekker opp veiledende retningslinjer for den fylkeskommunale spesialtransporten. Hovedpunkter i den statlige veiledningen til fylkeskommunene om utforming av tilbudet omfatter kriterier for brukergodkjenning, tilbudets innhold og saksbehandling.
- Handlingsplanen skisserer opplegg for lokale prøveprosjekter med utvidet transporttilbud hvor transport i forbindelse med arbeid og utdanning skal prioriteres.

## 2.2 POST OG TELEKOMMUNIKASJON

Innen post og telekommunikasjon vil tilrettelegging for funksjonshemmede hovedsakelig dreie seg om behovsorientert produktutvikling. Videre vil informasjon om tilgjengelige produkter og tjenester være viktig.

Viktige punkter innen post- og telekommunikasjonsdelen i planen:

- Gjennom Postbanken er det etablert en tjeneste for særskilt behandling av blankettbasert betalingsformidling for blinde og svaksynte. I denne tjenesten inngår også veiledning til aktuelle brukere.
- Posten Norge BA påtar seg porto- og avgiftsfri framsending av blindeskrift både til innland og utland.
- Telenor AS gir økonomisk støtte til hørselshemmedes telefonbruk med 150 gratis tellerskritt pr. kvartal.
- Telenor AS gir økonomisk støtte til synshemmede som kompensasjon for samtaler til Opplysningen (180). Synshemmede får refundert 5% av det totale antall tellerskritt, med en øvre grense lik 150 tellerskritt pr. kvartal.
- FOU-virksomhet har ført til utvikling av en rekke spesialprodukter som gjør det mulig for personer med ulike funksjonshemminger å kommunisere med andre via telenettet (f. eks. teksttelefon og trygghetstjenester i hjemmet).
- Katalogen "Teleprodukter og teletjenester for funksjonshemmede og eldre" gir råd og veiledning om tilgjengelige tjenester og produkter.

## 3 BAKGRUNN OG POLITISK GRUNNLAG FOR ARBEIDET

### 3.1 BAKGRUNN FOR HANDLINGSPLANEN

St. meld. nr. 92 (1984–85) Om transport for funksjonshemmede presenterte hovedtrekk i Regjeringens politikk for å bedre transportforholdene for funksjonshemmede. I meldingen ble det lagt opp til å øke satsingen på tilrettelagte kollektive transportmidler og spesialtransport for funksjonshemmede. Det ble lagt vekt på at transporttilbudet for funksjonshemmede i størst mulig grad burde integreres i samfunnets øvrige transportsystem. Arbeidet med tilrettelegging ble forutsatt å inngå både organisatorisk og økonomisk i de ulike myndigheters "ordinære" arbeid. Meldingen la videre opp til at tilrettelegging av kollektivtransport og spesialtransport for funksjonshemmede skulle være en fylkeskommunal oppgave på linje med andre fylkeskommunale oppgaver (som f.eks. videregående utdanning, sykehusdrift, samferdsel mm). Fylkeskommunene skulle dermed, i samsvar med prinsippene for inntektssystemet for kommunesektoren, utforme sine tilbud og finansiere dem innenfor egne budsjettrammer uten øremerking av midler fra statens side.

I sin innstilling til Stortinget [Innst. S. nr. 106 (1985–86)] vurderte samferdselskomiteen lovfesting av funksjonshemmedes rett til transport, men fant ikke å ville foreslå dette. Komiteen understreket imidlertid at det er en forutsetning at ordningen med transport for funksjonshemmede skulle bygges ut slik at det etableres likeverdige tilbud uavhengig av den enkeltes sosiale og økonomiske situasjon og bosted.

Samferdselskomiteen har også senere tatt opp saken, blant annet i innstillingen til statsbudsjettet



for 1992 [Budsjett-innst. S. nr. 14 (1991–92)].  
Komiteen hadde da følgende merknad:

"Komiteen vil be om at det utarbeides en nasjonal fremdriftsplan for utbyggingen av dør-til-dør transport for funksjonshemmede med sikte på en gradvis gjennomføring innenfor en rimelig tidsramme, og med nasjonale retningslinjer i den forbindelse. Komiteen vil be om å bli orientert om arbeidet og kostnadene i tilknytning til en slik plan. Komiteen vil videre be om at arbeidet med handlingsplanen for ferdsel for funksjonshemmede følges opp og orienteres om i budsjettet for 1993."

I statsbudsjettet for 1993 varslet Samferdselsdepartementet at det ville bli satt i gang arbeid med å få gjennomført en **statusundersøkelse** om transport for funksjonshemmede. Departementet la i den forbindelse vekt på at en slik undersøkelse ville være nødvendig som grunnlag for det videre arbeidet på feltet.

Statusundersøkelsen om transport for funksjonshemmede ble igangsatt i samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og Kommunenes sentralforbund. Et forprosjekt gikk forut for selve statusundersøkelsen som pågikk i tiden august 1993 til august 1994. Hovedrapport fra prosjektet ble avgitt til departementet høsten 1994 ("Mellom samferdsels- og sosialpolitikk – En statusrapport om transport for funksjonshemmede", FOU-rapport nr. 150, 1994 Agderforskning).

I arbeidet med handlingsplanen har det blitt lagt vekt på at framstillingen skal omfatte hele samferdselssektoren, dvs. både transport og post og telekommunikasjoner. Oversikten er utarbeidet i et nært samarbeid med Vegdirektoratet, NSB BA og Jernbaneverket, Luftfartsverket, Posten Norge BA, Statens teleforvaltning og Telenor AS.

### 3.2 HVA ER FUNKSJONSHEMMING I TRANSPORTSAMMENHENG?

Det er vanlig å dele funksjonshemmede inn i hovedgrupper etter funksjonshemmingens art:

- bevegelseshemmede
- hørselshemmede
- synshemmede
- psykisk utviklingshemmede
- skjulte funksjonshemminger  
(for eksempel psykiske problemer, diabetes, hjerteproblemer, dysleksi, allergi).

De ulike gruppene vil kunne ha varierende behov i transportsammenheng. En del personer som i medisinsk forstand er å betrakte som funksjonshemmede har i liten grad problemer med å gjøre nytte av ulike transporttjenester. På den annen side er det et stort antall personer som ikke vil regne seg som funksjonshemmede som har vansker med å kunne benytte ulike transporttilbud. Det vil blant annet gjelde mange eldre. I transportsammenheng bruker man derfor gjerne begreper som **forflytningshemming eller mobilitetshemming**. Til denne gruppen regnes personer som har vansker med å benytte vanlige kollektive transportmidler.

Det er ikke foretatt noen undersøkelse av hvor mange forflytningshemmede det er i Norge. I statusrapporten gjengis følgende anslag basert på prosentandeler av befolkningen beregnet i en svensk utredning, jf. også Stortingsmelding nr. 92 (1984–85) Om transport for funksjonshemmede (anslag på antall personer er basert på befolkningstall pr. 1. januar 1996 fra Statistisk Sentralbyrå):

- Personer med så alvorlige funksjonshemminger at de har behov for transport med spesialkjøretøy eller med ledsager: **0.25 %** (11 000).
- Personer som med vanskeligheter kan reise

med kollektive transportmidler, og som har behov for hjelp ved reisens begynnelse og slutt, dvs. behov for uføretransport (men ikke med spesialkjøretøy): **2.75%** (120 000).

- Personer med (betydelige) problemer i forhold til å benytte ordinær kollektivtransport: **3%** (131 000).
- Personer som kan anvende kollektive transportmidler, om enn med varierende vanskelighetsgrad: **6%** (262 000).

Det må understrekes at det er svært stor usikkerhet knyttet til slike tall.

Gruppen forflytningshemmede eller funksjonshemmede i transportsammenheng er svært uensartet. Blant annet av den grunn sier tallene ovenfor ikke noe om opplevd behov for transport hos disse gruppene. Her spiller for eksempel livssituasjon og alder inn.

### **3.3 GENERELLE UTVIKLINGSTREKK SOM PÅVIRKER OMFANGET AV FORFLYTNINGSHEMMEDE**

Enkelte mer generelle utviklingstrekk i samfunnet er i seg selv med på å påvirke omfanget av forflytningshemmede. I årene framover vil det bli en betydelig økning i antallet eldre i befolkningen. Særlig synes det grunn til å regne med en økning i antallet eldre over 80 år. Relativt sett blir det stadig flere forflytningshemmede oppover i aldersgruppene. Dette trekker i retning av en økning i antallet forflytningshemmede. Også utviklingen i bosettingsmønster og næringsstruktur vil kunne ha stor betydning. Blant annet synes det grunn til å regne med:

- en fortsatt konsentrasjon av bosettingen i de ulike regioner til byer og tettsteder
- en fortsatt uttynning og "forgubbing" av bosettingsmønsteret i spredtbygde strøk

- et fortsatt mer spredt og arealkrevende utbyggingsmønster innenfor by- og tettstedsbebyggelse
- et fortsatt større skille mellom lokalisering av arbeidsplasser og boligområder.

Det vises for øvrig til nærmere omtale i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97 (NVVP 1994–97), dvs. St. meld. nr. 34 (1992–93), kap. 4.

Det er usikkert hvordan de ulike faktorene vil påvirke antall forflytningshemmede og det vil kunne variere betydelig mellom ulike områder. Generelt synes imidlertid utviklingen i bosettingsmønster og næringsstruktur å gi et økt behov for reising.

### **3.4 ANSVARSDILING, INNSATS OG VIRKEMIDLER OVERFOR FUNKSJONSHEMMEDE**

#### *Viktige sider ved samferdselspolitikken*

Samferdselssektoren kan grovt sett deles inn i:

- transport av personer og gods
- kommunikasjon (post og telekommunikasjon).

Samferdselsdepartementet har til oppgave å tilrettelegge for samferdsel generelt gjennom blant annet infrastrukturtiltak og utforming av rammebetingelser for transport og kommunikasjon. Departementet legger vekt på å utforme en samferdselspolitikk med en rasjonell arbeidsdeling der de enkelte transportmidlers ulike fortrinn utnyttes. Prioriteringene innen for eksempel vegsektoren må derfor blant annet sees i sammenheng med prioriteringer innen jernbanesektoren og annen kollektivtransport. Samferdselsdepartementet legger vekt på å legge til rette for en rasjonell transportavvikling der også hensynene til miljø, trafiksikkerhet og fordelingsmessige forhold ivaretas. Tiltak innen alle deler av trans-

portsystemet må vurderes på tvers av forvaltningsnivåer.

Hovedregelen er at brukerne betaler for samferdselstjenestene selv. Betaling for transport og kommunikasjon skal i størst mulig grad reflektere de reelle kostnadene ved å produsere tjenestene (inklusive blant annet miljø- og ulykkeskostnader). Virkemidler i en slik sammenheng er særlig myndighetenes avgifts- og tilskuddspolitik. Innen enkelte felt benyttes også direkte reguleringer (løyver/konsesjoner). Innenfor de generelle rammebetingelsene som er trukket opp, legger Regjeringen til grunn at samferdselspolitikken skal baseres på at transportbrukere fritt skal kunne velge transportform, jf. for øvrig nærmere omtale i NVVP 1994–97, kap. 3. Det vises også til St. meld. nr. 32 (1995–96) **Om grunnlaget for samferdselspolitikken** for en helhetlig gjennomgang av samferdselspolitikken.

### ***Hovedtrekk ved politikken overfor funksjonshemmede***

Hovedprinsippet for samferdselspolitikken er at funksjonshemmede skal integreres, men at dette kan suppleres med spesielle løsninger. Integrasjon innebærer at funksjonshemmede som brukere av transport-, post- og teletjenester i størst mulig grad skal kunne betjenes ved at de **ordinære** systemer tilrettelegges, og videre at tilrettelegging for funksjonshemmede skal inngå som en del av det ordinære arbeidet i ulike sektorer og etater.

Når det gjelder forflytningshemmede fokuseres det ofte på opplegget for lokal kollektivtransport. Ansvar og virkemidler i kollektivtransporten ligger dels på statlig og dels på fylkeskommunalt nivå. Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar for at kollektivtransportens fortrinn utnyttes i et mest mulig effektivt, samlet transportsystem. Lokale myndigheter har imid-

lertid de beste forutsetninger for å kjenne lokale behov og for å vurdere ressursbruken i transportsektoren opp mot andre lokale oppgaver. Dette er bakgrunnen for at lokale myndigheter er gitt et viktig ansvar for utformingen av det lokale kollektivtransporttilbudet.

**Fylkeskommunene** er løyvemyndighet for det lokale kollektivtransporttilbudet (bil- og båtruter), og yter tilskudd til transportselskaperes drift av kollektivtransporten. Disse tilskudde finansieres over fylkeskommunenes ordinære budsjetter. Fylkeskommunalt ansvar kan gi seg utslag i variasjoner mellom fylkeskommunene i utforming av kollektivtilbudet. Dette følger av intensjonene med å legge ansvaret for lokalt kollektivtilbud til fylkeskommunene. Formålet er nettopp å legge til rette for at lokale behov og prioriteringer skal kunne få gjennomslag.

**Statlige myndigheters** virkemidler rettet direkte mot drift av lokal kollektivtransport er begrensede. Samferdselsdepartementet har ansvar for behovsprøving, regulering og takstgodkjenning for ruter som krysser fylkesgrensene. Videre har Samferdselsdepartementet ansvar for jernbanetransport (NSB BA og Jernbaneverket), for framkommelighetstiltak for kollektivtransport på riksvegnettet og riksvegferjene (Statens vegvesen) samt luftfartens infrastruktur (Luftfartsverket).

Med den etablerte ansvarsdeling må tiltak for å tilrettelegge den ordinære kollektivtransporten for å imøtekomme funksjonshemmedes behov skje i samarbeid mellom fylkeskommunen og det enkelte transportselskap. Ulike tilretteleggingstiltak vil typisk kunne være et tema under forhandlinger mellom fylkeskommunen og transportselskapet. Fylkeskommuner som velger å bruke anbudsreglene ved tildeling av konsesjoner, kan for eksempel legge krav om tilgjengelighet for

funksjonshemmede inn i anbudsspesifikasjonene. Når det gjelder spesialtransporten har fylkeskommunen gjerne inngått avtaler med lokale taxioperatører som utfører transportene.

Overordnet politikk for styringen av transportpolitikken presenteres i 4-årige langtidsplaner for transportsektorene (Norsk veg- og vegtrafikkplan, Norsk jernbaneplan og Norsk luftfartsplan). Tidshorizonten for langtidsplanene er nå i ferd med å legges om til 10-års spenn. Overordnet politikk framkommer også i de årlige budsjettproposisjoner (St. prp. nr. 1 for Samferdselsdepartementet). Budsjettproposisjonene legger dessuten føringer på aktiviteten til andre aktører i samferdselssektoren. Prioritering av funksjonshemmedes behov innarbeides både i hver enkelt av de nevnte sektorplanene og i konkret fysisk planlegging under den enkelte etat.

Samferdselsdepartementet ser behov for å foreta en nærmere vurdering av gjeldende forskrifter og regelverk med hensyn på transportmidlenes utforming. Det vil bli igangsatt arbeid for utredning av mulig lovhjemmel eller regelverk som i større grad ivaretar tilgjengelighet til transportmidler for funksjonshemmede.

Over kommunesektorens budsjetter bevilges blant annet tilskudd til drift av lokal kollektivtransport, inklusiv spesialtransporten. **Bilstøtnadsordningen og grunnstøtnaden** er andre former for støtteordninger med tilknytning til funksjonshemmedes transportbehov. Regelverket for ordningene er fastsatt i folketrygdloven med tilhørende forskrifter. Gjennom bilstøtnadsordningen ytes støtte til kjøp og eventuell spesialtilpassing av bil. Støtte til anskaffelse av bil er behovsprøvet mot inntekt, mens støtte til nødvendig spesialutstyr i bil ikke er behovsprøvet. Grunnstøtnad er en kontantstøtte som kan tilstås den enkelte trygdede beregnet ut fra ulike

utgiftskomponenter. Ekstrautgifter til transport til arbeid eller opplæring er én av flere komponenter i denne beregningen.

I **motsetning** til samferdselssektoren er trygdesektoren innrettet på å gi ytelser på grunnlag av individuelle rettigheter. Ytelsene gis gjennom ulike former for kompensasjon knyttet til disse rettighetene.

### **Tiltak over offentlige budsjetter**

Regjeringen har i de senere årene satset sterkt på utbygging av infrastruktur både innen transport og kommunikasjon. Denne satsingen over **Samferdselsdepartementets budsjett** har skapt et bedre transport- og kommunikasjonstilbud i alle deler av landet.

Fylkeskommunene yter tilskudd til lokal kollektivtransport. **Tabell 1** viser utviklingen i tilskuddene fra 1990 til 1995. Som det framgår av tabellen utgjorde tilskuddene i 1995 om lag 2,6 mrd. kr. Tilskudd til spesialtransporten er inkludert i disse tallene. Fylkeskommunenes ressursinnsats til spesialtransport utgjorde ca. 229 mill. kr i 1995. Primærkommunene bidrar i noen grad med egne midler til spesialtransport. Samlet innsats i kommunesektoren var ca. 242 mill. kr i 1995.

**Tabell 1. Samlede fylkeskommunale tilskudd til lokal kollektivtransport 1990–95 (mrd. kr, løpende priser)**

1990	1991	1992	1993	1994	1995
2,9	2,9	2,8	2,8	2,6	2,6

Fylkeskommunene finansierer i hovedsak sine oppgaver ved skatteinntekter og ved overføringer fra staten. Statlige midler som overføres kommunesektoren via inntektssystemet er ikke øremerket til spesielle formål. Til og med budsjettåret 1993 gikk et eget rammetilskudd i inntekts-

systemet til fylkeskommunale samferdselsformål over Samferdselsdepartementets budsjett. Fra og med 1994 er rammetilskuddene for de ulike sektorene slått sammen til ett utgiftsutjevnen skudd over **Kommunal- og arbeidsdepartementets budsjett**. Dette gjenspeiler den betydelige vekt som tillegges lokale myndigheters frihet til å prioritere bruken av ressurser på ulike områder.

Det er ikke etablert sentrale transportstandarder for kollektivtransporten. Omfang, utforming og kvalitet i det lokale kollektivtilbud reflekterer derfor den prioritering som fylkeskommunene gjør. Den enkelte bruker har som hovedregel heller ikke lovbestemt rett til tilgang på kollektivtransporttjenester. Elever i grunnskolen og den videregående skole har lovbestemt rett til skoleskyss. For funksjonshemmede elever er retten til skoleskyss utvidet. For denne gruppen kreves ikke en minimumsavstand mellom hjem og skole. Retten til skoleskyss er unntak i et system som i prinsippet er rammestyrt, i motsetning til trygdeordninger der den enkelte gis bestemte rettigheter. Spesialtransporten for funksjonshemmede kommer i en mellomstilling mellom rammestyrt og rettighetsstyring. Den enkelte bruker av spesialtransporten tildeles vanligvis en kvote transporter og betaler en forholdsvis lav egenandel for disse transportene.

Gjennom folketrygden som sorterer under **Sosial- og helsedepartementet**, ytes blant annet bilstønad til funksjonshemmede. Tabell 2 viser utvikling i utgiftene til bilstønadsordningen:

**Tabell 2. Utvikling i utgiftene til bilstønadsordningen 1990–95 (mill. kr, løpende priser)**

1990	1991	1992	1993	1994	1995
365	363	385	466	519	495

Bevilgningen for 1996 utgjør 264 mill. kr. Nedgangen i bevilgning er begrunnet i forventet reduksjon i utgiftene etter effektivisering av ordningen. De viktigste endringene er inngåtte rammeavtaler med bilimportører om rabatter, samt forlengelse av gjenanskaffelsestiden på biler fra 6 til 8 år. Samlet sett forventes ordningen å gi et kvalitativt godt tilbud til brukerne etter effektiviseringen. Regnskapstall tyder på at utgiftene i 1996 blir høyere enn forutsatt, og for 1997 er det bevilget 399 mill. kr.

Ifølge tall fra Rikstrygdeverket er det nå anslagsvis 22 000 brukerbiler i omløp som folketrygden har finansiert. Videre viser tall fra de senere år at om lag 3000 personer hvert år får støtte til anskaffelse av bil gjennom bilstønadsordningen, om lag 2500 nye biler og 500 brukte biler. En god del av disse vil også få støtte til spesialutstyr. Enkelte funksjonshemmede får dessuten støtte til spesialutstyr til egen bil som ikke er finansiert gjennom folketrygden. Om lag 4300 personer får hvert år støtte til spesialutstyr fra folketrygdens bilstønadsordning.

En annen stønadstype som er viktig for forflytningshemmede er **grunnstøna den**. Grunnstønad er hjemlet i folketrygdloven, og er en kontantstøtte som gis den enkelte trygdede. Støna den beregnes ut fra en rekke ulike utgiftskomponenter. En slik komponent er ekstrautgifter til transport til arbeid eller opplæring. Stønad kan også gis til transportutgifter for å bedre funksjonsevnen.

I statusrapporten anslår Agderforskning at transporttilknyttede grunnstønadsutbetalinger for 1994 ligger i størrelsesorden 300 – 350 mill. kr.

## **4 VEG- OG SJØTRANSPORT**

### **4.1 ANSVARDELINGEN I SEKTOREN**

Ansvaret for tilrettelegging for veg- og sjøtransport er delt mellom sentrale og lokale myndigheter. Staten har ansvaret for riksveger, mens fylkeskommuner og kommuner forvalter fylkesveger og kommunale veger. Havner er et kommunalt ansvar. Utforming av kollektivtransporttilbudet på veg er i hovedsak et fylkeskommunalt ansvar. Det gjelder også ansvaret for utforming av spesialtransport for funksjonshemmede. Selve kollektivtransporten utføres av transportselskaper, som regel med tilskudd fra fylkeskommunene.

Vegdirektoratet har på vegne av staten ansvar for riksvegnettet. Riksvegnettet inkluderer også riksvegferjene. Vegdirektoratet er videre tillagt ansvar for kjøretøykontroll og føreropplæring.

I den daglige aktiviteten i Vegdirektoratet

- ivaretas hensynet til funksjonshemmede gjennom utforming og arbeid med regelverk og retningslinjer
- motiveres egne ansatte til å være oppmerksomme på de nødvendige hensyn til funksjonshemmede i arbeidet med infrastruktur, kjøretøyer, føreropplæring og generell publikumsservice
- motiveres andre offentlige instanser og private aktører innenfor veg- og vegtransportsektoren til oppmerksomhet omkring tilrettelegging for funksjonshemmede.

Vegdirektoratet legger dermed hovedvekten på å

ivareta funksjonshemmedes behov **integreert** i den generelle aktiviteten. Likevel vil det i noen tilfeller være aktuelt med spesielle tiltak for denne gruppen.

### **4.2 UTBYGGING OG UTBEDRING AV VEGNETTET**

I perioden for Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1994–97 er den samlede rammen for tiltak og budsjetterte tiltak på vegnettet på om lag 38,7 mrd. 1997-kroner. Den høye satsingen vil også bedre framkommelighetsforholdene for forflytningshemmede.

I meldingen er det lagt vekt på å se de ulike hensyn i vegtransportpolitikken som en integrert del av den samlede vegpolitikken. Dette innebærer at både vektleggingen av de ulike hensyn og utformingen av den konkrete virkemiddelbruken er blitt vurdert og avveiet innenfor en samlet transportpolitisk ramme. Vektleggingen av framkommelighet og ferdsel for personer med forflytningsproblemer er vurdert i en slik sammenheng. Også i framtidig utarbeidelse av transportpolitikken vil departementet legge vekt på reduserte transportkostnader og forbedret framkommelighet for alle trafikantgrupper.

Et viktig satsingspunkt i NVVP 1994–97 har vært å bygge ut hovedvegnettet i byområdene til en tilfredsstillende standard. Hovedvegene skal betjene gjennomgangstrafikken, men vil også være det overordnede ledd i det lokale vegsystemet.

Det er sentralt at hovedvegnettet bygges ut slik at det får en trafikkdrenerende effekt. Det er da mulig å skjerme boområder for uønsket trafikk. I prinsippet gjøres dette ved at man rundt bykjerner etablerer et ringveg-/gatesystem som samler opp og fordeler trafikk. For å bedre framkommeligheten vil det også være viktig å sikre et



godt kollektivtransporttilbud som et supplement til vegbygging. I flere byer gir målrettet vegbygging kombinert med tiltak for kollektivtrafikken god effekt.

I NVVP-perioden 1994–97 er det planlagt å investere om lag 8,5 mrd. kr i de større byområdene, hvorav 6 mrd. kr er statlige investeringer. Resultater av prosjektene vil være at store trafikkmengder flyttes ut av bolig- og sentrumsområder, samtidig som det tilrettelegges bedre for mer miljøvennlig transport. Dette er tiltak som vil ha stor betydning også for funksjonshemmede både ved at de vil bedre framkommeligheten for funksjonshemmede som bilister og ved at de vil gjøre det lettere for all ferdsel i bolig- og sentrumsområder. De gevinster funksjonshemmede kan hente ut av prosjektene vil til en viss grad også avhenge av detaljutforming. Funksjonshemmede bør derfor via sine organisasjoner delta i den lokale planprosessen når planene legges ut til offentlig ettersyn. Råd om slik medvirkning kan gis av kommunen som er formell planmyndighet samt Statens vegvesen/vegkontorene som den største utbygger. Det vises også til heftet "Brukermedvirkning i planlegging" utgitt av Rådet for funksjonshemmede.

I NVVP 1994–97 er det lagt opp til en sterk satsing på utbygging av gang- og sykkelveger. I alt er det lagt opp til at om lag 1,14 mrd. kr skal benyttes til formålet i denne planperioden. Dette er en økning på 30 prosent i forhold til forrige planperiode. Utbygging av gang- og sykkelveger er til stor fordel for mange grupper med forflytningsproblemer, blant annet ved korte transporter i nærmiljøet. Fra og med 1995 har staten overtatt alt ansvar for gang- og sykkelveger langs riksveger.

Veilederen "Veger for flere" som er utarbeidet av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet,

omhandler utforming av trafikkarealer med spesiell fokus på tilrettelegging for å forbedre funksjonshemmedes ferdselsmuligheter. Noen av temaene som behandles er:

- generelle dimensjoneringskriterier (plassbehov for rullestoler, gangfart for eldre mm)
- generelle prinsipper for blindes orientering i vegsystemet
- gangveger, sykkelveger, fortau
- utforming og plassering av skilter og informasjon
- signalanlegg
- trapper og ramper
- parkeringsplasser
- kollektivterminaler og holdeplasser.

Veilederen gir konkrete anvisninger på hvordan anlegg kan tilpasses for funksjonshemmede, ofte uten særlige merkostnader. Veilederen viser dessuten at tilrettelegging for funksjonshemmede som regel er nyttig også for andre trafikantgrupper.

De viktigste anvisningene i "Veger for flere" er innarbeidet i vegnormalboka "Veg- og gateutforming" utgitt av Vegdirektoratet i 1993. Vegnormalboka legges til grunn ved utforming av alle riksveganlegg, og brukes også i stor grad ved planlegging og utbygging av fylkesveger og kommunale veger. I kurs om vegnormaler både sentralt og lokalt legger Vegdirektoratet stor vekt på funksjonshemmedes behov. Det er en målsetting med arbeidet at fotgjengere, rullestolbrukere og andre med forflytningsproblemer kan ta seg fram på egen hånd. Retningslinjene som er trukket opp, gir dimensjonskrav med hensyn til bredde, stigning etc. tilpasset rullestol og andre tekniske hjelpemidler. Det tas også hensyn til funksjonshemmede ved parkeringsplasser og ved utforming av lydsignal i signalregulerte kryss. Ved utforming av holdeplasser søkes det å legge bed-

re til rette for funksjonshemmede og eldre ved å bygge opphøyde plattformer som gir lavere innstigningshøyde til transportmidlet. Ved utforming av terminaler blir det tatt hensyn til funksjonshemmedes behov både ved utforming av selve trafikkarealet og ved utforming av terminalbygg.

Behovet for sterkere og mer samordnet innsats for etablering av kollektivterminaler omtales spesielt i St. meld. nr. 32 (1995–96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken. Det vises her til at Regjeringen generelt legger vekt på god samordning mellom transportmidler.

Rasteplasser langs vegene er steder for opphold og trivsel. Det er derfor viktig at de er tilrettelagt for alle grupper. Statens vegvesen legger vekt på å tilpasse rasteplassene til funksjonshemmedes behov.

Grøftegraving, fortaussalg, reklameplakater mm kan være et betydelig problem for funksjonshemmede. Både plan- og bygningsloven med tilhørende lokale vedtekter, samt lokale politivedtekter, regulerer bruken av gatearealer med hensyn til reklameskilt og andre innretninger. I tillegg vil kommunen i mange tilfeller – som grunneier – ha fastsatt regler for utleie av slike arealer. Ett sentralt formål i forannevnte regler er å hindre oppsetting av innretninger som kan være til hinder eller ulempe for ferdselen. Statens vegvesen forsøker å motivere kommuner og private til å bidra til et ryddig og oversiktlig gatebilde.

Veglovens regler om reklame langs veg ble skjerpet i 1995. Det blir understreket at "løsfot"-reklame som utplasseres langs vegkanten, på fortau mm er forbudt. Denne reklamen er spesielt til sjenanse for blinde, svaksynte og andre gående.

### 4.3 FERJER OG FERJELEIER

Ferjer i riksvegsamband eies og drives av transportselskaper som har konsesjon og mottar tilskudd fra Statens vegvesen. Ved inngangen til 1996 var det 110 riksvegferjesamband i Norge. I tillegg kommer enkelte ferjer i fylkesvegsamband og noen kommunale samband. Standarden på ferjeleiene og tilpasningen mellom ferje og ferjeleie varierer. På de mest trafikkerte sambandene er mye gjort for å heve standarden. Ansvaret for utforming av forholdene på ferjeleier (ferdsels-arealer, venterom etc.) ligger på havneieren, og tilrettelegging for funksjonshemmede ivaretas gjennom alminnelige bestemmelser (plan- og bygningsloven samt vegnormaler).

157 ferjer trafikkerte riksvegsambandene ved inngangen til 1996. Alle ferjer av en viss størrelse (større enn 50 PBE, dvs. personbilenheter) som er bygget etter 1985 er tilrettelagt for funksjonshemmede med blant annet heis. Det vil også gjelde for nybygg i framtiden. Tempo på forbedringen i tilgjengeligheten vil følge investeringstakten for nytt materiell. Nybyggingstakten er styrket i 1997 i forhold til de opprinnelige vegplanrammer.

I NVVP 1994–97 er det trukket opp langsiktige målsettinger med hensyn til tekniske krav til ferjemateriellet. Vegdirektoratet arbeider dessuten spesielt med å tilpasse venterom, nye ferjer og ferjer som gjennomgår større ombygginger til funksjonshemmedes behov. Dette vil på sikt gi grunnlag for en betydelig bedring av tilgjengeligheten til ferjene.

Vegdirektoratet har ansvar for utarbeidelse av takstregulativ for riksvegferjer. Gjeldende regulativ gir moderasjon på riksvegferjene for kjøretøy som er anskaffet med støtte gjennom folketrygden. Moderasjonen er 50 prosent rabatt på enkeltbillett (bilen) inkludert fører, og tilsvarende på personbillett uavhengig av om denne billetten løses av funksjonshemmet eller nødvendig ledsager.

## 4.4 TRAFIKANT OG KJØRETØY

### **Fører kortbestemmelser og spesialtilpassing av biler**

Statens senter for ortopedi og Sunnås sykehus driver egne kjøreskoler samt tilpassing av hjelpeutstyr til bil for funksjonshemmede. Utvikling av avansert hjelpeutstyr for bil medfører at stadig flere med til dels store funksjonshemminger kan kjøre bil. Krav til førerprøven og krav til helse og førerlighet for å kunne få fører kort er fastsatt i en egen forskrift for fører kort. Fører kortordningen medfører få problemer.

Vegdirektoratet nedsatte i 1993 en arbeidsgruppe for å vurdere behovet for bestemmelser vedrørende ombygging av biler som tilpasses for funksjonshemmede. Arbeidsgruppen besto av representanter for funksjonshemmedes organisasjoner, Rådet for tekniske tiltak for funksjonshemmede og Biltilsynet. I 1993 utarbeidet arbeidsgruppen temahefte og kontrollveiledning for Biltilsynet for slike typer biler. Gruppen avsluttet sitt arbeid i 1994 med et teknisk kurs for biltilpassere og formidlere av bil i trykkesystemet.

### **Parkeringsbestemmelser og bompengeprojekter**

Forskrift om parkering for forflytningshemmede trådte i kraft 1. mai 1994. Forflytningshemmede kan etter søknad tildeles en tillatelse som gir adgang til å benytte offentlige parkeringsplasser som er særskilt reservert for forflytningshemmede. Tillatelsen gir også fritak fra betaling av parkeringsavgift og anledning til å parkere utover lengste tillatte parkeringstid på ordinære offentlige parkeringsplasser, samt adgang til å parkere i områder hvor det er innført boligsoneparkering. Parkeringsstillatelsen utstedes av hjemstedskommunen til søkeren, men er gyldig i hele landet. Parkeringsbeviset skal lyde på den forflytningshemmede og angi bilens kjennemerke. Beviset skal også

inneholde det internasjonale symbolet for funksjonshemmede samt bilde av innehaveren. Rettighetene til parkering gjelder også for utenlandske funksjonshemmede bilførere som er gitt særskilt parkeringstillatelse i sitt hjemland. På tilsvarende måte gjelder norske tillatelser i de fleste europeiske land.

Fra 1. juli 1996 er adgangen til å tildele parkeringstillatelse til forflytningshemmede passasjer utvidet noe i forhold til tidligere. Praktiseringen av forskriften vil fortløpende bli vurdert i forhold til intensjonene med overgang til nytt regelverk.

Enkelte større infrastrukturtiltak finansieres ved *bompengereordninger* som kommer i stand på lokalt initiativ. Gjennomføringen av slike prosjekter baserer seg på at et gitt finansieringsbehov skal dekkes opp, og som en hovedregel gis det ikke rabatter på bompasering. Ett unntak fra denne hovedregelen er likevel gjort, jf. behandlingen av St. meld. nr. 46 (1990–91) Om endring i rammebetingelser for bompengeprojekter. Der fastslås det at funksjonshemmede kan passere fritt ved bompengeringer. Pr. i dag er det bompengeringer i Oslo, Bergen og Trondheim.

## 4.5 KOLLEKTIVTRANSPORT

Fordelingen av ansvar mellom lokale og statlige nivåer er slik at Samferdselsdepartementet har et overordnet veilednings- og informasjonsansvar når det gjelder tilrettelegging for funksjonshemmedes ferdsel. Departementet har utgitt flere veiledere med *spesiell* fokus på funksjonshemmedes behov; blant annet om spesialtransport for funksjonshemmede, om utforming av trafikkarealer, om tilrettelegging av transportmidler, terminaler osv. Departementet vektlegger dessuten samordning og informasjon. Veilederne er informative, og er ment som nyttige hjelpemidler for kommuner, fylkeskommuner, trafikkelskap og andre med ansvar for tilrettelegging for funksjonshemmede.

## **Forsøk**

Samferdselsdepartementet hadde tidligere en ordning med midler øremerket til fylkeskommunale prosjekter spesielt for utvikling av transport for funksjonshemmede. Denne ordningen ble fra 1992 slått sammen med **Forsøksordningen for utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport**. Formålet var å fremme **integrasjon** av funksjonshemmedes transportbehov i utviklingen av den øvrige kollektivtransporten. Etter Samferdselsdepartementets vurdering har Forsøksordningen ført til økt fokus på tilrettelegging av transport for funksjonshemmede. En rekke prosjekter med støtte fra ordningen har direkte betydning for funksjonshemmede, for eksempel innføring av serviceruter og bestillingstransport. Andre prosjekter vil ha mer indirekte betydning ved at hensynet til funksjonshemmede er vektlagt og integrert i prosjektene. Dette vil være tilfellet særlig i forbindelse med prosjekter som omhandler terminaler, holdeplasser, samordning mellom ulike transportmidler, trafikantinformasjon og markedsføring. På bakgrunn av forsøksprosjektene er det utarbeidet **generelle veiledere** om holdeplasser og terminaler, om markedsføring og informasjon, og om samordning av offentlige transportere i og utenfor rute, mm.

I perioden 1991–95 er det samlet sett bevilget midler til om lag 400 enkeltprosjekter gjennom Forsøksordningen for rasjonell og miljøvennlig transport. Den store bredden i Forsøksordningen synes å ha styrket lokalt arbeid med tilrettelegging av kollektivtransport, og har initiert prosjekter som ellers ikke ville blitt iverksatt. Gjennomgang av prosjektresultatene tyder imidlertid på at større tiltakspakker innenfor et avgrenset område har større effekt enn enkelttiltak. Fra og med 1996 er derfor tildelingskriteriene endret til tildeling av midler til tiltakspakker som er forankret i fylkeskommunalt/kommunalt vedtatte planer. Utvikling av tiltakspakker vil være et viktig ledd i

arbeidet med å bedre samordningen av blant annet ulike forvaltningsnivåers interesser i forbindelse med areal- og transportplanlegging. Siden 1996 er det dessuten lagt opp til spesielt å prioritere utvikling av transport for funksjonshemmede innenfor Forsøksordningen. Blant annet ble det gitt tilskudd til utvikling av langrutebuss som tilrettelegges for funksjonshemmede ved enklere innstigning foran i bussen. Departementet vil fortsatt prioritere utvikling av tilrettelagt transport for funksjonshemmede innen rammene for Forsøksordningen. Se for øvrig omtale i underkapittel 4.6 av forsøksopplegg for transporttilbud i forbindelse med arbeid og utdanning.

## **Tekniske krav til materiell**

Vegdirektoratet har i særskilt forskrift fastsatt tekniske krav til kjøretøy som blir brukt ved løyvepliktig transport av funksjonshemmede. Av krav til utstyr kan blant annet nevnes at det skal være minst to nødutganger i kjøretøyet, dessuten to rullestolsplasser, festeanordning for rullestoler, og rampe, skinne eller heis. I tillegg er det i de ordinære bussforskriftene stilt krav om at busser med ståplasser skal ha minst to sitteplasser som er spesielt reservert for funksjonshemmede. Det er også bestemt at holdeinnretninger og trappetrinn skal kontrastmerkes til hjelp for svaksynte. En del andre bestemmelser gir generelt en standardheving for alle passasjerer, blant annet krav til bredere og til dels flere dører, bedre innstigningsforhold, og mer informativ utforming av utvendige og innvendige skilt. Vegdirektoratet vil gjennomgå gjeldende bussforskrifter etter at EU har vedtatt nytt bussdirektiv i 1997/1998. Dette arbeidet må også ses i sammenheng med den utredning som Samferdselsdepartementet vil foreta vedrørende eventuell lov/hjemmel/regelverk for bedre tilgjengelighet til transportmidler.

## 4.6 SPESIALTRANSPORT

### Statusbeskrivelse

Samtlige fylkeskommuner har etablert en spesialtransportordning for funksjonshemmede (ofte også kalt TT-ordning). På landsbasis er det om lag 103 500 godkjente brukere av ordningen (1995).

Samferdselsdepartementet har som nevnt gjennomført en **statusundersøkelse** om transport for funksjonshemmede. Prosjektarbeidet ble utført av Agderforskning og rapport avlevert høsten 1994. I tilknytning til prosjektet ble det etablert en referansegruppe med blant annet deltagelse fra funksjonshemmedes organisasjoner. Statusundersøkelsen hadde som formål å framskaffe kunnskap om faktisk utvikling og situasjon når det gjelder funksjonshemmedes transporttilbud. Statusundersøkelsen hadde en klar fokus på situasjonen for TT-ordningen, og tok i mindre grad opp spørsmål om tilgjengelighet til den øvrige kollektivtransporten.

Statusrapporten viste følgende utvikling i fylkeskommunale utgifter til TT-ordningen:

**Tabell 3. Samlede fylkeskommunale utgifter til spesialtransport 1988–1994 løpende priser, mill. kr (budsjett-tall for 1994)**

1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
137,8	139,9	156,2	159,2	174,0	192,9	198,7

Som opplyst i underkapittel 3.4, viste for øvrig regnskapstall for **1995** at fylkeskommunene samlet brukte om lag **229 mill. kr** til spesialtransport.

Noen viktige funn i statusundersøkelsen kan oppsummeres slik:

Noen fylkeskommuner har en omfattende satsing på TT-ordningen, mens andre satser mindre

på ordningen. Undersøkelsen viser også at det kan være store forskjeller i ordningen innen ett og samme fylke. Ulikhet i satsing på TT-ordningen kommer til syne gjennom forskjeller i godkjenningskriterier, regler for bruken av tilbudet, krav om og omfang av egenandeler, samt på hvilken måte virksomheten er organisert. Noen fylker gir en fastsatt sum til brukerne, andre et bestemt antall turer. I noen fylker er ordningen sentralisert ved at kommunene har ansvar for brukergodkjenningen, mens fylkeskommunene gjør alt annet. Andre steder bevilger fylkeskommunen årlige rammebeløp til kommunene som ivaretar alle oppgaver med TT-ordningen.

Den gjennomsnittlige TT-bruker er en eldre person. En utvalgsundersøkelse avdekker at hele 83 prosent av brukerne er 60 år eller eldre. TT-ordningen fungerer dermed i stor grad som et tilbud for **eldre** forflytningshemmede.

Statusundersøkelsen viser at mens noen fylkeskommuner har valgt å gi et omfattende tilbud til en mindre gruppe brukere, så har andre fylkeskommuner valgt å gi et mindre omfattende tilbud til en større brukergruppe.

Statusundersøkelsen viser at 1 av 4 ruteselskaper finner det aktuelt for egen regning å investere i eller tilpasse eksisterende utstyr for å kunne betjene nye, forflytningshemmede grupper med ordinære bussruter. Det er her hovedsakelig snakk om lavgulvbusser.

Serviceruter fanger i stor grad opp andre passasjergrupper enn TT-brukere. Serviceruter er et godt tilbud for den store gruppen som i dag har problemer med å benytte ordinær kollektivtransport, men som likevel ikke favnes av TT-ordningen.

I statusundersøkelsen vurderer Agderforskning muligheten for å etablere et sett av **minstestandarder** for de særlige transportordning-

er for forflytningshemmede. Det konkluderes med at dette er problematisk nettopp ut fra at det er vanskelig å fastsette standarder i praktisk arbeid under varierende forhold.

### **Samferdselsdepartementets vurderinger**

Statusrapporten er en viktig kilde for informasjon og et grunnlag for en kritisk vurdering av hvordan transporttilbud for funksjonshemmede organiseres og prioriteres innen hvert enkelt fylke. Statusrapporten sammenholdt med Samferdselsdepartementets plan vil derfor etter Samferdselsdepartementets mening være et godt grunnlag for at **fylkeskommunene** utarbeider handlingsplaner som forankres i lokale behov og prioriteringer.

Statusrapporten dokumenterer store variasjoner fylkene i mellom når det gjelder utforming av et transporttilbud for funksjonshemmede. Variasjoner i tilbudet kan være et uttrykk for ulike behov fylkeskommunene i mellom, og dette er fylkeskommunene nærmest til å vurdere både for spesialtransport og for kollektivtransport. Samferdselsdepartementet mener derfor at det er viktig å videreføre ordningen med et samlet fylkeskommunalt ansvar både for spesialtransport og kollektivtransport ellers.

Kollektivtransporten er rammestyrte. Fylkeskommunen tilbyr et ruteopplegg som hver enkelt innretter seg etter og betaler for. Med spesialtransporten møter en den utfordring at transportene styres individuelt. Denne individstyrte etterspørselen må kobles mot budsjettammene, dvs det må finnes mekanismer som sikrer ansvar mellom brukernes samlede forbruk og de økonomiske rammene. Dette betyr i praksis **kvoteordninger**. Slik er det i dag, og slik vil det etter departementets vurderinger også måtte være i framtiden.

Med gitte rammer er det en nøye sammenheng mellom **omfang** av transporttilbudet til hver enkelt bruker og **antallet** brukere i ordningen. Dette betyr at utforming av godkjenningskriterier og tilbudsfastsettelse nødvendigvis må ses i sammenheng ved utformingen av tilbudet.

Praksis viser at noen fylker gir et omfattende tilbud til en mindre gruppe brukere, mens andre fylker gir en større brukergruppe et mindre omfattende tilbud. Dette reflekterer ulike prioriteringer i fylkene. Det er ikke dermed nødvendigvis slik at den ene varianten er bedre enn den andre. Her som på andre av politikkenes områder dreier det seg om prioriteringer av knappe ressurser. Det er likevel viktig å se nøye på variasjoner i utforming av tilbudet. Det kan spørres om de svakeste gruppens behov er tilstrekkelig godt ivare tatt der hvor TT-tilbudet tildeles et stort antall brukere. I slike tilfeller må lokale myndigheter vurdere om en strengere prioritering av ressursbruken vil kunne gi et bedre resultat. Og tilsvarende, der hvor tallet på brukere til ordningen er satt lavt, må det vurderes om transportbehovet ivaretas på en tilfredsstillende måte for dem som faller utenfor gruppen med de største forflytningsproblemer.

TT-ordningen fungerer i stor grad som et tilbud for eldre forflytningshemmede. Dette har sammenheng med at det i de eldre aldersgrupper er en økende andel som har forflytningsproblemer. Standard og kostnader ved å tilrettelegge for eldre forflytningshemmede må imidlertid sees i sammenheng med behovene for andre grupper, som for eksempel yngre rullestolbrukere. Dette er en viktig problemstilling som lokale myndigheter må vurdere ved utforming av tilbudet.

Det er viktig at fylkeskommunene ser spesialtransporten i sammenheng med kollektivtrans-



porten for øvrig. Tilrettelegging for forflytningshemmede vil nesten alltid bety forbedringer også for øvrige kollektivreisende. Fylkeskommunen kan påvirke behovet for spesialtransport ved forbedringer i det ordinære kollektivtransportsystemet. Sett fra den forflytningshemmedes side dreier dette seg om at funksjonskravene i transport-situasjonen reduseres. Sett fra fylkeskommunens og transportselskapenes side dreier det seg om å tilby et kollektivtransporttilbud som kan fange opp passasjerer med varierende forutsetninger. Konkrete forbedringer kan være bedre innstillingsforhold i transportmidlene, for eksempel ved lavgulvløsninger. Et annet eksempel kan være å tilby serviceruter som vil kunne betjene personer som har problemer med å komme seg frem til de "ordinære" busstraséene. Utfordringen er hele tiden å ha en bevisst holdning til tilgjengelighet ved planlegging, investeringer i og organisering av den lokale kollektivtransporten. Fra statlig hold er Forsøksordningen for utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport et viktig tiltak for å fremme gode løsninger innen den lokale kollektivtransporten.

Individuelle transportbehov påvirkes av tiltak og prioriteringer også på andre sektorer innen fylkeskommunen, kanskje spesielt helse- og sosialsektoren. En viktig utfordring vil dermed være å se transportordninger for funksjonshemmede i sammenheng med tiltak innen øvrige sektorer.

Statens oppgave er å **rettlede** fylkeskommunene i deres arbeid med utvikling av transportordninger for funksjonshemmede. Retningslinjer fra staten må utformes slik at de i minst mulig grad griper inn i det lokale selvstyret. Med utgangspunkt i **veiledende retningslinjer fra staten** bør fylkeskommunene utarbeide et nærmere regelverk som reflekterer lokale prioriteringer. Regelverket bør inneholde bestemmelser for generelle godkjenningskriterier og omfanget

av de rettigheter som brukerstatusen gir. Brukerorganisasjonene bør gis en rådgivende rolle i arbeidet med å utvikle transportordninger for funksjonshemmede i fylkeskommunene.

### ***Veiledende retningslinjer for den fylkeskommunale spesialtransporten***

I det følgende skisseres retningslinjer som er veiledende for fylkeskommunenes utforming av et regelverk for spesialtransporten for funksjonshemmede. De veiledende retningslinjene vil bli sendt fylkeskommunene særskilt og samtidig med utgivelsen av handlingsplanen. Retningslinjene er inndelt etter tre hovedpunkter; nemlig kriterier for **brukergodkjenning, tilbudets innhold og saksbehandling**.

#### ***1) Kriterier for brukergodkjenning***

Som en hovedregel bør følgende grupper kunne gis brukerstatus innen spesialtransporten:

- Funksjonshemmede som ikke kan benytte vanlige kollektive transportmidler.
- Funksjonshemmede som ikke kan benytte vanlige kollektive transportmidler uten store vanskeligheter.
- Funksjonshemmede som har behov for hjelp til transport til/fra kollektive transportmidler.

#### ***2) Tilbudets innhold***

Som en hovedregel bør følgende prinsipper gjelde for spesialtransportordningen:

- En godkjent TT-bruker bør selv bestemme hvilke formål vedkommende ønsker å bruke transporttilbudet til.
- Egenandelen bør ta utgangspunkt i kollektivtaksten, men må også kunne reflektere den kvalitet som ligger i individuelt tilpasset transport.
- Kupon- og oppgjørssystemer bør utformes på en slik måte at de muliggjør bruk av spesi-

altransport utenfor såvel egen kommune som fylkeskommune.

- Reisende som har en ledsagerfunksjon overfor TT-brukeren må kunne reise med uten å betale. Brukerens eventuelle behov for ledsager i reisesituasjonen vurderes i forbindelse med godkjenningen. Det må framgå klart på brukers ID-kort om vedkommende har behov for ledsager.
- Eventuell samordning av TT-transporter må vurderes og tilpasses lokalt blant annet utfra bosettingsmønster og kundegrunnlag.
- Transporttilbudet bør differensieres mellom ulike grupper som gis brukerstatus. Transporttilbudet bør også kunne variere innen ett og samme fylke utfra lokale forhold.

### **3) Saksbehandling**

Brukerstatus gis etter en individuell vurdering, på bakgrunn av legeerklæring, og i forhold til det regelverk som fylkeskommunen har etablert. Godkjenning av brukere bør skje i helse- og sosialsektoren på kommunenivået.

For at sosialetaten på kommunenivået skal ha de beste muligheter for å forvalte sitt ansvar, er det viktig med god kommunikasjon mellom sosialetaten og fylkeskommunens samferdselsetat.

Godkjenning av brukere til spesialtransporttjenesten er å betrakte som enkeltvedtak etter forvaltningslovens definisjoner, og søkere som får avslag vil dermed ha adgang til å klage på vedtaket. Som en hovedregel må fylkeskommunen som ansvarlig for transportordningen være klageinstans. I de tilfeller hvor primærkommunene gjennom egen finansiering har særskilte kriterier for brukerstatus, vil kommunen selv være klageinstans for vedtak som bygger på kommunenes særskilte ordninger.

### **Prøveprosjekter med utvidet transporttilbud**

I de veiledende retningslinjene påpekes at transporttilbudet må kunne differensieres mellom ulike grupper som gis brukerstatus i TT-ordningen.

Samferdselsdepartementet ønsker at fylkeskommunene i større grad vurderer om det er hensiktsmessig å differensiere tilbudet slik at *brukernes ulike behov* imøtekommes. Det synes å være spesielt noen transportformål der de tradisjonelle kvoteordningene ikke fungerer helt tilfredsstillende. Særlig synes dette å være tilfelle i forhold til behov for daglige transporter til arbeid og utdanning (dvs. utdanning utover grunnskole og videregående opplæring). Mangel på transporttilbud bør ikke stå i veien for at funksjonshemmede kan tre inn i en ordinær arbeids- eller utdanningssituasjon. Samferdselsdepartementet ønsker derfor å stimulere til lokal forsøksvirksomhet med utvidet transporttilbud hvor transport i forbindelse med arbeid og utdanning prioriteres. Fylkeskommunene og Oslo kommune er fra 1996 invitert til å søke om midler spesielt til slike prosjekter gjennom departementets tilskuddsordning til kollektivtransport (Forsøksordningen; Kap. 1301, post 70, jf. omtale i underkapittel 4.5). Formålet er å skaffe kunnskap og erfaring om behov for og utforming av transporttilbud for funksjonshemmede i arbeids- eller utdanningssituasjoner.

Det er tidligere i planen påpekt at det finnes flere offentlige ordninger for å kompensere for forflytningsproblemer (se underkapittel 2.1 og 3.4). I tillegg til den fylkeskommunale prioritering av ressurser til TT-ordningen, går betydelige ressurser gjennom folketrygdsystemet til å avhjelpe forflytningsproblemer (bilstønad, grunnstønad, etc.). Samferdselsdepartementet anser at det ligger muligheter for forbedrede transportløsninger ved å se virkemidler og ressurser som disponeres på tvers av sektorer i en helhetlig sammen-

heng. Dette vil bli vektlagt ved evaluering og videreutvikling av forsøksvirksomheten om transport i forbindelse med arbeid og utdanning.

## 5 JERNBANE

### 5.1 INNLEDNING

Med virkning fra 1. desember 1996 har NSBs trafikkdel blitt omdannet til statlig særlovselskap, NSB BA (NSB). NSBs kjøreveg er videreført som et ordinært forvaltningsorgan under navnet Jernbaneverket, underlagt Samferdselsdepartementet. Bestemmelser som regulerer tilgjengelighet for funksjonshemmede i forhold til togmateriellet og offentlige bygg vil fortsatt gjelde, uavhengig av omdanningen.

NSB og Jernbaneverket legger vekt på å ivareta hensynet til passasjerer med ulike typer funksjonshemminger. Dette gjelder både ved tilrettelegging av ferdsel til og fra stasjoner og tog og ved tilrettelegging i tog. I utfyllende forskrift av 22. juli 1994 nr. 746 til forskrift om anlegg og drift av jernbane mm er ett av vilkårene for oppfylning av tekniske krav til henholdsvis kjøreveg og rullende materiell, at forholdene så langt det er mulig skal legges til rette for orienterings- og bevegelsehemmede (disse forskriftene omfatter også lokal skinnegående kollektivtransport). Tilrettelegging ivaretas særlig ved nyanskaffelser og ved oppgradering både av stasjoner og togmateriell. Arbeidet inngår i det ordinære planarbeidet.

NSB og Jernbaneverket ser det som viktig å ha dialog med funksjonshemmedes organisasjoner slik at alle problemområder for funksjonshemmede knyttet til bruk av tog avdekkes, og alternative tiltak kan skisseres og diskuteres. I den senere tid er kontakten med organisasjonene intensivert.

### 5.2 STATUSBESKRIVELSE

#### *Togmateriell*

NSB og myndighetene har lagt vekt på å legge forholdene til rette for funksjonshemmede når det gjelder togmateriellet på de viktigste rutene, inkludert utenlandstogene. En oversikt viser at **alle fjerntogene** (ekspress- og nattog) har transportstol og handikapkupé, og i tillegg enten påkjøringsskinner eller heis. På utenlandstogene må det bestilles handikap-plass 48 timer før avgang. Dette gjelder også på IC-tog mellom Oslo og Halden.

Forholdene er i dag lagt til rette for rullestolbrukere i NSBs fjerntog og i alle Intercity Expressstog (ICE). Tilbudet om hjelpemidler gjelder både sovekupé og sitteavdeling. Personellet er opplært til å kunne håndtere utstyret, og tjenesten tilbys alle dager.

Lokaltog av nyere type som brukes i nærtrafikken i de store byene, har påkjøringsskinner for rullestolbrukere. Togene på Jærbanen og Gjøvikbanen er også tilrettelagt for rullestolbrukere.

De fleste Intercitytog (IC) har vogn med elektrisk heis. For å sikre seg transport i denne typen tog må rullestolbrukeren bestille plass minimum 24 timer i forvegen og gi opplysninger om reisetidspunkt, sted for avreise og ankomst, rullestoltype, og om det er ønskelig med spesiell assistanse.

For allergikere tilbys i **alle nattog** sovekupé med sengetøy av kunstfiber. I noen av ekspress-togene er det dessuten mulighet for tilkobling av pustemaskin.

#### *Stasjonsutviklingsprogram*

NSB har utarbeidet en oversikt over tiltak som ivaretar hensynet til funksjonshemmede for 28 viktige stasjoner. Alle stasjonene i utvalget har

ledsagertjeneste, og de fleste har automatisk dør og kontrastfarger i interiør og på perrong, slik at svaksynte lettere kan ta seg fram. Mange plattformkanter er sikret med et markeringsfelt ut mot togsiden blant annet av hensyn til svaksynte. I stasjonsbygningene satses det ellers mye på bruk av kontrast i materialvalg for at spesielt svaksynte skal bli oppmerksomme på trapper og kanter.

Oslo Sentralstasjon har "knotteperrong", dvs. informasjon gjennom plattformbelegg med følbart struktur. Oslo S er også utstyrt med sporinformasjon for blinde, dvs. tavler med blindeskrift plassert ved nedgang til plattform. Teleslynge finnes ved stasjonene i Lillehammer og i Trondheim, mens stasjonene i Lillehammer og i Hamar er utstyrt med heveskanke. Oversikten viser at stasjonene i Oslo, Hamar, Trondheim og Lillehammer pr. i dag best ivaretar hensynet til funksjonshemmede.

Arbeidsmiljøloven og byggeforskriftene stiller krav som ivaretar hensynet til tilgjengelighet for orienterings- og bevegelsehemmede i offentlig tilgjengelige bygg. I tillegg har NSB Persontrafikk en egen norm for stasjonsutviklingsprogram hvor det inngår bestemte krav som ivaretar funksjonshemmedes behov.

Som et ledd i arbeidet med å forbedre funksjonshemmedes tilgjengelighet til stasjoner og tog, laget NSB en handlingsplan for tiltak i forbindelse med OL og Paralympics i 1994. Rapporten "Kommunikasjon for fremtidens togreisende" (KOMFORT) fra april 1993 skisserer også tiltak på lang sikt. Hensikten var å kartlegge generelle problemområder for funksjonshemmede på stasjoner og i toget, og å vurdere forslag til tilpasninger av eksisterende materiell. Foreløpig har NSB vedtatt at stasjonsnormene i rapporten skal følges.

På stasjonssiden er det noen steder tilgang til en spesiell løfteplattform (heis) som betjenes av

én person og kan trilles ut på plattformen. Heisen er spesielt beregnet på de tunge elektriske stolene som ikke kan løftes med håndkraft, og som ikke kan betjenes ved hjelp av påkjøringsskinner. En prøveordning med 6 slike mobile løfteplattformer har vært vellykket. Samferdselsdepartementet prioriterer tiltaket og har innvilget midler til innkjøp av ytterligere 10 løfteplattformer.

### **5.3 TILTAK FRAMOVER**

NSB og myndighetene tar utgangspunkt i behovet for helhetlige løsninger og en landsomfattende koordinering av utforming av tiltak, slik at funksjonshemmede kjenner seg igjen i de forskjellige miljøer de kommer i kontakt med på reiser.

På stasjonene er det i dag tre forskjellige plattformhøyder: 39, 57 og 70 cm. Ved høyde på 70 cm er det lettest å ta seg inn i togene. 70 cm er derfor anbefalt, og dette søkes tatt hensyn til ved bygging av nye plattformer. 70 cm høyde er vanlig i lokaltogtrafikken i tettstedene. Det brukes nå 20–30 mill. kr pr. år til ombygging av plattformer. Det kan nevnes at det gjerne går med 10–15 mill. kr bare til én plattformombygging, inkludert signalutstyr. Etter etableringen av NSB BA er det Jernbaneverket som har ansvar for plattformutbygging/tilpasning.

Når det gjelder framtidige anskaffelser av nytt togmateriell vil NSB vurdere lavgulvløsninger. Dette vil trolig bli implementert i neste generasjon lokaltogmateriell og kregende ekspressstog.

Det planlegges en mer utstrakt bruk av piktoگرامmer, og spesielt vurderes det å ta i bruk et nytt symbol som viser heisanordning.

Heis om bord i tog er en prioritert oppgave for NSB.

I forbindelse med OL og Paralympics ble det gjort forsøk med utvikling av en relieff-modell av Oslo S med blindeskrift som informasjonshjelpemiddel for blinde og svaksynte. Med bakgrunn i erfaringene fra dette forsøket vurderes det nå å videreutvikle produktet.

NSB arbeider med å produsere en ny flerspråklig brosjyre som vil bedre informasjonen til funksjonshemmede. I den forbindelse er det opprettet kontakt med Luftfartsverket, som også arbeider med å utgi informasjonsmateriell.

## 6 LUFTFART

### 6.1 INNLEDNING

Ved flyreiser som for transport ellers for funksjonshemmede er det viktig å være opptatt av hele reisekjeden. For at en flyreise skal gjennomføres tilfredsstillende er det tre aktører som har ansvar og plikter:

- Den reisende har ansvaret for i god tid å ta kontakt med flyselskapet (evt. reisebyrå, turoperatør) og gjøre oppmerksom på de behov for assistanse som vedkommende har.
- Flyselskapene skal sørge for nødvendig informasjon og assistanse ved ombordstigning, under reisen og ved ankomst.
- Lufthavneier skal legge forholdene til rette slik at forflytning gjennom terminalbygget både ved avreise og ved ankomst er så behagelig og går så smidig som mulig.

Et godt samarbeid mellom disse aktørene er avgjørende. Samferdselsdepartementet har et overordnet statlig ansvar for å tilrettelegge forholdene for funksjonshemmede innen luftfart i Norge, mens Luftfartsverket er utøvende statlig myndighet på dette området.

### 6.2 STATUS OG PLANER FRAMOVER

Arbeidet med å bedre tilgjengeligheten til flyreiser for funksjonshemmede konsentreres om fire forhold:

- Tilrettelegging og harmonisering av infrastruktur på lufthavnene for funksjonshemmede.
- Veiledning til funksjonshemmede.
- Opplæring av personell som er i kontakt med reisende, både bakke- og flypersonell.
- Påvirke flyselskapene til valg og tilpassinger av fly og hjelpemidler som sikrer tilgjengelighet for funksjonshemmede.

Høsten 1993 ble det etter initiativ fra Luftfartsverket reetablert en arbeidsgruppe bestående av Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO), Norges Handikapforbund (NHF), Landsforeningen for Hjerte- og Lungesyke (LHL), Hørselshemmedes Landsforbund (HLF), Norges Blindeforbund, SAS, Braathens SAFE, Widerøes Flyveselskap og Luftfartsverket. Formålet var å etablere et samarbeidsforum for drøfting av problemer og tiltak i forbindelse med flyreiser for funksjonshemmede. Denne gruppen, som senere har fått navnet *Luftfartsverkets gruppe for flytransport for funksjonshemmede*, har tatt opp løpende saker og framfor alt arbeidet med å utgi informasjonsmateriell for funksjonshemmede.

Samferdselsdepartementet ser et klart behov for et samarbeidsforum mellom Luftfartsverket som eier av de statlige lufthavnene og som utøver av den statlige myndighet på området, de funksjonshemmedes organisasjoner som representanter for brukerne, og flyselskapene. Det er kun gjennom et slikt samarbeid at en kan komme fram til gode løsninger på utfordringen med å gjøre flyreiser tilgjengelige for alle. På denne bakgrunn vil Samferdselsdepartementet be Luftfartsverket, i samarbeid med Luftfartsverkets gruppe for flytransport for funksjonshemmede, om å

utarbeide et forslag til tiltaksplan for å sikre tilgjengeligheten til flyreiser for funksjonshemmede.

Internasjonalt arbeider en gruppe i den Europeiske organisasjon for sivil luftfart (ECAC) blant annet med tilrettelegging av transport for funksjonshemmede. Luftfartsverket deltar i denne arbeidsgruppen som har til hensikt å koordinere og harmonisere tiltak internasjonalt. ECAC arrangerte dessuten en større konferanse om tilgjengelighet til flytransport for funksjonshemmede i februar 1994. Konferansen ble arrangert i samarbeid med ECMT (den europeiske transportministerkonferansen). Konklusjonene fra denne konferansen danner grunnlag for oppfølgingsarbeid i ECAC.

For å integrere det nasjonale arbeidet med det internasjonale er det viktig at Luftfartsverkets gruppe er godt orientert om det som er oppe på dagsorden i internasjonale fora. I de tilfeller det er naturlig bør også funksjonshemmedes organisasjoner sammen med flyselskapene gis mulighet til å delta på konferanser og møter som er åpne for bred deltakelse.

### ***Tilrettelegging og harmonisering av infrastruktur på lufthavnene for funksjonshemmede***

Hensynet til funksjonshemmede må ivaretas både under planlegging, bygging og vedlikehold av flyplassene. Når det gjelder Oslo lufthavn, Gardermoen, er det etablert samarbeid med Funksjonshemmedes fellesorganisasjon (FFO) og Norges handikapforbund (NHF) for å ivareta funksjonshemmedes interesser.

Luftfartsverket har utarbeidet en omfattende liste over viktige praktiske og tekniske forhold som bør være oppfylt for at lufthavnene skal være brukervennlige også for funksjonshem-

mede. Et utvalg av punktene på listen er:

- Reservert parkering i nærhet til terminalen.
- Tydelig skilting og oppmerking.
- Kontrastmarkering av blant annet glassdører, frittstående søyler, trappetrinn og rullebånd.
- Bruk av minst mulig allergiframkallende materialer i bygg på lufthavnene.
- Teleslynger ved skranker og ventehall.
- Der det er passasjerbroer må disse ha maksimum helning 1:12 for rullestolbrukere.

Med unntak av installering av teleslynger er disse tiltakene stort sett gjennomført på de fleste statlige lufthavner. Målsetningen er at alle dagens statlige lufthavner, både for innenlands- og utenlandstrafikk, skal være godt tilgjengelige for funksjonshemmede. Denne målsetningen må i sterkere grad integreres i det rullerende lufthavnplanarbeidet.

Ved behandlingen av St. meld. nr. 15 (1994–95) Om statens engasjement i regional luftfart, jf. Innst. S. nr. 128 (1994–95) besluttet Stortinget at Luftfartsverket skal overta som eier og ansvarlig for driften av 26 regionale flyplasser. I de kommende investerings- og tiltaksplaner i forbindelse med det videre arbeid med norsk luftfartsplan må hensynet til funksjonshemmede sikres for disse flyplassene.

### ***Veiledning til funksjonshemmede***

Tilgjengelig informasjon om tilrettelegging av en flyreise for funksjonshemmede reduserer unødvendig usikkerhet både for funksjonshemmede selv og for dem som skal yte service overfor de reisende. Luftfartsverkets gruppe for flytransport for funksjonshemmede arbeider med konkrete bidrag for å bedre informasjonen til funksjonshemmede. To brosjyrer skal dekke noe av det veiledningsbehovet som eksisterer:



- En enkel brosjyre som rettleder funksjonshemmede fra bestilling av billett til avsluttet reise. Denne vil bli lagt i billettfolderen fra reisebyrå eller flyselskap og vil være en påminnelse om rettigheter og plikter for funksjonshemmede. Brosjyren utgis også som lyd-kassetten for synshemmede. Brosjyren og lyd-kassetten gir blant annet tips om viktige opplysninger som funksjonshemmede bør oppgi for at flyreisen kan bli tilrettelagt på best mulig måte. Materialet forelå sommeren 1995.
- En mer detaljert brosjyre over det samme temaet, men som i tillegg tar for seg de mer spesielle behov ulike grupper funksjonshemmede har. Denne brosjyren skal kunne rekvireres av funksjonshemmede gjennom vedkommendes forening eller hovedforbund. Den vil også være egnet til opplæring av personell og tilrettelegging av terminalbygg. Brosjyren vil etter planen foreligge i løpet av 1997.

### **Opplæring av bakke- og flypersonell**

Flyselskapene har utarbeidet rutiner for håndtering av passasjerer og bagasje, nedfelt i Norsk Fly Guide. Disse rutineene gjelder for Braathens SAFE, SAS samt Widerøe og blir oppdatert jevnlig. Det finnes derimot i dag ingen opplegg for systematisk opplæring av bakke- eller flypersonell for tilrettelegging av flyreiser for funksjonshemmede. Den kunnskapen som personalet har, er som oftest ervervet gjennom egen erfaring. Økt forståelse for funksjonshemmedes behov er imidlertid nøkkelen til å kunne tilby den enkelte passasjer god service.

Luftfartsverket bør, etter departementets vurdering, sørge for at det i framtiden finnes materiell til bruk i opplæring av personell. Materiellet bør utarbeides i samarbeid med Luftfartsverkets gruppe for flytransport for funksjonshemmede. Erfaringer med opplæringsstrategier fra andre land bør inngå i arbeidet. Til orientering arbeider Luftfartsverkets gruppe med en videoproduksjon som

skal utformes som et supplement til den mer detaljerte veiledningsbrosjyren beskrevet under avsnittet Veiledning til funksjonshemmede.

### **Påvirke flyselskapene til valg og tilpassinger av fly og hjelpemidler som sikrer tilgjengelighet for funksjonshemmede**

Dette er et langsiktig arbeid, og flyselskapene bør trekke på den kompetanse som funksjonshemmedes organisasjoner har når det gjelder valg og tilpassinger av fly og hjelpemidler til fly. Eksempelvis har en norskprodusert flytrappe vært til utprøving hos Braathens SAFE på Kristiansand Lufthavn, Kjevik, samt på Oslo lufthavn, Fornebu, og vil bli anskaffet til bruk på en rekke flyplasser. Den nye flytrappeisen vil gjøre reisen betydelig lettere for mange bevegelseshemmede.

## **7 POST**

### **7.1 POSTEN NORGE BAs ROLLE**

Posten Norge BA (Posten) sitt ansvar for funksjonshemmede er å tilrettelegge forholdene for denne gruppen, slik at de kan benytte seg av de samme posttjenester som andre brukere av Postens ulike ytelser. Funksjonshemmedes tilgang til Postens tjenester kan dels være begrenset av fysiske vansker med å nå fram til Postens lokaler, postkasser mm, dels av vansker med å gjøre bruk av de ulike tjenestene.

### **7.2 STATUSBESKRIVELSE OG TILTAK SOM VIDEREFØRES**

#### **Adkomstforhold**

I St. meld. nr. 17 (1991–92) Om posttjenestenes framtidige rammevilkår er følgende målsetting trukket opp: "Ved bygging av nye postkontor og ved større ombygginger/ominnredninger forutsetter Regjeringen at det fortsatt legges vekt på å legge bedre til rette for at funksjonshemmede skal ha en lett tilgang til å benytte postkontorene."

En oversikt over adkomst til postkontorene viser at forholdene er lagt til rette for funksjonshemmede i henhold til kravene i gjeldende byggeforskrifter (Byggeforskrift 1987) ved de fleste kontorene. Til orientering forventes nye byggeforskrifter å tre i kraft 1. juli 1997. Det er ikke lagt opp til vesentlige endringer i kravene som gjelder tilgjengelighet. De postlokaler som ikke er lett tilgjengelige for funksjonshemmede, er i hovedsak små postkontorer på landsbygda der det er poststyreren som leier ut deler av huset sitt til Posten.

Ved bygging og leie av nye postlokaler blir adkomstforholdene for funksjonshemmede lagt til rette i henhold til krav/bestemmelser i gjeldende byggeforskrifter. Bestemmelser om dette er tatt inn i Postens egne retningslinjer for eiendoms- og lokaleforvaltning.

### **Skrankeslynge**

Installasjon av skrankeslynger for hørselshemmede gjennomføres ved postkontorene etter behovsvurdering og etter anmodning fra kundene. Ved de større postkontorene vurderer Posten løsninger for spesiell assistanse.

### **Utgifter til framsending av blindeskrift**

Posten påtar seg porto- og avgiftsfri framsending av blindeskrift både til innland og utland. Den maksimale vekt for slike sendinger til utlandet er på 7 kg.

### **Blankettbasert betalingsformidling**

Postbanken, som fra 1. januar 1995 er fusjonert med Postgiro, har etablert en tjeneste for særskilt veiledning til – og behandling av – blankettbasert betalingsformidling for blinde og svaksynte. Tjenesten består i å forsyne kontohaverne med blindeskriftblanketter, gjennomføre transaksjoner og produsere kontoutdrag i blindeskrift tilbake til kontohaver. Tilsvarende tjenester gjelder for lønnskotthavere.

### **Plassering av postkasser**

Normalt skal postkasser for levering av post plasseres helt inntil postbetjentens rutetrasé. I særlige tilfeller tilbyr imidlertid Posten å levere posten i postkasser som monteres i umiddelbar nærhet av utgangsdøren. Forutsetningen for å få lov til å plassere postkassen rett ved utgangsdøren er at alle i husstanden har vansker med å hente posten. Ordningen gjelder både for by- og landområder.

### **Levering av post på døren**

Oslo kommune og Posten har etablert et samarbeid som innebærer at postbetjenter leverer posten på døren til personer som av ulike grunner ikke selv klarer å hente den. Ordningen omfatter både eldre og yngre personer med funksjonshemninger. I tillegg til selve postleveringen fører postbetjentene et visst tilsyn med disse kundene. Ordningen innebærer at enkelte kan bo hjemme lenger. Det er Oslo kommune som finansierer ordningen.

Regjeringen fremmet våren 1996 St. meld. nr. 41 (1995–96) Om postvirksomheten i Norge. Ved behandlingen i Stortinget viste flertallet til at landpostbudets tjenester i distriktene er viktige i forbindelse med ut- og innlevering av postsendinger, særlig for mindre mobile kunder. Det ble videre pekt på at reduksjon av antall postkontorer i byer kan medføre vansker for enkelte eldre og funksjonshemmede. Flertallet ba Samferdselsdepartementet om å ta hensyn til de spesielle behov disse har, og legge opp til ordninger/avtaler med tilbud om oppsøkende ekspedisjonssteder uten ekstra kostnad for den enkelte kunde. Det ble videre bedt om at det i samråd med kommunene utarbeides retningslinjer som fastsetter kriterier for hvem som bør komme inn under ordningen.

Som en oppfølging av stortingsmeldingen om postvirksomheten har Samferdselsdepartementet bedt Posten Norge BA om nærmere å vurdere

de eksisterende særskilte tilbud for eldre og funksjonshemmede. Posten er samtidig bedt om å se på muligheter for å videreutvikle tilbudet til denne kundegruppen.

## 8 TELEKOMMUNIKASJON

### 8.1 STATENS TELEFORVALTNINGS ROLLE

Statens teleforvaltnings arbeid for funksjonshemmede er primært orientert mot terminalutstyr og foregår ved internasjonalt standardiseringsarbeid og bindende reguleringer.

**Standardiseringsarbeidet** skjer hovedsakelig gjennom det europeiske standardiseringsinstitutt for telekommunikasjon, ETSI, hvor Statens teleforvaltning (STF) deltar både på komitenivå i komiteen "Human Factors" (TCHF, dvs Technical Committee on Human Factors) og i arbeidsgruppene "Telecommunications services" og "People with special needs".

I tillegg til ETSI TCHF er Statens teleforvaltnings deltakelse nå utvidet og omfatter også NFTH (Nordisk Forum for Telekommunikasjon og Handikap) der STF har erstattet en av Telenors representanter. Samtidig har Rikstrygdeverket kommet inn i stedet for SINTEF. Etter at de nordiske telemyndigheter nå er kommet med, er det forventet at innføring av ETSI TCHFs standarder og rekommandasjoner for funksjonshemmede vil få høyere prioritet i Norden i tiden framover. I denne sammenheng kan det nevnes at det er påbegynt harmoniseringsarbeid på teksttelefonområdet i Norden.

**Reguleringer** omfatter utforming av forskrifter, typegodkjenning/sertifisering og kontroll.

Telekommunikasjon er i høy grad et internasjonalt felt, og med dagens konkurranse på terminalmarkedet vil internasjonalt standardiserings-

arbeid som regel være bedre egnet til formulering av ulike utstyrskrav enn nasjonale forskrifter. Ved internasjonale standarder oppnås økonomiske fordeler ved et større markedsgrunnlag for utstyr, noe som i sin tur påvirker både gjennomslagskraft og framdrift på nye tiltak.

**Informasjon/rådgivning.** Statens teleforvaltning formidler informasjon fra eget arbeid til enkeltpersoner og til organisasjoner, og deltar i det nasjonale *Kontaktutvalget for praktiske og tekniske tiltak for funksjonshemmede*.

Kontaktutvalget er et forum der brukergrupper, regulatører, operatør og Samferdselsdepartementet møtes for gjensidig utveksling av informasjon.

Kontaktutvalgets arbeid er løpende, og utvalgets arbeid skal ha i tiden framover, med sikte på at informasjonen mer effektivt skal nå de berørte brukergrupper. Som ledd i dette vurderes det blant annet å invitere deltakere fra flere brukergrupper i tillegg til de store "paraplyorganisasjoner" som nå deltar.

### 8.2 TELENORS ROLLE

Telenor AS er representert i Kontaktutvalget for praktiske og tekniske tiltak for funksjonshemmede. Arbeidet overfor funksjonshemmede utføres hovedsakelig i Telenor Privat og Telenor Forskning, og skal ivareta informasjon om eksisterende produkter og tjenester samt utvikling og tilpassing av nye produkter/tjenester.

Det er Telenors oppfatning at funksjonshemmede gjennom bruk av eksisterende og framtidig produkttilbud og telekommunikasjonsløsninger kan oppnå tilgang til informasjon, kultur, utdanning, arbeid og sosial kontakt. Telenor AS, ved Telenor Privat og Telenor FOU, bidrar til å styr-

ke funksjonshemmedes tilgang til slike tjenester gjennom:

- Kontakt med brukergrupper gjennom deres interesseorganisasjoner.
- Samarbeid med norske myndigheter, produsenter og utviklingsmiljøer.
- Innhenting og organisering av spesifikk kompetanse.
- Formidling av informasjon og synspunkter mellom Telenor AS og internasjonale standardiserings- og samarbeidsorganer i spørsmål som vedrører funksjonshemmede.

Teleloven har i sin formålsbestemmelse (jf. § 1–3, bokstav f) en bestemmelse som innebærer at loven skal fremme utviklingen av teletjenester og teleutstyr som kan nyttes av funksjonshemmede, eldre og andre brukere med behov for spesialtilpassede teletjenester.

Samferdselsdepartementet har i sin midlertidige konsesjon til Telenor AS av 20. november 1996 satt krav om at Telenor uten særskilt vederlag skal videreføre visse spesielle samfunnspålagte oppgaver. Dette gjelder blant annet ytelser til funksjonshemmede som omfatter teksttelefon for tale- og hørselshemmede og refusjonsordning for blinde og svaksynte i forbindelse med bruk av opplysningstjenesten. Telenor har videre en forpliktelse til å levere utstyr til kunder som har spesielle behov på grunn av funksjonshemming, og eventuelt å informere om slikt utstyr (jf. blant annet katalogen "Teleprodukter og teletjenester for funksjonshemmede og eldre" som omtales nedenfor). Telenor har plikt til levering av grunnleggende teletjenester til hele landet, også til funksjonshemmede.

## 8.3 STATUSBESKRIVELSE FOR SEKTOREN

### **Forskning og utvikling**

Telenor Forskning (tidligere Televerkets Forskningsinstitutt) har siden 1985 igangsatt og deltatt i flere nasjonale og internasjonale aktiviteter rettet mot brukergrupper med forskjellige funksjonshemminger. Dette arbeidet har resultert i en rekke spesialprodukter for den enkelte bruker. Daværende Televerket ga i 1993 ut et informasjonshefte, "Teletjenester for funksjonshemmede", som ble distribuert til alle landets trygdekontorer og de statlige hjelpemiddelsentralene.

Noen viktige prosjekter som Telenor Forskning er eller har vært involvert i er:

\* **Taktil (følbar) merking av maskinlesbare kort.** Formål: utvikling og utprøving av en taktil merking (standardisert hakk i forkanten) som gjør det mulig for blinde, svaksynte og andre med behov for tilleggsinformasjon å bruke maskinlesbare kort og betjene kortterminaler. Prosjektet er avsluttet og Telenors forslag gjennom ETSI HF (Human Factors) er blitt en standard. Også CEN (den europeiske standardiseringsorganisasjon) og ITU (den internasjonale teleunion) er i ferd med å lage likelydende standarder basert på arbeid utført av Telenor FoU.

\* **BINOPP** (Bildetelefonnettverket i Opplands PP-tjeneste). Formål: oppbygging av et nettverk av bildetelefonbrukere som utfører arbeid gjennom Telenors ISDN-nett som alternativ til tidkrevende pendling mellom hjem og arbeidssted. Prosjektet tok også sikte på å utprøve alternative betjeningsorganer og kommunikasjonsmåter tilknyttet bildetelefon (f.eks. tegn til tale, konvertering, styrespaker og liknende). Prosjektet ble avsluttet 31. desember 1994 med meget gode resultater.

\* **SATURN** (Smart Card and Terminal Usability Requirements and Needs). SATURN er ett av i alt 24 prosjekter som gjennomføres under EU sitt TIDE program (Technology Initiative for Disabled and Elderly People). Gjennom SATURN vil man identifisere brukernes behov for smartkort-baserte tjenester, utvikle kravspesifikasjoner med utgangspunkt i brukerbehov, utrede hvordan ulike teknologiske løsninger imøtekommer behovene, utvikle prototyper av både kort (jf. taktil merking av kort) og terminaler, utvikle forslag til EU-lovgivning og bidra til standardisering. Daværende Televerkets Forskningsinstitutt støttet prosjektet i 1994 gjennom oppdragsmidler fra privatmarkedsdivisjonen. SATURN avsluttes i 1996. Det er derfor ikke behov for ytterligere støtte.

\* **NOTEKS/Wintela**. NOTEKS/Wintela (et teksttelefonprogram) heter nå NOTEKS/WinDial. Programmet distribueres gratis til alle som ønsker det, og brukerstøtte ivaretas av Telenor Mobil AS. NOTEKS er gjort tilgjengelig for brukere av Windows operativsystem under navnet WinDial. Teksttelefonprogrammet WinDial markedsføres av WinData. Alternative tekniske tilnærminger til mobil teksttelefoni (NMT, GSM) utprøves også ved Telenor Forskning.

#### **Formidling av produkter og tjenester**

\* Teksttefontjenesten (Teleservice). Tjenesten skal dekke behovet for telefonkommunikasjon mellom tale- og hørselshemmede og vanlig hørende, både når det gjelder private telefonsamtaler og forretningssamtaler. Tjenesten består i dag av 3 formidlingssentraler lokalisert i Engerdal, Leirvik og Mosjøen. Teksttefontjenesten finansieres av Telenor med et budsjettert beløp på 23,6 mill. kr for 1997. I alt 272 000 samtaler ble formidlet i 1996.

\* Produkt- og tjenesteoversikt (Telenor Privat). Katalogen "Teleprodukter og teletjenester for

funksjonshemmede og eldre" gir en oversikt over produkter og tjenester som gjør det mulig for ulike grupper funksjonshemmede og eldre å kommunisere via telekommunikasjon. Katalogen gir en kort presentasjon av utvalgte produkter og tjenester med vekt på forhold til ulike typer funksjonshemminger. Katalogen tar sikte på å være et oppslagsverk for alle som har behov for opplysninger om spesialutstyr for funksjonshemmede innen telekommunikasjon.

\* Telenor AS gir i dag økonomisk støtte til hørselshemmedes telefonbruk med 150 gratis tellerskritt pr. kvartal. Videre gis det støtte til synshemmede med inntil 150 tellerskritt pr. kvartal (5 prosent av det totale antall tellerskritt med øvre grense 150 pr. kvartal). Støtten til synshemmede skal kompensere for samtaler til Opplysningen (180).

## **8.4 TILTAK FRAMOVER**

### **Forskning og utvikling**

Utviklingen av telekommunikasjonsløsninger går i retning av at stadig flere tjenester tilbys via telenettet. Ved å synliggjøre funksjonshemmedes behov tidlig i planleggingsprosessen, kan man unngå at nye anvendelser basert på f.eks. digitalisert lyd og bilde, reduserer funksjonshemmedes tilgang til informasjon, utdanning, sysselsetting og øvrig sosial kontakt. Bruk av Telenors nye høykapasitets telenett (ISDN), som kan overføre både lyd, bilde og andre typer datainformasjon, samt framtidig bredbåndsnett, kan vise seg å romme nye muligheter for funksjonshemmede brukere. For å utnytte egen kompetanse på området samt påvirke utformingen av anvendelser i ønsket retning, er deler av internaktiviteten ved Telenor Forskning knyttet til forskjellige multimedieprosjekter.

Enkelte funksjonshemmede vil støte på problemer ved anvendelse av grafisk brukergrensesnitt. Sosial- og helsedepartementet er sammen med SINTEF i ferd med å gjennomføre forprosjektet "Telematikk for funksjonshemmede". Et av målene er blant annet å se på eksisterende generelle nettverkstjenester som for eksempel Mosaic/Netscape og WWW (World Wide Web) med tanke på hvordan disse kan utnyttes av funksjonshemmede.

Når det gjelder utrednings- og standardiseringsarbeid for å gjøre kortteknologier anvendelige for alle brukere, kan det vises til at Telenors forslag gjennom ETSI TCHF har blitt en standard (ETS 300 767 "Telephone Prepayment Cards: Tactile Identifier"). En slik standard er ikke juridisk bindende, men har en veiledende karakter. Gjennom behandling i EU vil standarden likevel med tiden kunne bli en felles teknisk bestemmelse (CTR), og dermed bli bindende EU-rett. Norge vil gjennom EØS-avtalen være forpliktet til å følge en slik bestemmelse.

Telenor har arbeidet med å få fram en norsk talesyntese. Det er laget en prototyp som snakker norsk. Målet er at den skal settes i produksjon i løpet av 1997. Det gjenstår imidlertid noe arbeid når det gjelder å få språket og setningsbygningen flytende.

### **Formidling av produkter og tjenester**

Telenor AS informerer om tilgjengelige produkter og tjenester gjennom katalogen "Teleprodukter og teletjenester for funksjonshemmede og eldre". Egnede steder for distribusjon av dette opplysningsmaterialet er blant annet telehusene, trygdekontorene og hjelpemiddelsentralene.

### **Telemetryndighetenes rolle framover**

Det forventes at telemetryndighetene får en mer sentral rolle etterhvert som dereguleringen av teleområdet skrider fram. Ett eksempel på områder som det må arbeides med er harmonisering av grensesnitt mellom kabel-TV-selskapenes og Telenors nett, slik at en teleterminal kan flyttes og benyttes fra ulike nett. Telemetryndighetene vil også legge vekt på å ivareta funksjonshemmedes behov gjennom informasjon om ulike teletjenester og teleutstyr. Videre kan også behovene imøtekommes ved at man ved konsesjonstildeling til ulike operatører setter vilkår. I denne forbindelse kan det vises til den midlertidige konsesjonen til Telenor som pålegger selskapet, uten at det gis særskilt vederlag, plikt til å videreføre ytelser til funksjonshemmede i samme omfang som i dag. Disse ytelsene omfatter teksttelefon for tale- og hørselshemmede og refusjonsordning for blinde og svaksynte i forbindelse med bruk av opplysningstjenesten.



## 9 REFERANSER – LITTERATUR

- Stortingsmelding nr. 92 (1984–85) Om transport for funksjonshemmede, jf. Innst. S. nr. 106 (1985–86).
- Stortingsmelding nr. 46 (1990–91) Om endring i rammebetingelser for bompengeringer.
- Stortingsmelding nr. 17 (1991–92) Om posttjenestenes framtidige rammevilkår, jf. Innst. S. nr. 144 (1991–92).
- Norsk luftfartsplan 1993–97; St. meld. nr. 47 (1991–92).
- Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97; St. meld. nr. 34 (1992–93).
- Norsk jernbaneplan 1994–97; St. meld. nr. 35 (1992–93).
- Stortingsmelding nr. 15 (1994–95) Om statens engasjement i regional luftfart, jf. Innst. S. nr. 128 (1994–95).
- Stortingsmelding nr. 32 (1995–96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken.
- Stortingsmelding nr. 41 (1995–96) Om postvirksomheten i Norge, jf. Innst. S. nr. 285 (1995–96).
- Statsbudsjettproposisjoner for Samferdselsdepartementet, med innstillinger.
- Veger for flere. Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, 1987.
- Veg- og gateutforming. Vegdirektoratet, 1993.
- KOMFORT (Kommunikasjon for fremtidens togreisende), NSB Persontrafikkdivisjonen, april 1993.
- Teletjenester for funksjonshemmede (informasjonsbrosjyre utgitt av Televerket, 1993).
- Mellom samferdsels- og sosialpolitikk – En statusrapport om transport for funksjonshemmede, FOU-rapport nr. 150, 1994 Agderforskning.
- Teleprodukter og teletjenester for funksjonshemmede og eldre (katalog utgitt av Telenor Privat, juni 1995).
- Tilrettelegging av nærmiljø for funksjonshemmede. 1) Veiviser, 2) Brukermedvirkning i planlegging. 1995 Rådet for funksjonshemmede.
- Den norske IT-veien, Bit for bit; Rapport fra statssekretærutvalget for IT, Samferdselsdepartementet, januar 1996.
- Kollektivtrafik för alla. Nordiska Nämnden för Handikappfrågor, 1996.