

Med kurs for
**UNIVERSELL UTFORMING
PÅ FERJER**

Nødvendig for noen - Et gode for alle



«Kravene til universell utforming vil føre til at det ved bygging av nye passasjerskip må tas hensyn til tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne.

Sjøfartsdirektoratet
Rundskriv RSR 12-2008

«Skipene skal være konstruert og utstyrt slik at personer med nedsatt funksjonsevne kan stige om bord og gå i land på en enkel og sikker måte, og, så langt det er mulig, forflytte seg mellom dekkene, enten på egen hånd eller ved hjelp av ramper eller heiser.»

(Sjøfartsdirektoratet i Forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lekter etter endring i 2008)

«Lovens formål er å fremme likestilling og likeverd, sikre like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse for alle, uavhengig av funksjonsevne, og hindre diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Loven skal bidra til nedbygging av samfunnsskapt funksjonshemmende barrierer og hindre at nye skapes.»

(Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven i § 1 om formålet med loven)

Forsidefoto: Helle Strand



**likeverd og
likestilling**



Innhold

Forord	5
Definisjoner på UNIVERSELL UTFORMING	6
1. Må endre tenkemåten – Innledning ved NHF	7
2. Hensikten med universell utforming	9
• Det angår deg.....	9
• Hindrer diskriminering	9
3. Hvorfor universell utforming på ferjene?	10
• Ferjene skal fornyes.....	10
• Fylkenes totaltrafikk målt i sum kjøretøy i 2008	12
• Fylkenes totaltrafikk målt i antall personer i 2008	12
4. De største hindringene ved ferjereiser	13
• - Kvier meg for å si fra. Eilin Reinaas om å reise med ferjer.....	13
• - Sitter ofte innesperret i bilen. Leif Elde om ferjereiser.....	13
• Stressende og traumatisk.....	14
• Haster med parkeringsplasser ombord	14
• Hindringer på ferjer	16
• Nødvendige kriterier ved anbudskonkurranse.....	16
5. Universell utforming i transport	17
• Parkering om bord og på kai	17
• Forslag til løsninger	18
• Må holde av plasser	18
• Reisekjeden.....	18
• Krav til toalett som kan brukes av alle	19
• Vegdirektoratets kvalitetskrav og sjekklister til heiser og toalett	20
6. Roller og ansvar	25
• Staten, fylkeskommunen og kommunenes ansvar og roller	25
• NHF nener	25
• Enighet om universell utforming i ferjefylkene	25

7. Slik tenker fagfolk om universell utforming	26
• Designeren: Samarbeider med brukerne	26
• Skipsbyggeren: Stiller ikke gode nok krav	27
• Skipsføreren: Turistene spør etter heiser og handikoptoalett.....	28
• Nye retningslinjer fra Vegdirektoratet	28
8. Aktuelle saker om ferjer og universell utforming	29
• Oppgradering av ferja til Værlandet - universell utforming.....	29
• Ny ferje tar bedre hensyn til funksjonshemmede	29
• Avlyste tilbud for Finnøy-ferje	29
9. Nasjonale lover, regelverk og mål	31
• Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven	31
• Lov om offentlige anskaffelser	32
• Sjøfartsdirektoratets nye forskrifter.....	32
• Nasjonal transportplan	33
10. Rundskriv, tabeller etc.	35
• Sjøfartsdirektoratet – Rundskriv fra 14.8.2008	35
• Sjøfartsdirektoratet – Ny forskrift 2008.....	38
• Navigasjonsdokument fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet	43
• Anbudsgrunnlag : 4.7.12 Universell utforming konkrete krav.....	46
• Ferjestrategi for Møre og Romsdal fylke 2006 – 2015.	47
• Rogaland fylkeskommune Mål /strategier /tiltak Mål 1 og Mål 2	47
Vedlegg: mer om universell utforming	49
• To definisjoner i Norge	50
• Hovedprinsippene for universell utforming.....	50
• Flere målgrupper	51
• Båt - Generelle krav til universell utforming	53
• Litteraturliste	55
• Aktuelle nettadresser	55



Forord

«Med kurs for universell utforming på ferje» er et resultat av prosjektet «Funksjonshemmet i ferjefylker». Prosjektet er gjennomført i 2009 av Norges Handikapforbund (NHF) Nord Vest, som omfatter fylkene Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Prosjektansvarlig er regionstyret i NHF Nord Vest.

Universell utforming skal bidra til å bedre fremkommeligheten for alle. Det betyr at en må iverksette tiltak som gjør det enklere for mennesker med f. eks. nedsatt syn, hørsel, bevegelighet eller kognisjon å benytte ferjene.

Hensikten med ressursheftet er å formidle informasjon om hvordan hverdagen oppleves for bevegelseshemmede i ferjefylkene. Disse opplevelsene er basert på mangeårige henvendelser fra våre medlemmer, som forteller til dels traumatiske historier fra «flaskehalsen» i reisekjeden.

Målgruppen er de som er ansvarlige for prosjektering, design og bygging av ferjer, de som har med konsesjoner/anbud og rammevilkår å gjøre, og sist, men ikke minst rederiene, som har med tilbud, drift og service å gjøre. Her spiller kunnskap og holdninger en vesentlig rolle. Vi satser på at ressursheftet skal bli et godt arbeidsredskap og et nyttig kompass for alle som har med universell utforming på ferjer å gjøre.

Vi har også hatt et ønske om å samle og systematisere det meste av påvirkningsarbeidet som i lang tid er gjort, og gjøres, av Norges Handikapforbund.

Med en enkel og bærekraftig publikasjon, som også inneholder henvisning til relevant lovverk og litteratur, håper vi å nå fram med budskapet vårt. Slik kan vi kanskje motivere og medvirke til at hverdagene blir lettere for de det gjelder.

AB Media, ved Oddbjørg Aasen Bjørdal har vært en nyttig medspiller til prosjektet med sin kompetanse på informasjon/kommunikasjon. Vårt lokale nettverk; Per Einar Honstad, Leif Elde, Eilin Reinaas, Alvhild Kvamme Iversen, Oddvar Gikling, Helle Strand og Ole Johan Vidhammer, har bidratt med erfaringer og konstruktive innspill. NHF`s kystregioner har også vært involvert, og avslutningsvis har NHF sentralt bidratt med nyttige kommentarer og kvalitetssikring av produktet. Deltasenteret har gitt bidrag til trykking.

Prosjektet er i hovedsak støttet av stiftelsen Helse- og rehabilitering, Møre og Romsdal Fylke, Annanias Batalden stiftelsen, Furene as og NHF sentralt.

Heftet vil også foreligge i en pdf-utgave på vår hjemmeside: www.nhf.no (Nord Vest).

Norges Handikapforbund Nord Vest,
desember 2009

Anne Jorunn Hammerø Hatle
prosjektleder

A close-up photograph of a person's arm and hand on a bicycle handlebar. The person is wearing a blue t-shirt and a black cycling glove. The background is white. The text is overlaid on the left side of the image.

DEFINISJON PÅ

Universell utforming

«Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming»

(Miljøverndepartementet 2007)

INNLEDNING VED NHF:

Må endre tenkemåten

Alle vil og skal delta i samfunnet på en likeverdig måte. Vi må komme bort fra en tankegang som krever spesielle løsninger for funksjonshemmede. Universell utforming av det fysiske miljøet vil gi lik mulighet til deltagelse for alle. Alle skal ha samme tilgang til samfunnsområder. Universell utforming betyr at alle skal kunne nyttiggjøre seg hovedløsningen.

I landet vårt finnes over 130 ferjesamband, over halvparten er på Vestlandet. Ferjene er en del av riksveinettet i kystfylkene og binder landet sammen. I 2008 brukte 19,8 millioner kjøretøy og 21,1 millioner personer ferjer i Norge.



Arne Lein, Forbundsleder

Holdninger og hindringer

Det er i møtet med omgivelsene menneskene blir funksjonshemmet. Menneskeskapte hindringer som fortauskanter, svingdører og vanskelige automater kan lages bedre enn i dag. Ja, det er faktisk slik at den tilretteleggingen som er nødvendig for noen er bra for alle. Ingen liker ytterdører som er tunge som bly eller høytalerinformasjon det knapt er mulig å forstå.

For mange bevegelseshemmede er ferjereisene en flaskehals. For rullestolbrukere er hindringene mange. På eldre ferjer mangler alt fra toalett med plass for rullestol, til heiser og adgang til salong. Tunge dører, bratte trapper og dårlig merking er også problemer som gjør mange ferjer utilgjengelige og ubrukelige for mange.

Måten man blir møtt på kan også være avgjørende. Noen ganger er ferjepersonalet meget imøtekommende, andre ganger kan de være avvisende. Derfor krever NHF at rederiene må gi mannskapet opplæring både om holdninger og praktiske løsninger.

Jeg håper dette heftet, som viser praktiske gode løsninger, også kan motivere til handling i riktig retning.

Lykke til!

Norges Handikapforbund

Arne Lein
Forbundsleder



«M/F Folkestad»: Heldigvis har vi eksempler på ferjer der universell utforming er tatt på alvor. Ferjer som er designet for å være funksjonelle for oss alle. «M/F Folkestad» som trafikkerer strekningen Volda – Folkestad er tilpasset funksjonshemmede på flere områder, men rampe til salong og toalett skremmer mange fra å benytte fasilitetene.

Sentrale mål og visjoner

Regjeringens visjon er at Norge skal være universelt utformet innen 2025. I mai 2009 la regjeringen fram handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet for perioden 2009-2013. Regjeringen vil i planperioden øke ressursbruken betydelig for å legge til rette for universell utforming av transportsystemene. Handlingsplanen skal støtte opp under implementeringen av ny diskriminerings- og tilgjengelighetslov, ny plan- og bygningslov og annen ny lovgivning om universell utforming. Handlingsplanen peker også på at Norge skal oppfylle sine forpliktelser ved en ratifisering av FN-konvensjonen om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne.

Handlingsplanen har klare mål om at underliggende statlige etater skal utarbeide handlingsplaner for universell utforming innen 2011. Fra 2009 skal det utvikles standarder for universell utforming på viktige områder som bygg, uteområder, transport og IKT. Skal dette bli virkelig, er det nødvendig med økte årlige bevilgninger på statsbudsjettet.

Fra 2010 er ansvaret for de fleste ferjesamband overført til fylkeskommunene. Fylkene må derfor forplikte seg offisielt til å følge den nye standarden til Vegdirektoratet når det gjelder utlysning av nye anbud. Se side 43.



HENSIKTEN MED

universell utforming

Hensikten med universell utforming er å øke menneskers mulighet for samfunnsdeltakelse ved å lage produkter, tjenester, kommunikasjonsmidler og bygge omgivelser som er brukbare for alle mennesker.

Begrepet tar utgangspunkt i hele befolkningen. Alle har redusert funksjonsevne en eller flere ganger i livet; forbigående eller permanent. Forskjeller i funksjonsevne er et uttrykk for menneskelig mangfold.

Det angår deg

Over 700 000 mennesker i Norge har nedsatt funksjonsevne. Det er i møtet med omgivelsene menneskene blir funksjonshemmet fordi samfunnet ikke er lagt godt nok til rette. Prøv deg som synshemmet, hørselshemmet, rullestolbruker.

Enkelte funksjonsnedsettelse er synlige, andre usynlige. For noen mennesker er det en vedvarende situasjon, for andre en fase i livet. De fleste av oss vil oppleve nedsatt funksjonsevne i deler av livet, for eksempel i forbindelse med sykdom, skade, graviditet eller alderdom.

Småbarnsforeldre med barnevogn f.eks, vil også ha stor glede av universell utforming. Et mer tilgjengelig samfunn er nødvendig for noen og bra for oss alle.

Hindrer diskriminering

En sentral måte å hindre diskriminering av personer med nedsatt funksjonsevne på, er å utforme omgivelser, produkter, informasjon, nettsider og tjenester slik at de kan brukes av alle. Det er dette som ligger i begrepet og strategien «universell utforming». Mens tilgjengelighet for funksjonshemmede er blitt oppnådd gjennom supplerende særløsninger, forutsetter universell utforming at hovedløsningen skal fungere for alle.

Ved å legge universell utforming til grunn, forsøker en å lage hovedløsninger som kan fungere for alle, og samtidig unngå at det blir behov for spesialløsninger for ulike grupper.

HVORFOR UNIVERSELL

utforming på ferjene?

Ferjene er en viktig del av veinettet i Norge. Vi har over 130 ferjesamband – 100 riksvegsamband og 30 fylkesvegsamband – og nær 200 ferjer i daglig drift. I tillegg kommer omlag 20 mindre ferjer som er i kommunal drift. Det statlige tilskuddet til riksvegferjedriften var i 2007 på totalt 1454 millioner kroner.

Den totale ferjetrafikken var 19,8 millioner kjøretøy og 21,1 millioner personer i 2008. Møre og Romsdal er det største ferjefylket i landet med 6,1 millioner kjøretøy, 4 millioner voksne passasjerer og 1,9 millioner barn /honnør passasjerer. For Sogn og Fjordane var tallene for 2008: 2 millioner kjøretøy, 1,5 millioner voksne passasjerer og 770 tusen barn/honnørpassasjerer. I Møre og Romsdal er det 28 ferjesamband i kategoriene riksveisamband (24) og fylkesveisamband (4). Sogn og Fjordane har 10 ferjesamband med status som riksveisamband og ett samband i kategorien fylkesvegsamband.

Vestlandet utgjør den desidert største ferjeregionen i landet. Regner vi alle de fire Vestlands-fylkene under ett, var den totale ferjetrafikken i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal i 2008 på 14,7 millioner kjøretøy og 15,8 millioner personer.

Ferjene skal fornyes

Mange av ferjene har høy alder og er ikke tilpasset mennesker med nedsatt funksjonsevne. I årene framover skal ferjeflåten fornyes. Da er det grunnleggende viktig at de nye ferjene bygger på prinsippene for universell utforming. Sjøfartsdirektoratet kunngjorde nye forskrifter i august i 2008. I de nye forskriftene heter det: "Skipene skal være konstruert og utstyrt slik at personer med nedsatt funksjonsevne kan stige om bord og gå i land på en enkel og sikker måte og, så langt det er mulig, forflytte seg mellom dekkene, enten på egen hånd eller ved hjelp av ramper eller heiser."

Ferjene har ofte lang levetid. Mens en buss blir regnet som gammel etter fem års bruk, er ferjer som er både tretti og førti år gamle fortsatt i drift. De eldste ferjene har bratte trapper, høye terskler og smale korridorer. Ombygging for bevegelsesehemmede blir vurdert som vanskelig og kostbart. Fra tidlig på 2000-tallet satte myndighetene nye og strengere krav til utforming. Nå skjer-

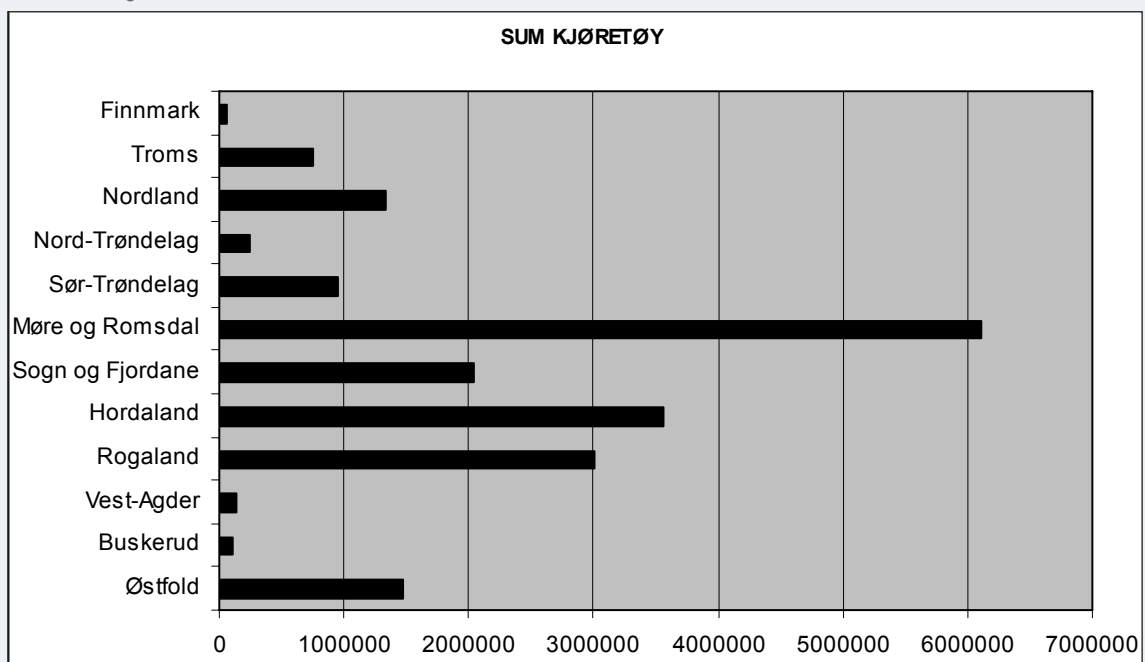
per myndighetene kravene. I 2009 har Vegdirektoratet skjerpet kravene og skriver at det på fergestrekninger over 25 minutter i utgangspunktet skal stilles samme krav til universell utforming enten rederiet vil bygge ny ferje eller bruke eksisterende ferje. I praksis betyr det at eldre ferjer må bygges om for å tilfredsstille kravene om universell utforming.

[Se brev fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet 24.mars 2009. Se side 38]

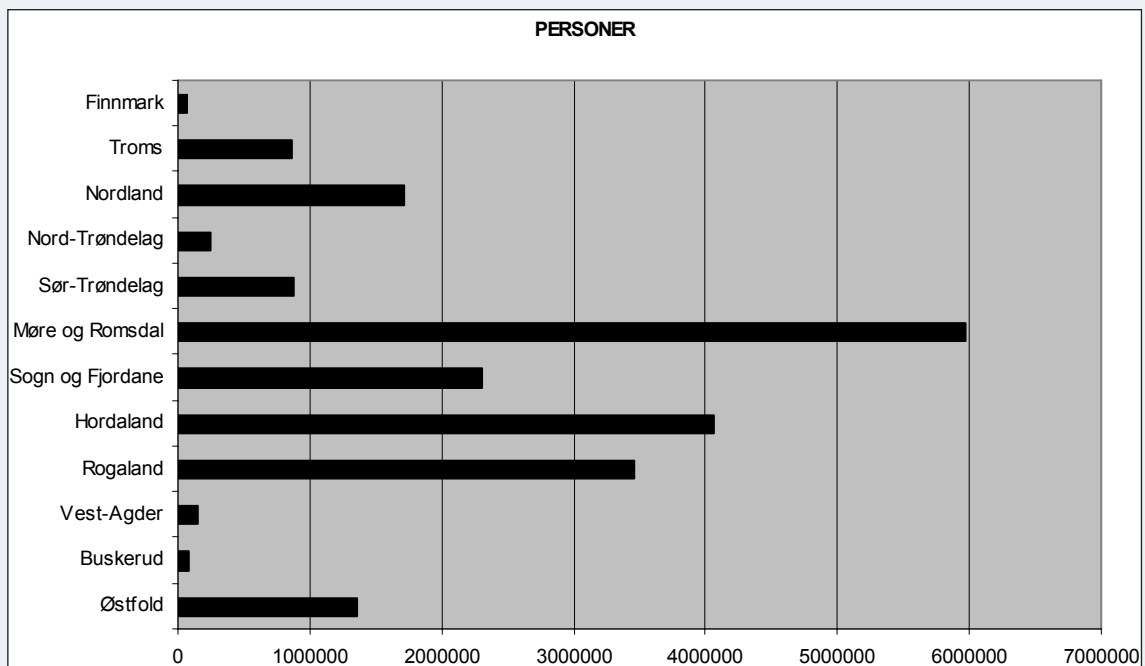


M/F Aure, byggeår 1965

FIGUR 6: FYLKENES TOTALTRAFIKK MÅLT I SUM KJØRETØY 2008
 [Statens vegvesen statistikk 2008]



FIGUR 7: FYLKENES TOTALTRAFIKK MÅLT I ANTALL PERSONER I 2008



DE STØRSTE HINDRINGENE VED FERJEREISER

-kvier meg for å si fra

- Dårlig oppførsel fra ferjemannskapet medfører at jeg kvier meg for å si fra om at jeg trenger å stå nær inngang til salong, og med god plass til å komme meg ut. Det er Eilin Reinaas som sier dette. Selv er hun avhengig av rullestol og krykker når hun stadig er på reise i ferjefylkene på Vestlandet.

- At det er trangt mellom parkerte biler på dekk, gjør det vanskelig å få opp døra og komme meg mellom biler til inngang. Høye dørstokker og tunge dører er andre typiske hindringer. Det samme er bratte trapper og mangel på heis, sier Eilin Reinaas.

- Hvordan opplever du disse hindringene?

- Praktisk betyr det at jeg ikke kan regne med å komme meg på toalettet på ferja og må finne meg et annet sted på vei til ferja. Det betyr også at jeg ikke får tilgang til kaffe, mat og aviser. Ofte må man sitte i en kald bil, uten vått eller tørt. Samtidig må jeg huske på å ta med kontanter for å betale turen, i tilfelle de ikke har bærbar betalingsterminal ombord. Det verste emosjonelt er den kjeften jeg får av voksne, sinte menn når jeg sier fra at jeg ikke kan dirigeres langt fra dør eller opp på hengedekk.

- Hva er det som haster mest for at dine ferjeturer skal få bedre kvalitet?

- Opplæring i god kundeservice – positive holdninger til de reisende. Tilgang til toalett og kiosk haster også, sier Eilin Reinaas.

- Sitter ofte innesperret i bilen

Hindringene er mange for rullestolbrukere på ferjereiser. Oppstillingsplass på ferjedekk er ofte ikke stor nok til å komme ut av bilen med rullestol med bilens sidemonterte heis. Stadig er det umulig å komme videre til inngang/heis til publikumsarealene.

- Det ender ofte med at jeg sitter innesperret i bilen, sier Leif Elde om sine erfaringer med rullestol på ferjereiser.

Leif Elde har erfaringer fra flere hindringer på ferjereiser. Noen ferjer som BF Sogn, har et lukket dekk under det vanlige bildekket, og med nedkjøring fra dette. - Her må ikke biler med bevegelseshemma dirigeres uten at det er absolutt 100 % sikkert at den bevegelseshemmede kommer ut av bilen og opp i fellesarealene. Dette gjelder også såkalte hengedekk, sier Elde.



Eilin Reinaas

- Dårlig oppførsel fra ferjemannskapet medfører at jeg kvier meg for å si fra.



Leif Elde

Stressende og traumatisk

- Hvordan opplever du disse hindringene? - Det oppleves irriterende at man ikke kommer til salong og fasiliteter slik som medpassasjerer gjør. I tillegg er det stressende når man må på toalettet og er fysisk avskåret fra å komme dit. Stressende er det også å bli sittende inneklemt i bilen på ferjedekk med tanke på sikkerhet og en eventuell kritisk situasjon.

- Hvordan er luft og temperatur på lukkede dekk?

- Jeg har selv vært innesperret i 35 minutter på et slikt dekk.

Temperaturmåleren på bilen viste den sommerdagen 49° C under dekk. Dette medførte stort ubehag. Det var svært traumatisk å bli sittende innesperret og uten særlig tilgang på frisk luft.

Haster med parkeringsplasser ombord

- Hva er det som haster mest for at ferjeturene dine skal få bedre kvalitet?

- Markering av plasser / sone på dekk som er store nok til biler med rullestolheis, og som gir direkte tilgang med rullestol til inngang eller heis. Det må være slike plasser / soner som kan brukes begge veier for pendelferjer, sier Leif Elde.



Dette er et dårlig eksempel, og illustrerer hvor viktig det er at man blir parkert på riktig plass, og med nok rom rundt. (Bil med handicapbevis er ringet inn)



Bildet er fra en fylkeskommunal befaring i S&F Fylkeskommune som gjaldt universell utforming på Fjord1 Fylkesbåtene sine ferjer.

Ferjedekket skal ha prioriterte parkeringsplasser for personer med nedsatt bevegelse. Disse skal være i nærheten av inngang til ferjens passasjer-fasiliteter.

(Jmf punkt G i Anbudsgrunnlag for vegdirektoratet s.45)

Hindringene på ferjer:

1. HK plasser må holdes av helt til slutt
2. Adgang til toalett, salong / kafé og soldekk.
3. Tunge dører og høye terskler
4. Evakueringsrutiner – fri tilgang til evakueringsstasjon
5. Tilgang til betalingsterminaler

DETTE ANBEFALER NHF

Nødvendige kriterier ved anbudskonkurranse

Tilgjengelig og brukbart

Generelt må de samme lover og forskrifter som gjelder for bygg på land være retningsgivende for ferjer. Jfr både Plan – og bygningslov og veilederen/rettlederen REN til tekniske forskrifter.

- Bruk av kontrastfarger i alle deler av ferjen der passasjerer har adgang.
- Knapp for betjening, i og utafør heis, skal merkes med blindeskrift
- Ved nivåforskjell skal det være heis med lydannonsering eller rampe slik at funksjonshemma får samme tilgang som andre fra bildekk til salong, toalett og evakueringsstasjon.
- Ved bruk av rampe eller skråkant, må stigningsforholdet ikke overstige 1:20
- Ved utslående dører for toalett for funksjonshemma skal ekstra lukkehåndtak være montert på innside av dør, på hengsleside, 0,85 m over dørk.
- Dørtyngde maks 2 kg trykk. Jfr. Plan- og bygningsloven.
- Dørstokk maks 2,5 cm - samme krav som til terskler i bygninger.
- Gulv skal være sikret mot å gli. Ferjene kan vibrere, derfor viktig å unngå glatte gulv/dekk.
- Toalettrom må følge anbefalte mål som i veilederen REN til tekniske forskrifter.

UNIVERSELL

utforming i transport

Universell utforming innen transportområdet er et grunnleggende element for å nå målet om et selvstendig liv for alle. Transporten skal ikke være det som bryter muligheten for et selvstendig liv.

Passasjerenes opplevelser av kollektivtransporten handler i stor grad om den totale reisekjeden fra dør til dør, og inkluderer tilgjengelighet til informasjon, til stasjonsområdene, til billetter - ved siden av selve reisen med transportmidlene. Ved å benytte prinsippene om universell utforming i planlegging og utforming av hele reisekjeden, vil en oppnå økt reiseaktivitet for alle passasjerer.

Parkering om bord og på kai

Både om bord på ferjene og på land er parkeringsforholdene en utfordring for funksjonshemmede som bruker bil. Ofte er det så trangt på ferjedekket at det kan være store problemer eller umulig å komme seg ut av bilen.

Fylkesrevisjonen i Møre og Romsdal tar opp temaet i en rapport i 2006:

«Men tryggleiken på ferjene er framleis ikkje tilfredsstillande, og bilane parkerer vanlegvis så tett at i krisesituasjonar kan det vere vanskeleg for rullestolbrukarar å ta seg ut av bilane. Funksjonshemma sine organisasjonar etterlyser såleis eit system som både kan sikre betra tryggleik og tilgjenge til servicetilbod om bord i ferjene»



Salong på M/S Tidefjord som er inkluderende for alle reisende. En del av setene er klappseter, med god avstand til bordet, noe som gjør det lett å plassere rullestoler, barnevogner og bagasje vekk fra midtgangen i salongen.



Fastboltete stoler medfører at ikke alle kommer seg inntil bord og vekk fra midtgang.



Spania: Spanske myndigheter legger stor vekt på tilrettelegging for funksjonshemmede. Stadig flere parkeringsplasser er i tillegg til skilting også malt blå. Kan det utprøves på norske ferjekai-er?

Forslag til løsninger:

Kan anvisning av prioriterte plasser på land, være løsningen? At det blir egne oppstillings-plasser for funksjonshemmede på ferjekaiene på samme måte som ambulanserbiler eller busser kjører til egne filer? Noen matroser mener dette kan være en god løsning. Det samme mener mange av NHFs medlemmer. Kan man høste erfaringer gjennom et prøveprosjekt? I Spania blir asfalten på stadig flere parkeringsplasser for handikappede malt blå. Kan det også utprøves på noen ferjekai-er og ferjer hos oss?

Må holde av plasser

Et annet forslag til løsning kan være å reservere de siste plassene på hver ferje for funksjonshemmede med egne biler. Dersom plassene ikke blir benyttet av funksjonshemmede, kan plassene fylles opp av andre biler.

Reisekjeden

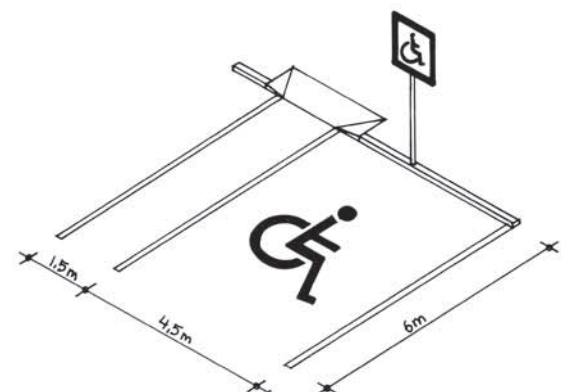
Hver reise begynner hjemme og slutter når man har nådd målet. Passasjerenes opplevelse av kollektivtransporten handler om den totale reisen fra dør til dør. Det er dette vi kaller reisekjeden. En reisekjede består av følgende elementer:

- Informasjon
- Veien til og fra holdeplass/stasjon/terminal
- Holdeplassen/stasjonen/terminalen
- Parkering på holdeplass for handikapbil som ikke skal være med
- Billettkjøp
- Transportmidlet

Brudd i reisekjeden betyr at et eller flere element i reisekjeden ikke er tilgjengelig. Når deler av en reise er utilgjengelig blir konsekvensen at flere mennesker er forhindret fra å benytte seg av kollektivtransporttilbudet. Andre velger kanskje å ikke reise kollektivt fordi man ikke er trygg på at det faktisk er mulig.

Det er viktig å se sammenhengen i hele reisekjeden, og kollektivtransportens betydning for at mennesker kan leve et selvstendig liv på egne premisser. Transport er en viktig del av folks hverdagsliv. Utilgjengelig kollektivtransport vanskeliggjør eller hindrer muligheten for samfunnsdeltakelse. For å sikre at hele reisekjeden blir ivaretatt, må de ulike aktørenes innsats koordineres.

Hovedbudskapet fra Norges Handikapforbund er at det må holdes av plasser så lenge som mulig for handikapbiler på alle ferjeavganger.



Ill. fra «Tilgjengelige bygg og uteområder» NHF.



Per Einar Honstad - regionleder i NHF Nord Vest

VEGDIREKTORATETS KVALITETSKRAV OG SJEKKLISTER TIL HEISER OG TOALETT

Fra Vegdir. håndbok (278) - Veileder til universell utforming

Sjekkliste 10	Heis
Sted/navn	
Strekning/forbindelse	
Prosjekt	
Utfylt av	
Dato	

11. Detaljert vurdering av heis

Nr	Tema	Tilfreds- still.	Ikke tilfreds- -still.	Ikke relev.	Evt målbare krav		Evt probl for			Heis Kommentarer og evt behov for utbedring
					Krav	Reg	B	O	M	
	Størrelser/utforming									
	Har heisen en innvendig størrelse på minimum 140cm bredde og 200cm dybde?									
	Har døren en lysåpning på minimum 90 cm?									
	Har heisen en eller flere glassvegger som gjør det enkelt å se ut/inn i heisen? (følelse av sikkerhet og kan hindre hærverk)									
	Er det god belysning ved inngang til heis og inne i heis?									
	Har heisdør kontrastfarge/er heisdør lett å skille fra omgivelsene?									
	Er det brukt ikke-reflekterende materialer inne i heis?									
	Utstyr									
	Har heis håndlist på en eller flere vegger inne i heis? (til å gi støtte/trygghet)									
	Er det klappsete inne i heis (aktuelt i heiser over flere etasjer)									
	Heistablå									
	Er heistablå lett å få øye på? (skiller det seg fra omliggende vegg?)									
	Er heistablå punktbelyst?									
	Har heistablå en høyde på mellom 90-120cm (maks høyde)?									
	Har heistablå uthevet, stor skrift som er lett følbart?									

Nr	Tema	Tilfredsstill.	Ikke tilfredsstill.	Ikke relev.	Evt målbare krav		Evt probl for			Heis Kommentarer og evt behov for utbedring
					Krav	Reg	B	O	M	
	Har skrift kontrastfarge til resten av knappen?									
	Har heistablå punktskrift?									
	Har heisen etasjeangivelse med stemme?									

2. Oppsummering registreringer av heisen

Samlet vurdering etter tema:

Tema	Bevegelseshemmede						Orienteringshemmede						Miljøhemmede						Merknad
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	
Størrelse/utforming 140x200 cm,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Utstyr Klappsete, håndlist	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Heistablå Følbart, høyde 90-120 cm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Etasjeangivelse med stemme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

3. Oppsummering tilgjengelighet heis

Samlet for heisen:

	Bevegelseshemmede						Orienteringshemmede						Miljøhemmede						Merknad
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	
Samlet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

4. Mulige tiltak i heisen

	Tiltak	Løser problemer for (kryss av)			Kommentar	Anslått kostnad
		B	O	M		

5. Elementer som er kritiske for å opprettholde tilgjengelighet til heisen

Elementene identifiseres og det stilles krav til dem ved vedlikehold, midlertidige endringer osv.:

	Navn	Viktig for			Kommentar
		B	O	M	

Sjekkliste 11	Toalett
Sted/navn	
Strekning	
Prosjekt	
Utfylt av	
Dato	

1. Detaljert vurdering av toalett

Nr	Tema	Tilfreds- still.	Ikke tilfreds- still.	Ikke relev.	Evt målbare krav		Evt probl for			Toalett Kommentarer og evt behov for utbedring
					Krav	Reg	B	O	M	
	Inngang									
	Går døren utover?									
	Er døren minst 90 cm bred?									
	Er det tilstrekkelig plass foran døren?									
	Innvendige mål									
	Er rommets mål min 225cm bredde og x 265 cm dybde?									
	Er det plass til en uhindret snusirkel for rullestol på min 160cm x160cm?									
	Har dør min 90cm lysåpning?									
	Slår dør UT av toalettrommet?									
	Har dør bøylehåndtak på innsiden av døren (for å enkelt kunne "dra" døren med seg)									
	Er det 90cm fri plass på høyre og på venstre side av toalettet?									
	Er det passasjebredde mellom toalett og vask på min 90 cm?									
	Høyder									
	Har toalettsetet en høyde på 50cm?									
	Er speil og utstyr plassert i en høyde på 90cm? (speil bør plasseres med underside i samme høyde som overside vask)									
	Er det fri plass under vask på 67 cm?									
	Belysning/kontrast									
	Har toalettrom god belysning?									

Nr	Tema	Tilfredsstill.	Ikke tilfredsstill.	Ikke relev.	Evt målbare krav		Evt probl for			Toalett Kommentarer og evt behov for utbedring
					Krav	Reg	B	O	M	
	Er det punktbelysning ved vask og speil som ikke blander?									
	Har gulv og vegger ulik fargevalgør/kontrastfarge?									
	Har utstyr kontrastfarge/skille seg tydelig fra bakgrunnen?									

2. Oppsummering registreringer av toalettet

Samlet vurdering etter tema:

Tema	Bevegelseshemmede						Orienteringshemmede						Miljøhemmede						Merknad
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	
Inngang Bredde 90 cm Uten terskel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Innvendige mål 225x265 cm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Høyder Sete 50 cm Speil og utstyr i sitte høyde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Belysning/kontrast Belysning som ikke blender, utstyr i kontrast til vegg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Miljø ved inngang Bjørk, or, hassel, gran, burot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

3. Oppsummering tilgjengelighet til toalettet

Samlet for gågaten/under-søkt strekning:

	Bevegelseshemmede						Orienteringshemmede						Miljøhemmede						Merknad
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	
Samlet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

4. Mulige tiltak på toalettet

Tiltak	Løser problemer for (kryss av)			Kommentar	Anslått kostnad
	B	O	M		

5. Elementer som er kritiske for å opprettholde tilgjengelighet til toalettet

Elementene identifiseres og det stilles krav til dem ved vedlikehold, midlertidige endringer osv.:

Navn	Viktig for			Kommentar
	B	O	M	



Roller og ansvar

Statens, fylkeskommunens og kommunenes ansvar og roller

Staten har et overordnet ansvar i forhold til utarbeiding av standardiserte løsninger, utarbeiding av forskrifter og implementering av direktiver i regelverket. Staten har også ansvar for å tilrettelegge riksvegferjedriften for alle brukere. Fylkeskommunen har det regionale planansvaret for utvikling av samferdsel i fylkene.

Fra 2010 settes den nye regionreformen i verk. Den vil ha store konsekvenser for ferjedriften. Ansvaret for de fleste ferjesambandene blir da overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene. For landets største ferjefylke, Møre og Romsdal betyr dette at fylkeskommunen får myndighet for 20 nye ferjesamband fra 2010 i tillegg til de fire fylkeskommunen hadde ansvar for tidligere.

NHF mener

I dette perspektivet er det særdeles viktig at fylkene forplikter seg offisielt til å følge den nye standarden til Vegdirektoratet når det gjelder utlysning av nye anbud. Det er også viktig å følge opp at betingelsene for anbud blir etterfulgt. Dette er ikke minst et politisk ansvar.

Våren 2009 sendte Vegdirektoratet brev om «Konkurransetsetting av riksvegferjedriften - Tilpassing for funksjonshemmede» der det blir konkludert med at universell utforming er et av fire hovedmål for transportpolitikken.
(24.03.2009 – se vedlegg side 38)

Enighet om universell utforming i ferjefylkene

Det er tverrpolitisk enighet i alle de store ferjefylkene om at fylkeskommunene skal være en aktiv pådriver og medspiller i arbeidet for å skape et tilgjengelig og inkluderende samfunn, og universell utforming er et sentralt perspektiv. Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane har alle laga egne fylkesdelplaner om universell utforming. I Møre og Romsdal er universell utforming et gjennomgående perspektiv i fylkesplanen 2009-2012.

«Dei gjennomgåande perspektiva er verdiar og prioriteringar vi meiner er viktige å ha med i alt utviklingsarbeid, for å ta eit heilskapeleg grep om samfunnsutviklinga», heiter det i innleiinga til Fylkesplan for Møre og Romsdal 2009-2012.



Møre og Romsdal fylke



SOGN OG FJORDANE
FYLKESKommUNE



HORDALAND
FYLKESKommUNE



ROGALAND
FYLKESKommUNE

SLIK TENKER FAGFOLK

om universell utforming



God plass ved bordet. Fra Fosen ferja.



God plass mellom bilene.



Flere ferjer har nå fått toaletter som også kan benyttes av personer med rullestol, men brukbarheten reduseres av at de ofte også brukes som bøttekott for renholdspersonalet, eller som stellerom.

DESIGNEREN:

Samarbeider med brukerne

Siden 1983 har Multi Maritime i Førde tegnet alle typer skip. Det er blitt nærmere 30 ferjer. Multi Maritime er opptatt av samarbeid med rederi og skipsverft.

- Vi har også nært samarbeid med brukergruppene, forteller prosjektleder Hermod Brendsdal i Multi Maritime.

Da det skulle bygges ny ferje for sambandet Fodnes – Mannheller ble en representant for NHF invitert for å "prøvekjøre" MF LOTE som ble satt inn i dette sambandet i 2006. – Vi fikk gode kommentarer og klare meldinger om hva som var bra og hva som ikke fungerte. I tillegg fikk vi nye innspill. Det er jo ikke bare rullestolbrukere vi skal ta hensyn til.

- Kan dere fullt ut ta hensyn til rullestolbrukere på nye ferjer?

- Vi gjør det på nybygg. De nye ferjene med salong på samme nivå som bildekk, er mye bedre tilpasset bevegelseshemmede personer enn de gamle ferjene der salongen ofte er plassert under dekk eller et dekk høyere.

Gulvbelegg med fargekoder

- Multi Maritime tegner den nye ferjen mellom Halhjem og Våge i Hordaland som Fiskerstrand Verft skal bygge, og som kommer i drift i januar 2011. På den ferjen blir salongen på samme nivå som bildekket. Det skal legges stor vekt på universell utforming. Det kan nevnes: Gulvbelegg med fargekode for å vise vei mot utganger, taktilmerking på brytere og skilt, teleslynge i salong etc.

- Hva med parkering ombord på ferjene? Hva tenker designeren om det?

- I samarbeid med rederi, merker vi opp flere romslige felt ved inngangsdørene til salongen for handikapparkering og rullestolbrukere, forteller Hermod Brendsdal i Multi Maritime.

SKIPSBYGGGEREN:

IMO rundskriv MSC/735 foreldet?

- Flaskehalsen ligger ikke hos oss. Vi bygger det vi får beskjed om. Rederiene bygger det de må, sier prosjektsjef Stein Oksnes ved Fiskerstrand Verft i Sula. Fiskerstrand Verft er blant de ledende skipsverftene. Siden 2006 har verftet levert ti ferjer og har ordre på åtte nye ferjer.

Stiller ikke gode nok krav

- Både krav og utførelse til handikapfasiliteter har endra seg sterkt den senere tiden. Vi erkjenner kravene om universell utforming, og forsøker å implementere dem, sier Stein Oksnes. Mens kravene i det fortsatt gjeldende IMO (International Maritime Organization) rundskriv MSC/ 735 på langt nær er gode nok, i følge Oksnes. – Det er ikke godt nok i forhold til det rederiene krever, og heller ikke i forhold til hva handikappede har behov for, mener Stein Oksnes.

Må stille spesifikke og tydelige krav

- Hva skal til for å få gjennomført universell utforming på ferjene?
- Dersom myndighetene stiller krav i sine spesifikasjoner om universell utforming, kan ikke rederiene komme bort fra det. Dess mer spesifisert og konkret kravene er, dess enklere er det å forholde seg til kravene for oss som skal bygge ferjene.

Ikke stor betydning økonomisk

- Hvilke konsekvenser har det for prisen på å gjennomføre universell utforming på ferjer?
- Dersom du starter med tanken om universell utforming på tegnebrettet, vil ikke de nye kravene ha stor betydning økonomisk. Det avgjørende er at kravene til universell utforming står i anbuds-dokumentene, sier prosjektsjef Stein Oksnes ved Fiskerstrand Verft i Sula.



Fiskerstrand Verft, Sula

SKIPSFØREREN:

Turistene spør etter heiser og tilgjengelige toalett

- Universell utforming er mer og mer aktuelt for hver dag. Vi får stadig innspill fra rullestolbrukere, spørsmål etter handikaptoalett og kommentarer til bratte trappe fra eldre mennesker.

Det er skipsfører Steve Kalvøy fra Frei som forteller. Kalvøy har lang fartstid som kaptein på ferje. De senere årene har han arbeidet på ferjesambandet Halså – Kanestraum på Nordmøre.

- De fleste kommentarene kommer om sommeren når vi har mange turister. De kommer ofte langs kysten, vil oppleve naturen og vil gjerne opp på soldekket.

Kalvøy har i lengre perioder var kaptein ombord på en 35 år gammel ferje.

- Denne båten vil aldri få universell utforming. Dette er en utfasa båt som stepper inn når det er tekniske problemer. Her har vi toalett nede på bildekk. Men det er på langt nær et toalett som er tilgjengelig for alle, sier han.

- Det er ved nybygging at krav til universell utforming kan komme inn.

Krav om universell utforming ved nybygg

- Hvordan få gjennomført universell utforming på ferjer?

- Det er ved nybygging at krav til universell utforming kan komme inn. Da må Handikapforbundet, organisasjoner for blinde og svaksynte og andre interesseorganisasjoner gå sammen, og stille krav både til vegmyndighetene og de politiske partiene. Det må stilles tydelige krav i anbudsdokumentene om universell utforming.

Steve Kalvøy legger ikke skjul på at det er behov for fornyelse av ferjeflåten. – Det kommer flere anbudsrunder i nær framtid. Da er det viktig at organisasjoner som Handikapforbundet påvirker og stiller krav.

Nye retningslinjer fra Vegdirektoratet

I mars 2009 sendte Statens vegvesen/Vegdirektoratet ut informasjon om nye og skjerpede krav til universell utforming på ferjer. "Statens vegvesen har tatt inn universell utforming som en indikator i målekortet for drift av de fremtidige riksvegferjesambandene. Dette er gjort for å sikre videre fokus på området. Universell utforming er et av fire hovedmål for transportpolitikken og således et svært sentralt mål for all aktivitet i Statens vegvesen, også når det gjelder ferjer.", heter det i brevet. (Se hele brevet bak i dette heftet.) Vegdirektoratet har også skjerpet kravene i anbudsgrunnlag 4.7.12. Der heter det: «For samband med 25 min. overfartstid eller mer skal det stilles krav til universell utforming tilsvarende krav til nytt fartøy».

(Se hele anbudsgrunnlag 4.7.12 side 43)

AKTUELLE SAKER OM FERJER OG universiell utforming

Oppgradering av ferja til Værlandet -

Universell utforming

Fylkestinget vedtok samrøystes at Fjord1 må gå vidare i arbeidet knytt til avklaringar mot Sjøfartsdirektoratet for å få M/F Eid oppgradert og universelt utforma. Kostnaden på kr. 4.060 mill vert å ta inn i tertialrapport nr. 2.

Vedteket inneber mellom anna at det skal plasserast heis på babord side der den eine trappeoppgangen blir ombygd til heis-sjakt på ferja som skal gå i trafikk mellom Askvoll og Værlandet. Handicaptaolett på hovuddekk skal oppgraderast slik at to av dei eksisterande toaletta blir bygde saman. Inngangsparti frå hovuddekk til sidegang må byggjast om slik at det vert lettare tilgang for rullestolbrukarar.

[Artikkel henta frå Sogn og Fjordane Fylkeskommune si heimeside, se bilde side 15]

Ny ferje tar hensyn til funksjonshemmede

Da Fjord1 Fylkesbaatane skulle planlegge ny ferje på sambandet Manheller - Fodnes, søkte de råd og rettleiding hos fylkeskommunen og hos en rullestolbruker. Målet var å legge forholdene til rette for funksjonshemmede og gi ferja universell utforming.

Mer på www.sfj.no

Avlyste anbud for Finnøy-ferje

«Statens vegvesen har trukket anbudet for riks- og fylkesvegferjesambandet for Finnøy. Grunnen er strengere krav til universell utforming. Opprinnelig gikk anbudsfristen ut 9. februar, men nå opplyser Statens vegvesen at anbudet er kansellert», skrev Stavanger Aftenblad 4.2.2009.

- Grunnen er ønsket om strengere krav til universell utforming på ferjemateriellet i Finnøysambandet, heter det fra vegvesenet. Det vil bli lyst ut ny konkurranse for sambandet med det første. Der vil kravene til ferjene være justert. Det nordlige Finnøy-sambandet er et av åtte ferjesamband som Statens vegvesen la ut på anbud uten å legge inn nye krav om universell utforming.

Stortinget har vedtatt nye og strengere regler som skal sikre alle, inklusiv bevegelseshemmede, adgang til offentlige steder.

Fylkestinget har vedtatt at Rogaland skal være et foregangsfylke når det gjelder universell utforming.

[Stavanger Aftenblad 4.2.2009]



Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, DTL

Forbud mot å diskriminere

Det er en grunnleggende demokratisk rett at alle skal kunne delta på lik linje i samfunns- og arbeidsliv. Dette er bakgrunnen for den nye loven mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (LOV-2008-06-20-42) som gjelder fra 1. januar 2009. Loven har fått navnet Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

HER ER NOEN UTDRAG FRA DEN NYE LOVEN:

Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven, DTL).

§ 1. FORMÅL

Lovens formål er å fremme likestilling og likeverd, sikre like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse for alle, uavhengig av funksjonsevne, og hindre diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne.

Loven skal bidra til nedbygging av samfunnsskapte funksjonshemmende barrierer og hindre at nye skapes.

§ 2. VIRKEOMRÅDE

Loven gjelder på alle samfunnsområder med unntak av familieliv og andre forhold av personlig karakter.

§ 3. AKTIVITETS- OG RAPPORTERINGSPLIKT

Offentlige myndigheter skal arbeide aktivt, målrettet og planmessig for å fremme lovens formål.

§ 9. PLIKT TIL GENERELL TILRETTELEGGING (UNIVERSELL UTFORMING)

Offentlig virksomhet skal arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming innenfor virksomheten. Tilsvarende gjelder for privat virksomhet rettet mot allmennheten.

Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.

Offentlig og privat virksomhet rettet mot allmennheten har plikt til å sikre universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjon så langt det ikke medfører en uforholdsmessig byrde for virksomheten. Ved vurderingen av om utformingen eller tilretteleggingen medfører en uforholdsmessig byrde skal det særlig legges vekt på tilretteleggingens effekt for å nedbygge funksjonshemmende barrierer, hvorvidt virksomhetens alminnelige funksjon er av offentlig art, de nødvendige kostnadene ved tilretteleggingen, virksomhetens ressurser, sikkerhetsmessige hensyn og vernehensyn.

Brudd på plikten til å sikre universell utforming etter tredje ledd regnes som diskriminering.

Det regnes ikke som diskriminering etter fjerde ledd dersom virksomheten oppfyller nærmere bestemmelser i lov eller forskrift om innholdet i plikten til universell utforming.

Kongen kan gi forskrift om innholdet i plikten til universell utforming på områder som ikke er omfattet av krav i eller i medhold av annet lovverk, jf. femte ledd.

§ 10. UNIVERSELL UTFORMING AV BYGNINGER, ANLEGG MV.

For bygninger, anlegg og uteområder rettet mot allmennheten gjelder kravene til universell utforming i eller i medhold av plan- og bygningsloven.

LOV 2008-06-20 nr 42: Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven).

Hele loven finnes på: www.lovdatabasen.no/all/hl-20080620-042.html.

Likestillings- og diskrimineringsombudet håndhever loven, www.ldo.no

Lov om offentlige anskaffelser

Lov om offentlige anskaffelser (§ 6) pålegger offentlige instanser å ta hensyn til bl.a. universell utforming i forkant av en anskaffelse. Slik kan man sikre at varer og tjenester kan benyttes av alle.

Sjøfartsdirektoratets nye forskrifter

1. januar 2009 trådte nye forskrifter om bygging av passasjer-, lasteskip og lekter i kraft. Sjøfartsdirektoratet skriver i rundskrivet RSR 12-2008 at "Endring i forskriften skal kun gjelde for passasjerskip som fører flere enn 12 passasjerer." Videre heter det at "For eksisterende skip gjelder kravene ved større ombygging av områder hvor passasjerer har alminnelig tilgang/adgang. Forskriften vil tre i kraft 1. januar 2009. Imidlertid vil kravene først gjelde fra 1. januar 2010."

Nye forskrifter fra 1.januar 2009

"Når det gjelder økonomiske og administrative konsekvenser av de nye forskriftene sier Sjøfartsdirektoratet i rundskrivet RSR 12-2008:

Kravene til universell utforming vil føre til at det ved bygging av nye passasjerskip må tas hensyn til tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Arbeidet med dette er på design-stadiet. For flere fartøystyper er det allerede utviklet design som tar hensyn til denne tilgjengeligheten. Design av fartøy er uansett i stadig utvikling og det vil være vanskelig å beregne hvilke ekstra kostnader som knytter seg til aspekter som gjelder universell utforming. Bemanningssituasjonen vil ikke bli særlig påvirket av de nye reglene, reder har allerede en plikt til å ta hensyn til personer med nedsatt funksjonsevne i forbindelse med evakuering. Skip designet etter de nye reglene vil gjøre det lettere for disse personene å forflytte seg på skipet uten hjelp fra mannskapet. Sjøfartsdirektoratet mener derfor at regelendringen ikke vil medføre vesentlig økte kostnader for næringen."

Sjøfartsdirektoratets definisjon

"Med universell utforming menes her utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig."

De nye forskriftene

I de nye forskriftene om bygging av passasjerskip- lasteskip og lekter heter i § 39 Krav til universell utforming og sikkerhet for personer med nedsatt funksjonsevne:

(2) For passasjerskip som vil være kjølstрукket eller som er på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. januar 2010 gjelder følgende: a) Atkomst til skipet. Skipene skal være konstruert og utstyrt slik at personer med nedsatt funksjonsevne kan stige om bord og gå i land på en enkel og

sikker måte, og, så langt det er mulig, forflytte seg mellom dekkene, enten på egen hånd eller ved hjelp av ramper eller heiser. Det skal settes opp anvisninger til slike adgangsfasiliteter ved alle innganger og andre hensiktsmessige steder om bord på hele skipet”

Nasjonal transportplan 2010–2019

Om ferjer heter det i NTP 2010-2019:

For ferjene som trafikkerer ferjesambandene på vegnettet er det store variasjoner når det gjelder tilgjengelighet. Krav om tilgjengelighet vil bli innført etter hvert som sambandene lyses ut på anbud.

Nærings- og handelsdepartementet har ansvaret for universell utforming på skip. Det ble i 2004 gjennomført krav til tilgjengelighet og tilrettelegging for bevegelseshemmede personer på skip i forbindelse med gjennomføring av direktiv 2003/24/EF. Sjøfartsdirektoratet har i tillegg fastsatt forskrift vedrørende krav om universell utforming på passasjerskip i innenriksfart med virkning fra 1. januar 2009. Krav om universell utforming mht. atkomst til skip, kommunikasjon og meldinger, alarmsystemer, samt bevegelighet innen skipet vil gjelde for skip som er kjølstрукket eller som er på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. januar 2010.

Dagens riksvegferjesamband trafikkeres av ferjer som er svært varierende med hensyn til tilgjengelighet. Det innføres nå en egen måleindikator for andelen riksvegferjesamband som er universelt utformet. Kravet om tilgjengelighet vil bli innført fortløpende etter hvert som de enkelte sambandene lyses ut på anbud. Det stilles krav om at nye fartøy som settes inn i anbudssamband skal være universelt utformet. For eksisterende fartøy som settes inn i anbudssamband, stilles det krav om visse tilpasninger av materiellet. Statens vegvesen arbeider også med å stille krav til universell utforming av eksisterende fartøy så langt det er teknisk og økonomisk mulig.

For ferjene som trafikkerer ferjesambandene på vegnettet er det store variasjoner når det gjelder tilgjengelighet. Krav om tilgjengelighet vil bli innført etter hvert som sambandene lyses ut på anbud.

Statens vegvesen skjerper kravene:

Statens vegvesen skriver i Utkast til handlingsprogram 2010-2013 (2019):

”I tråd med de føringer som følger av ny lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne, skjerpes krav til universell utforming på riksvegferjene. Det legges opp til en fortløpende innfasing av de nye kravene i takt med nye utlysninger av sambandene. De fleste av ferjene som trafikkerer riksvegsambandene vil i stor grad oppfylle krav til universell utforming pr 1.1.2010. Samband som i dag trafikkeres av de eldste ferjene vil i minst grad oppfylle kravene. En stor del av ferjene som ikke er tilfredsstillende universelt utformet benyttes som suppleringsferjer, slik at disse kun er i drift i kortere perioder av året. De eldste ferjene trafikkerer i stor grad de samband som per 1.1.2010 enda ikke har startet opp med anbudsdrift. Dette medfører at situasjonen i forhold til universell utforming på riksvegferjene ytterligere vil bedre seg i løpet av handlingsprogramperioden som følge av oppstart av anbudssamband.”
(Fra Kapittel 8 Kjøp av riksvegferjetjenester i Utkast til Handlingsprogram 2010-2013(2019) Statens vegvesen)



Rundskriv og tabeller

Sjøfartsdirektoratet - Rundskriv RSR 12-2008



Endring av forskrift 15. september 1992 nr 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lekter.

Sjøfartsdirektoratet har 14. august 2008 fastsatt en forskrift om endring av forskrift 15. september 1992 nr 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lekter.

Det ble i 2004 gjennomført krav til tilgjengelighet og tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne i forbindelse med gjennomføringen av direktiv 2003/24/EF om endring av 98/18/EF, jf henholdsvis forskrift av 5. januar 1998 nr 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip § 33 og forskrift av 28. mars 200 nr 305 om besiktigelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart § 8 D. Med denne forskriften vil kravene også bli innført for skip som ikke er omfattet av direktivet.

Sjøfartsdirektoratet har valgt å videreføre det meste av ordlyden i disse bestemmelsene ut fra hensynet til like regler i forskriftene, samt at de er kjent for næringen fra før og har sin bakgrunn i internasjonalt regelverk.

Endring i forskriften skal kun gjelde for passasjerskip som fører flere enn 12 passasjerer. Begrunnelsen for dette er at skip som fører 12 passasjerer eller færre er en så uensartet gruppe skip av relativ liten størrelse, at kravene til tilgjengelighet vil være vanskelig å forene med blant annet skipenes konstruksjon.

For eksisterende skip gjelder kravene ved større ombygging av områder hvor passasjerer har alminnelig tilgang/adgang.

Forskriften vil tre i kraft 1. januar 2009. Imidlertid vil kravene først gjelde fra 1. januar 2010.

Økonomiske og administrative konsekvenser.

Kravene til universell utforming vil føre til at det ved bygging av nye passasjerskip må tas hensyn til tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Arbeidet med dette er på designstadiet. For flere fartøystyper er det allerede utviklet design som tar hensyn til denne

tilgjengeligheten. Design av fartøy er uansett i stadig utvikling og det vil være vanskelig å beregne hvilke ekstra kostnader som knytter seg til aspekter som gjelder universal utforming. Bemanningssituasjonen vil ikke bli særlig påvirket av de nye reglene, reder har allerede en plikt til å ta hensyn til personer med nedsatt funksjonsevne i forbindelse med evakuering. Skip designet etter de nye reglene vil gjøre det lettere for disse personene å forflytte seg på skipet uten hjelp fra mannskapet.

Sjøfartsdirektoratet mener derfor at regelendringen ikke vil medføre vesentlig økte kostnader for næringen.

John Malvin Økland e.f
fungerende sjøfartsdirektør

Else Heldre e.f
fungerende avdelingsdirektør
internasjonalt arbeid og regelverk

Forskrift om endring av forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lekter

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 14. august med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 21, 32, og 47, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849.

I

I forskrift av 15. september 1992 nr 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lekter gjøres følgende endringer:

§2

Definisjoner

§ 2 nr 56 skal lyde:

(56) med universell utforming menes her utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.

Nåværende nr 56 og 57 blir nr 57 og 58.

Ny § 39a skal lyde:

§ 39a

Krav til universell utforming og sikkerhet for personer med nedsatt funksjonsevne

(1) MSC sirkulære nr. 735 av 24. juni 1996 om anbefalinger med hensyn til passasjerskips konstruksjon og drift for å imøtekomme behovene til eldre og handikappede personers behov (Recommendation of the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' need) skal følges i den utstrekning det passer.

(2) For passasjerskip som vil være kjølstrukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. januar 2010 gjelder følgende:

a) Atkomst til skipet

Skipene skal være konstruert og utstyrt slik at personer med nedsatt funksjonsevne kan stige om bord og gå i land på en enkel og sikker måte, og, så langt det er mulig, forflytte seg mellom dekkene, enten på egen hånd eller ved hjelp av ramper eller heiser. Det skal settes opp anvisninger til slike adgangsfasiliteter ved alle innganger og andre hensiktsmessige steder om bord på hele skipet.

b) Skilt

Skilt som finnes om bord på et skip til hjelp for passasjerene, skal være universelt utformet og lett å lese for personer med nedsatt funksjonsevne, og være strategisk plassert.

c) Kommunikasjon og meldinger

Fartøyet skal være utstyrt med midler om bord til å kommunisere meldinger visuelt og verbalt, f.eks. om forsinkelser, ruteendringer og tjenester om bord, til personer med nedsatt funksjonsevne.

d) Alarm

Alarmsystem og -knapper må være utformet slik at de lett kan nås av alle og slik at alle kan varsle, uansett en persons funksjonsevne.

e) Tilleggskrav for å sikre bevegelighet inne i skipet

Håndlister, korridorer og ganger, døråpninger, dører, heiser, bildekk, passasjersalonger, innredning og toaletter skal være konstruert slik at de på en rimelig måte og i rimelig omfang er universelt utformet.

- (3) For eksisterende passasjerskip som vil bli kjølstrukket eller som vil være på et tilsvarende byggetrinn før 1. januar 2010, gjelder første og andre ledd. Ved ombygging når denne medfører større forandringer, reparasjoner og utrustning av områder hvor passasjerer har alminnelig tilgang/adgang kommer første og andre ledd også til anvendelse.

II

Ikkrafttredelse

Denne forskriften trådte i kraft 1. januar 2009.



Navigasjonsdokument fra Vegdirektoratet



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

24.03.2009 Ref. 2009/022179-003

Konkurransetsetting av riksvegferjedriften - Tilpassing for funksjonshemmede

Viser til brev fra Samferdselsdepartementet av 6.2.2009 vedrørende krav til tilpasning av materiellet for funksjonshemmede i forbindelse med konkurransetsetting av riksvegferjedriften.

Statens vegvesen har siden tidlig på 1990-tallet arbeidet med tilgjengelighet for bevegelsehemmede i riksvegferjedriften. Da det er svært kostbart å bygge om hele ferjeflåten, har det i perioden vært fokusert mest på kravene til nybygg.

Dagens krav

Som det påpekes i ovennevnte brev fra departementet har det i anbudsgrunnlaget for konkurransetsetting av riksvegferjedriften så langt vært stilt ulike krav til tilgang for bevegelsehemmede, avhengig av om det tilbys nye eller eksisterende fartøy. Det er stilt krav om tilgjengelighet i henhold til MSC/Circ.735 (se vedlegg) for nytt materiell. Å stille de samme krav til eksisterende ferjer, ville bety at gode ferjer vil bli hugd opp lenge før de er klare for utrangering. Det er derfor lagt til grunn reduserte krav til tilgang for bevegelsehemmede for eksisterende materiell. Dette er i tråd med de retningslinjer Statens vegvesen har om å legge transporttilbudet til rette etter prinsippet om universell utforming så langt dette er forsvarlig innenfor de økonomiske rammene.

I anbudsgrunnlagets punkt 4.7.12 Tilgang for bevegelsehemmede heter det for eksisterende fartøy:

Eksisterende fartøy:

Generelt:

- Håndrekker og trinn i trapper hvor passasjerer har adgang skal markeres med kontrastfarger.
- Håndrekker skal monteres i henhold til MSC/Circ.735, punkt 13.

Dersom fartøyet har heis, skal denne utstyres som følger:

- Det skal monteres speil på vegg vis a vis heisdør for å gjøre det lettere å rygge rullestol ut av heisen.
- Håndrekker i kontrastfarger skal være montert på tre sider i heisen i høyde 90-100 cm over gulvnivå.
- Klappsete skal være montert i sittehøyde 0,5 m innenfor rekkevidde av heisens betjeningspanel.

- Betjeningsknappene i og utenfor heis skal merkes med blindeskrift og kontrastfarger.

For toaletter for funksjonshemmede gjelder:

- Ved utadslående dører skal ekstra lukkehåndtak være montert på innsiden av døren, på hengslesiden, 0,85 m over dørk.

Mulighetsområde og kostnadsoverslag – oppgradering av eksisterende ferjer

I det videre har Statens vegvesen forsøkt å drøfte mulighetene for tilpasning til universell utforming ut fra en kategorisering i henhold til ferjeflåtens alder. Dette medfører at enkeltfartøy innenfor hver kategori dermed ikke passer til kommentarene, ettersom kategoriseringen er en forenkling.

Det understrekes at nøyaktige kostnadsoverslag vil være svært omfattende både tidsmessig og økonomisk å fremskaffe. Informasjonen i dette brevet er basert på tidligere utredninger, tidligere ombygginger av fartøy, samt informasjon innhentet fra næringen. Vurderingene er gjort utelukkende for den delen av riksvegferjeflåten som i dag tilhører rammetilskuddsordningen og dermed er aktuell i fremtidige anbudskonkurranser.

Ferjer over 30 år

For den eldste delen av ferjeflåten er det generelt sett ikke teknisk/økonomisk mulig å bygge om til fullt ut universell utforming. Rundt 40 av dagens riksvegferjer innenfor rammetilskuddsordningen er eldre enn 30 år.

På disse ferjene har tilrettelegging for funksjonshemmede gått ut på å reservere spesiell plass på bildekket for de funksjonshemmede; fortrinnsvis i nærheten av toalett eller opp-/nedgang til passasjersalong. Ved korte overfarer må de funksjonshemmede oppholde seg i bilene. På korte reiser er det også vanlig for andre reisende å oppholde seg i bilen. Ved lengre overfarer derimot må mannskapet om bord bære de funksjonshemmede som måtte ønske det opp/ ned til passasjersalongen. En mulighet er å montere trappegående heisstol der trappebredden er bred nok. I så fall må rullestolen bæres etter slik at den funksjonshemmede selv kan bevege seg i salongen.

Dersom det skal være mulig å tilpasse ferjer eldre enn 30 år under 35 PBE med adgang vertikalt gående heis til handikaptalett og salong, måtte man enten bygge de med midtcasing, eller man må etablere all salongkapasitet over bildekk. En slik løsning vil bli, slik Statens vegvesen forstår det, uforholdsmessig kostbar å gjennomføre for disse ferjene. Hensikten vil heller ikke oppnås i det de nærmest vil være ubrukbare som bilførende fartøy, da mesteparten av bilplassene på dekk ville forsvinne. Den største delen av kostnaden ved å stille krav om fullt ut universell utforming innenfor denne kategorien ferjer, knytter seg som nevnt til for tidlig utfasing av ferjemateriellet.

I forbindelse med alternativ bruk av ferjesubsidier benyttes kapitalkostnad på om lag 4 mill. 2009-kroner per år. Våre grove anslag tilsier at i størrelsesorden 10 ferjer vil måtte utfases som følge av krav om universell utforming i gjennomsnitt fire år før estimert levetid. Hovedårsaken til at en så stor del av ferjemateriellet i denne kategorien utfases er kravet om heis. Ut fra dette resonnementet anslås en kostnad i størrelsesorden 160 mill. kroner. Det er i denne beregningen lagt til grunn en naturlig utfasing av om lag 20 fartøy som ikke gir noen kostnadmessig effekt da disse vil ha nådd estimert levetid når anbudene starter opp i 2012.

Nyere ferjer

Stort sett har man i løpet av 80- og 90-tallet bygget større fartøy hvor tilrettelegging for funksjonshemmede har vært lettere å løse rent teknisk, uten at dette har gått utover bilføringskapasiteten. Ferjer bygget i siste del av denne perioden er i stor utstrekning utstyrt med handikaptoalett og heis. Anslag innhentet fra næringen tilsier at ombygging av denne kategorien ferjer, inkludert installasjon av heis og ombygning til handikaptoalett, for de fleste av disse fartøyene vil koste mellom 1 og 4 mill. kr. I denne sammenheng påpekes at ombygginger for denne kategorien ferjer ofte vil medføre en reduksjon i bilkapasiteten på 2-3 plasser per ferje. Det er ikke beregnet noen kostnad for denne reduksjonen.

Det anslås at rundt 5 ferjer bygget i denne perioden vil måtte fases ut om lag 10 år før estimert levetid, dersom kravene til universell utforming skal legges til grunn. Ut fra tidligere nevnte forutsetninger anslås en kostnad i størrelsesorden 200 mill. kroner.

Avgrenset ombygging – eksisterende materiell

Statens vegvesen anslår at for de ferjene som i dag er eldre enn 30 år og samtidig er teknisk/økonomisk mulig å bygge om (om lag 10 ferjer), vil kostnaden ved en avgrenset ombygging beløpe seg til om lag 25 mill. kroner.

Om lag 30 av de 35 ferjene som ble bygget i løpet av 80- og 90-tallet ansees mulig å bygge om innenfor en forsvarlig kostnadsramme. En avgrenset ombygging av fartøy i denne kategorien anslås å ha en kostnad på om lag 50 mill. kr.

For ferjer bygget etter 2000 vil det kun være mindre utbedringer som kreves for å tilfredsstille krav om universell utforming.

Oppsummert anslår Statens vegvesen en kostnad forbundet med en avgrenset ombygging av dagens ferjemateriell, så langt økonomisk og teknisk forsvarlig, til å ha en total kostnad på 75 mill. kroner. I tillegg anslås det at rundt 15 vil måtte fases ut før estimert levetid, dersom kravene til avgrenset ombygging skal legges til grunn. Ut fra tidligere nevnte forutsetninger anslås en kostnad i størrelsesorden 360 mill. kroner.

Fullt ut universell utforming – eksisterende materiell

Krav om universell utforming betyr at ferjer fases ut før økonomisk levetid er nådd. For flere av ferjene, der det er mulighet for en avgrenset ombygging med heis og handikaptoalett, vil det ikke være teknisk/økonomisk forsvarlig å gjøre dette.

Dette utløser et behov for bygging av om lag 40 nye fartøy innen anbudsoppstart i 2012. Dette vil medføre store utfordringer for rederienes egenkapitalsituasjon. Statens vegvesen har heller ikke oversikt over om det er kapasitet hos rederier, skipsingeniører og verft til å foreta prosjektering og bygging av et slikt volum innen tidsfristen.

Arbeid med universell utforming i Statens vegvesen i 2009

I tråd med de føringer som ny diskrimineringslov har lagt på all fremtidig utforming og tilrettelegging av vegnettet og transport, har Statens vegvesen nå valgt å skjerpe kravene til universell utforming i forbindelse med den resterende konkurranseutsetting av riksvegferjedriften. Det legges til grunn at en slik skjerping av kravene er i henhold til de retningslinjer Statens vegvesen har om å legge til rette etter prinsippet om universell utforming så langt dette er forsvarlig innenfor de økonomiske rammene.

Statens vegvesen arbeider med å oppdatere minstekrav til tilgjengelighet som stilles i konkurransegrunnlaget (vedlagt). Dette er nye krav basert på ny lovgivning, tilbakemeldinger fra interesseorganisasjoner, samt krav benyttet i anbudskonkurranser innen annen type transportkjøp. De nye kravene har vært til gjennomgang med ferjenæringen for å sikre at tiltakene er gjennomførbare. Funksjonshemmedes organisasjoner har også fått kommet med innspill.

De skjerpede kravene medfører at det i dagens konkurransegrunnlag for riksvegferjedriften skilles mellom samband med kort og lang overfartstid. For samband med en overfartstid på over 25 minutter legges til grunn tilnærmet de samme kravene uavhengig av om det tilbys nytt eller eksisterende fartøy. For samband med en overfartstid på under 25 minutter skilles det fremdeles mellom nytt og eksisterende materiell. Statens vegvesen stiller ikke slike krav for ferjer som skal være reservefartøy i disse sambandene, da det har en unødvendig høy kostnad for fartøy som i noen tilfeller stort sett ligger ved kai.

For samband med en overfartstid på mer enn 25 minutter, som etter regionsreformen tilfaller fylkeskommunene, innhenter Statens vegvesen aksept fra aktuell fylkeskommune, da ovennevnte kan medføre økte kostnader.

De skjerpede kravene til samband under 25 minutter er beregnet å ha en kostnadsramme på 1 mill. kroner per eksisterende fartøy. Hvis en regner med at det må gjøres tiltak på 25 fartøy for de gjenstående anbudsambandene vil dette gi kostnader på i størrelsesorden 15 millioner kroner.

I de resterende anbudene er det behov for ca 50 fartøy og ca 25 av disse vil trafikkere lange samband (over 25 minutter). I lange samband, som ikke er lyst ut på anbud, vil det på grunn av denne regelen, et generelt behov for nybygg, samt bestemmelsen om gass over Vestfjorden totalt utløses behov for nykontrahering av i om lag 15 ferjer. Noen av disse ferjene ville uansett ha blitt kontrahert i forbindelse med anbudskonkurransene. Med bakgrunn i dette anslår Statens vegvesen at de skjerpede kravene isolert sett utløser behov for 5 nye ferjer.

Kostnaden på en ny 50 PBE ferje er i størrelsesorden 75 millioner kroner. Dette gir investeringskostnad for nykontraheringer på anslagsvis 375 millioner kroner. En betydelig del av kostnadene hentes imidlertid igjen i form av mer økonomisk effektiv drift av disse lange sambandene ved tilføring av nye fartøy.

Ekstra kostnader for de fartøyene som uansett blir kontrahert er anslagsvis 0,5 mill. kr. per fartøy, noe som summerer seg opp til om lag 7,5 mill. kr. Kostnaden for å bygge om 10 eksisterende fartøy er kostnadsberegnet til 1 mill. kr. per fartøy, noe som summerer seg opp til 10 mill. kr. De samlede investeringskostnadene for disse kravene (både generelt skjerpede krav og 25 minutters- regelen) summerer seg opp til ca 400 mill. kr. eller renter og avdrag på rundt 40 millioner per år. Nye fartøy i lange samband med høyt drivstofforbruk og store NOx-kostnader har langt lavere driftskostnader enn eldre fartøy. Dette medfører at en i løpet av en

kontraktperiode vil hente en gevinst av investeringene, slik at reell merkostnad med nykontrahering mer enn halveres.

Statens vegvesen mener at en med disse tiltakene har innarbeidet det som er forsvarlig innenfor dagens budsjetttrammer for de anbudene som går ut i 2009. Ved re-utlysning fra 2014-2020 bør kravene skjerpes ytterligere da flere av de ferjene som er dårligst tilrettelagt på dette tidspunkt vil være utrangert.

Statens vegvesen har tatt inn universell utforming som en indikator i målekortet for drift av de fremtidige riksvegferjesambandene. Dette er gjort for å sikre videre fokus på området. Universell utforming er et av fire hovedmål for transportpolitikken og således et svært sentralt mål for all aktivitet i Statens vegvesen, også når det gjelder ferjer.

Veg- og trafikkavdelingen

Med hilsen

Kjell Bjørvig
trafikkdirektør

Tor-Sverre Thomassen



Anbudsgrunnlag fra Vegdirektoratet

Gjeldende mal høsten 2009

4.7.12 Universell utforming

For dette punktet velger regionen det alternativet som passer for det respektive samband. Økte krav til universell utforming på samband over 25 min. skal i hvert tilfelle avklares med fylkeskommunen i forkant av utlysningen, da dette kan medføre økte kostnader for oppdragsgiver.

For samband med over 25 minutters overfartstid:

Nytt fartøy:

For nytt fartøy skal anbefalingene gitt i MSC/Circ.735 følges uansett fartsområdet fartøyet skal sertifiseres for.

Forskrift om endring i forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lekter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 14. august 2008 skal følges uavhengig av om kjølstrekking eller tilsvarende byggetrinn er før eller etter 1. januar 2010.

I tillegg gjelder følgende krav:

- Bruk av kontrastfarger skal gjennomføres i alle deler av ferjen der passasjerer har adgang.
- Betjeningsknappene i og utenfor heis skal merkes med blindeskrift.
- Heiser skal ha lydannonsering. Heisens størrelse skal minimum være 140 x 160 centimeter, samt ha **automatiske dører med passasjebredde på minimum 110 centimeter**.
- Ferjen skal ha toalett tilpasset funksjonshemmede. For disse toalettene gjelder følgende presiseringer ut over MSC/Circ.735:
 - a. Høyden på toalettskålen: 50 cm.
 - b. Fronten på toalettet må minimum bygge 85 cm ut fra bakvegg.
 - c. Nedfellbare armstøtter på begge sider må bygge like langt ut som fronten på toalettskål, toalettrull på armstøtten.
 - d. Snusirkel foran toalettet med minimum diameter på 150 centimeter.
 - e. Ved utadslående dører for disse toalettene skal ekstra lukkehåndtak være montert på innsiden av døren, på henglesiden, 0,85 m over dørk.
- Fartøyet skal være utstyrt med midler om bord til å kommunisere meldinger visuelt og verbalt, for eksempel om forsinkelser, ruteendringer og tjenester om bord.
- Informasjon om rutetabell og ferjetakster om bord skal minimum ha en skriftstørrelse på 14 punkter.
- Det skal være montert teleslynge på alle oppholdsområder, i tillegg skal det monteres skranke-slynger på alle betjeningssskranker.
- **Dører tilknyttet passasjerområder skal minimum ha en innvendig karmbredde på 1 meter**. Dørene skal være utstyrt med **automatisk døråpner, herunder trykknapp**.
- Det skal være **trinnfri adkomst** til alle ferjens passasjerområder. Dersom ferjen er utstyrt med hengedekk eller kjørerampe kreves det ikke trinnfri adkomst fra disse, såfremt passasjerfasiliteter som for eksempel toalett eller salong befinner seg på dette nivået. Eventuelle terskler må være maksimum 20 millimeter.
- Kontrastmarkering skal i tillegg til det som er gitt i MSC/Circ.735 også innbefatte kontrastfarger mellom gulv og vegg i passasjerområder.
- Trapper skal ha håndlister i to høyder: 0,7 m og 0,9 m over trinnets forkant på hver side av trappen.

Løyeveholder skal i designfasen av fartøyet etablere en dialog med de funksjonshemmedes organisasjoner som kan gi råd om tilrettelegging for funksjonshemmede.

Eksisterende fartøy:

For eksisterende fartøy gjelder de samme krav som ved nytt fartøy, med unntak av krav om størrelse på heis, samt presiseringer ut over MSC/Circ. 735 for handikoptoalett.

Ved etablering av nye handikoptoalett på eksisterende fartøy gjelder de samme presiseringer ut over MSC/Circ. 735 som for nytt fartøy.

For samband med under 25 minutters overfartstid:**Nytt fartøy:**

For nytt fartøy skal anbefalingene gitt i MSC/Circ.735 følges uansett fartsområdet fartøyet skal sertifiseres for.

Forskrift om endring i forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lekter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 14. august 2008 skal følges uavhengig av om kjølstrekking eller tilsvarende byggetrinn er før eller etter 1. januar 2010.

I tillegg gjelder følgende krav:

- Bruk av kontrastfarger skal gjennomføres i alle deler av ferjen der passasjerer har adgang.
- Betjeningsknappene i og utenfor heis skal merkes med blindeskrift.
- Heiser skal ha lydannonsering. Heisens størrelse skal minimum være 140 x 160 centimeter, samt ha automatiske dører med passasjebredde på minimum 110 centimeter.
- Ferjen skal ha toalett tilpasset funksjonshemmede. For disse toalettene gjelder følgende presiseringer ut over MSC/Circ.735:
 - a. Høyden på toalettskålen: 50 cm.
 - b. Fronten på toalettet må minimum bygge 85 cm ut fra bakvegg.
 - c. Nedfellbare armstøtter på begge sider må bygge like langt ut som fronten på toalettskål, toaletttrull på armstøtten.
 - d. Snusirkel foran toalettet med minimum diameter på 150 centimeter.
 - e. Ved utadslående dører for disse toalettene skal ekstra lukkehåndtak være montert på inn siden av døren, på hengslesiden, 0,85 m over dørk.
- Fartøyet skal være utstyrt med midler om bord til å kommunisere meldinger visuelt og verbalt, for eksempel om forsinkelser, ruteendringer og tjenester om bord.
- Informasjon om rutetabell og ferjetakster om bord skal minimum ha en skriftstørrelse på 14 punkter.
- Det skal være montert teleslynge på alle oppholdsområder, i tillegg skal det monteres skranke-slynger på alle betjeningsskranker.
- Dører tilknyttet passasjerområder skal minimum ha en innvendig karmbredde på 1 meter. Dørene skal være utstyrt med automatisk døråpner, herunder trykknapp.
- Det skal være trinnfri adkomst til alle ferjens passasjerområder. Dersom ferjen er utstyrt med hengedekk eller kjørerampe kreves det ikke trinnfri adkomst fra disse, såfremt passasjerfasiliteter som for eksempel toalett eller salong befinner seg på dette nivået. Eventuelle terskler må være maksimum 20 millimeter.
- Kontrastmarkering skal i tillegg til det som er gitt i MSC/Circ.735 også innbefatte kontrastfarger mellom gulv og vegg i passasjerområder.
- Trapper skal ha håndlister i to høyder: 0,7 m og 0,9 m over trinnets forkant på hver side av trappen.

Løyvehaver skal i designfasen av fartøyet etablere en dialog med de funksjonshemmedes organisasjoner som kan gi råd om tilrettelegging for funksjonshemmede.

Eksisterende fartøy:

Generelt:

- a) Fartøyet skal være utstyrt med midler om bord til å kommunisere meldinger visuelt og verbalt, for eksempel om forsinkelser, ruteendringer og tjenester om bord.
- b) Det skal være montert teleslynge på alle oppholdsområder, i tillegg skal det monteres skranke-slynger på alle betjeningskranker.
- c) Informasjon om rutetabell og ferjetakster om bord skal minimum ha en skriftstørrelse på 14 punkter.
- d) Kontrastmarkering skal være i henhold til MSC/Circ.735. Kontrastmarkering skal også innbefatte kontrastfarger mellom gulv og vegg i passasjerområder.
- e) Kontrastmarkeringen skal også innbefatte kontrastfarger mellom gulv og vegg.
- f) Håndrekker skal monteres i henhold til MSC/Circ.735, punkt 13.
- g) Ferjedekket skal ha prioriterte parkeringsplasser for personer med nedsatt bevegelighet. Disse skal være i nærheten av inngang til ferjens passasjerfasiliteter.
- h) Ferjen skal ha barrierefrie tilkomst fra avsatte parkeringsplasser til toalett tilpasset funksjonshemmede.
- i) Passasjerfasilitetene skal tilpasses i henhold til MSC/Circ.735 punkt 11 og 12.

Ved etablering av nye handikaptaolett på eksisterende fartøy gjelder de samme presiseringer ut over MSC/Circ. 735 som for nytt fartøy.

Dersom fartøyet har heis, skal denne utstyres som følger:

- Det skal monteres speil på vegg vis a vis heisdør for å gjøre det lettere å rygge rullestol ut av heisen.
- Håndrekker i kontrastfarger skal være montert på tre sider i heisen i høyde 90-100 cm over gulvnivå.
- Klappsete skal være montert i sittehøyde 0,5 m innenfor rekkevidde av heisens betjeningspanel.
- Betjeningsknappene i og utenfor heis skal merkes med blindeskrift og kontrastfarger.

Reservefartøy:

Her foretar regionen en særskilt vurdering av kravene til reserve- og suppleringsmateriell i hvert enkelt samband.

4.7.13 Reservefartøy

Kravet til reservefartøy må beskrives av regionen for hvert samband/hver sambandspakke. Det må tas hensyn til omkjøringsmuligheter, beredskapsbehov, type samband med mer. Regionen må operere med et fast antall pbe på reservefartøy.

En ferje i sambandet/ene kan ikke erstattes av en reserveferje, med mindre denne oppfyller alle krav til hovedferje stilt i konkurransegrunnlaget, for en tidsperiode som overstiger 21 dager i året.

Løyvehaver skal senest 3 måneder før oppstart kunne fremlegge dokumentasjon på at de disponerer reserveferjer som minimum oppfyller kravene til reserveferjer.

4.11 Service og informasjon til trafikantene

Oppdragsgiver legger til grunn at løyvehaver legger vekt på service og god kundebehandling.

Ferjestrategi for Møre og Romsdal 2006 - 2015

«Det har gjennom fleire år vore stort fokus på å bygge ned barrierar for funksjonshemma: det er ei nasjonal målsetting å utvikle eit meir tilgjengeleg samfunn, bygd på sektoransvar - prinsippet og strategien om universell utforming. For transportsektoren blir det derfor viktig å ta sin del av dette ansvaret og sørge for at alle nye investeringsprosjekt og utbetringar av gamal infrastruktur og transportmidlar blir gjennomført etter prinsippa om for universell utforming. For Møre og Romsdal sin del, med krevjande geografi samt ein av landets største ferjeflåte, blir dette ei formidabel utfordring –som truleg berre kan løysast med ei storstilt fornying av materiellet», heiter det i Ferjestrategi for Møre og Romsdal 2006 – 2015 som blei vedtatt av fylkestinget i 2005.

Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar: Legg til grunn universell utforming som prinsipp i arbeidet for betre tilgjenge i kollektivtransporten, og meiner at krav om dette må inn i anbudsgrunnlaget på lik linje med t.d. opningstider og frekvens.

Strategi for universell utforming i Rogaland

2.5.5 Mål/strategier/tiltak

Mål 1: I Rogaland skal transportmaterieell som nyttes i offentlige ruter tilfredstille krav til universell standard innen 2010.

Strategi	Tiltak	Ansvar/frist
Fremme universell utforming gjennom kjøp- og konsesjonsprosesser.	Sette vilkår med krav om universell utforming ved tildeling av konsesjoner.	Staten, fylkeskommunen.
Ta eldre materieell ut av drift eller oppruste det betydelig.	Sørge for at busser og båter tilfredstiller nye standardkrav som sikrer god tilrettelegging, deriblant laventré, heis/rampe der det er nivåsprang, festeanordning for rullestol og barnevogn, lett tilgang til personlig assistanse, kontrastmerking, visuell informasjon og sanntidsinformasjon med lyttemulighet.	Statens vegvesen, fylkeskommunen.
	Erstatte alt togmaterieell i Rogaland som ikke har laventré-adkomst	NSB
Evaluere nyere materieell.	Utarbeide tempoplan for oppgradering av materieellet. Evaluere ferjer og hurtigbåter etter 2 års bruk.	Staten, fylkeskommunen (innen 2008). Statens vegvesen.
Øke kompetansen om universell utforming hos planleggere, innkjøpere, operatørselskap m.m.	Gjennomføre opplæring av planleggere, innkjøpere og andre som tilrettelegger transportløsninger i fylket.	Staten, fylkeskommunen.
	Utarbeide standardløsninger mht. universell utforming der dette ikke finnes, f.eks. informasjon, merking og muligheter for assistanse.	Staten, brukerorganisasjoner.
Sikre økonomiske rammer til gjennomføring.	Eablere ordning med tilskudd til særlige tilretteleggingstiltak/videreføring.	Staten, fylkeskommunen.

Mål 2: Alle offentlige transporttjenester skal utføres på en måte som ivaretar universell utforming.

Strategi	Tiltak	Ansvar/frist
Øke kompetansen hos personell som utfører offentlige transporttjenester.	Gjennomføre kurs for utøvende personell med vekt på utførelsen av transporttjenestene i forhold til ulike brukergrupper.	Staten, fylkeskommunen (kontinuerlig).
Bedre tilgangen til informasjon før og under reisen.	Innføre sanntidsinformasjon på transportmidler og transportknutepunkt.	Staten, fylkeskommunen.
	Gjøre tilgjengelig informasjon om materiellstandard, feks. bussavganger med tilrettelagt materiell.	Fylkeskommunen (innen 2008).

MER OM

universell utforming



To definisjoner i Norge

Her til lands brukes det to definisjoner på universell utforming. Syse-utvalget sin definisjon blir nå omtalt som en juridisk definisjon, og blir brukt i diskriminerings og tilgjengelighetsloven (DTL), mens Miljøverndepartementet bruker en faglig definisjon utviklet av The Centre for Universal Design, North Carolina State University. NHF bruker også definisjonen fra North Carolina:

- "Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming" (Miljøverndepartementet 2007)
- "Offentlig virksomhet skal arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming innenfor virksomheten. Tilsvarende gjelder for privat virksomhet rettet mot allmennheten. Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig." (Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven fra § 9)

Hovedprinsippene for universell utforming

Arbeidet med universell utforming startet i USA. På 1990-tallet ble det ved North Carolina State University satt sammen en tverrfaglig arbeidsgruppe for universell utforming. Arbeidet resulterte i en definisjon og syv prinsipper som grunnlag for å forstå universell utforming:

1. Like muligheter for bruk. Utformingen skal være brukbar og tilgjengelig for mennesker med ulike ferdigheter.

Retningslinjer:

- Gi alle brukergrupper samme muligheter til bruk - alltid like løsninger når det er mulig, likeverdige hvis likhet ikke er mulig.
 - Unngå segregering og stigmatisering av brukere.
 - Muligheter for privatliv, sikkerhet og trygghet skal være tilgjengelig for alle.
 - Gjøre utformingen tiltalende for alle brukere.
2. Fleksibel i bruk. Utformingen skal tjene et vidt spekter av individuelle preferanser og ferdigheter.

Retningslinjer:

- Muliggjøre ulike valg av metoder for bruk.
 - Skal tjene både høyre - og venstrehåndsbruk.
 - Lette brukerens nøyaktighet og presisjon.
 - Muliggjøre ferdigheter som samsvarer med brukerens tempo.
3. Enkel og intuitiv i bruk. Utformingen skal være lett å forstå uten hensyn til brukerens erfaring, kunnskaper, språkferdigheter eller konsentrasjonsnivå.

Retningslinjer:

- Velge enklest mulige løsninger.
 - Være i overensstemmelse med brukerens forventninger og intuisjon.
 - Tjene et vidt spekter av lese-, skrive- og språkferdigheter.
 - Arrangere informasjonen konsist i forhold til viktighet.
 - Muliggjøre effektive og raske tilbakemeldinger i løpet av utførelsen og etter at oppgaven er utført.
4. Forståelig informasjon. Utformingen skal kommunisere nødvendig informasjon til brukeren

på en effektiv måte, uavhengig av forhold knyttet til omgivelsene eller brukerens sensoriske ferdigheter.

Retningslinjer:

- Bruke forskjellige måter (bilde, verbal, taktil) for en bred presentasjon av essensiell informasjon.
 - Muliggjøre kontraster mellom essensiell informasjon og deres omgivelser.
 - Maksimere «lesbarheten» av essensiell informasjon.
 - Muliggjøre kompatibilitet med forskjellige typer teknikker og innretninger, til bruk for mennesker med sensoriske begrensninger.
5. Begrense skade. Utformingen skal minimalisere farer og skader som kan gi ugunstige konsekvenser, eller minimalisere utilsiktede handlinger.

Retningslinjer:

- Arrangere elementene på en slik måte at en minimaliserer farer og feil; mest brukte elementer, mest tilgjengelige; farlige elementer elimineres, isoleres eller skjermes.
 - Sørge for advarsel om farer og feil.
 - Sørge for anordninger for feilsikkerhet.
 - Ikke oppmuntre til utilsiktede handlinger på områder som krever årvåkenhet.
6. Lav fysisk anstrengelse. Utformingen skal kunne brukes effektivt og bekvemt med et minimum av besvær.

Retningslinjer:

- Tillate brukeren å opprettholde en nøytral kroppsstilling.
 - Bruke rimelig betjeningsstyrke.
 - Minimalisere gjentakende handlinger.
 - Minimalisere vedvarende fysisk kraft.
7. Størrelse og plass for tilgang og bruk. Hensiktsmessig størrelse og plass skal muliggjøre tilgang, rekkevidde, betjening og bruk, uavhengig av brukerens kroppsstørrelse, kroppsstilling eller mobilitet.

Retningslinjer:

- Muliggjøre en klar synslinje til viktige elementer for både sittende og stående brukere.
- Bekvem rekkevidde til alle komponenter for sittende og stående brukere.
- Muliggjøre variasjoner i hånd- og gripestørrelse.
- Tilrettelegge nok rom for bruk av hjelpemidler og personlig assistanse.

Flere målgrupper

Innen universell utforming opererer en med hovedmålgrupper. Her er gruppene beskrevet, og det er gitt eksempler på ulike krav som tilsammen utgjør gode løsninger for alle.

Bevegelseshemmede

Med bevegelseshemmede menes blant andre personer som bruker rullestol, som er avhengig av å gå med krykker, som har revmatisme, som har hjerte- og lungeproblemer, eller som har nedsatt kraft i armer og bein. Bevegelseshemmede kan ha redusert evne til å bevege seg raskt,

ha lengre reaksjonstid og nedsatt balanseevne. Noen har også bevegelseshemmede grunnet ukontrollerte bevegelser.

Vanlige hjelpemidler for bevegelseshemmede er rullestol, krykker, stokk eller rullator. Problemene for bevegelseshemmede er ofte at det fysiske miljøet inneholder hindringer som gjør det vanskelig å ta seg frem. Kvalitetskrav for bevegelseshemmede bør ha rullestolen som den dimensjonerende faktor.

Synshemmede /orienteringshemmede

Synshemming er en fellesbetegnelse for ulik grad av nedsatt syn og blindhet. Både detalj- og orienteringssynet kan være redusert. Noen svaksynte kan lese stor skrift, mens andre er avhengig av punktskrift, informasjon på lyd, eller elektronisk utgave.

Synshemmede har ofte problemer med å orientere seg i omgivelsene, og derfor er det viktig at omgivelsene er enkelt og konsekvent utformet. Med orienteringshemmede menes personer som på grunn av sansetap, utviklingshemming eller ulike former for lesevansker har problemer med å orientere seg i det fysiske miljøet.

Hørselshemmede

Hørselshemmede er en samlebetegnelse på de som har mistet deler av hørselen eller all hørsel etter at talespråket er innlært. Hørselshemming fører til nedsatt kommunikasjonsevne og kan hindre oppfattelsen av informasjon. God visuell informasjon, skilting, merking, teleslynge og god akustikk er viktig.

Lese- og skrivehemmede

I Norge regner vi med at flere hundre tusen mennesker, derav mange barn, i større eller mindre grad har problemer med lesing og skriving. Mange har også problemer med forståelsen av tall. Mellom 5 og 10 % av befolkningen har alvorlige lese- og skrivevansker. Når personer med lese- og skrivevansker får lytte til en tekst, har de ofte ingen vansker med å forstå innholdet. De fleste mennesker med lese- og skriveproblemer vil derfor ha behov for kompensering gjennom lyd og ulike former for visualisering for å få utbytte av skriftlig informasjon. Dette kan også være en hjelp for fremmedspråklige.

Miljøhemmede

Med miljøhemmede menes mennesker med astmatiske eller allergiske plager. Mellom 20 og 40 % av landets befolkning er direkte berørt av allergi/overfølsomhet i forskjellig grad. Problemene viser en økning og har ofte sammenheng med forhold i miljøet. Mange av problemene knyttet til innklima lar seg løse ved god luftkvalitet, temperaturregulering, godt renhold og riktig materialvalg. Problemer knyttet til matvareallergi kan ofte reduseres gjennom kunnskap og varierte menyer.

Barn

Også barn vil ha stor nytte av et universelt utformet samfunn. Små barn har ikke et fullt utviklet sanseapparat og motoriske ferdigheter. De har heller ikke evnen til å bedømme trafikkfarer eller andre farer på en realistisk måte. De kan derfor ha problemer med å ta seg frem i omgivelsene, og de bør heller ikke utsettes for luftforurensing og støy. Barn er kortere enn voksne. Mange ting henger for høyt for barn. Ofte er vinduene plassert så høyt oppe på veggen at verken barn eller rullestolbrukere kan se ut.

Eldre

Eldre mennesker kan ha redusert syn, redusert hørsel, redusert bevegelighet og begynnende forvirring. Eldre kan derfor ha mange av de samme krav til omgivelsene som orienteringshemmede og bevegelseshemmede. Eldre vil også lettere oppleve omgivelser som utrygge. De trenger folk omkring seg og omgivelser som skaper trygghetsfølelse.

Båt – Generelle krav til universell utforming

Kilde: Rogaland Kollektivtrafikk FKF-Kolumbus

Universell utforming:

Universell utforming er design av produkter, omgivelser og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning eller spesiell utforming.

Adgang til skipet:

Båten skal være konstruert og utstyrt slik at rullestolbrukere og andre funksjonshemmede personer kan gå om bord og i land enkelt og trygt, enten uten assistanse, eller ved hjelpemidler som ramper, heis eller løfterampe. Maksimal stigning for rullestol bør ikke overstige 1:20, men 1:15 kan aksepteres for korte landganger. Det skal være minst en adgang til skipet som er tilgjengelig for rullestolbruker og andre funksjonshemmede. Adgangen skal være uten trapper eller trinn og skal være merket med det internasjonale tilgjengelighetssymbolet for funksjonshemmede personer. Dersom det er flere adkomster skal de øvrige adkomstene og andre passende steder være merket med hvor den tilgjengelige adkomsten finnes.

Tilgjengelighet om bord

Generell tilgjengelighet og fargevalg

Alle arealer definert som passasjerarealer skal være tilgjengelig for alle passasjerer. Det skal ikke forekomme uventede hindringer i form av forhøyninger eller innsnevringar uten at det finnes alternativ måte å nå arealet på. Alle passasjerarealer skal ha farger og lyssetting slik at de forskjellige arealer fremtrer naturlig, klart og tydelig. Søylar, støtthåndtak og –rekker, samt utspring som kan innebære fare for sammenstøt eller annen utilsiktede hendelser, skal ha kontrasterende farger i forhold til bakgrunn og omgivelser.

Dører

Alle døråpninger til publikumsarealer må være brede nok for rullestol. De skal ha en lysåpning på minst 90cm. Dørene bør ha automatisk åpning eller stå i åpen posisjon der dette ikke er i konflikt med sikkerhetsbestemmelser. Hindringer i passasjerarealer må unngås og dersom det er behov for ramper eller faste terskeleliminatorer skal disse være kontrastmerket.

Trapper

Trapper må ikke være bratte og skal være tette. Trappene skal være trygge i forhold til trappehøyde, -dybde, farge, lys og friksjon. Trappenesen skal ha kontrasterende, lys farge (ca. 25 mm bred både vertikalt og horisontalt). Det skal være rekkverk på begge sider av trappen. Rekkverket skal være rundt med en diameter på 45-50 mm i et materiale som er lett å holde fast i og ha en kontrasterende farge. Rekkverket skal være 300 mm lenger enn trappen både i forkant og ende av trappen. Rekkverkets høyde skal være 850 mm over trinnene. Det skal være en avstand mellom skott og rekkverk på minst 45 mm. Det skal være taktil merking både ved trappestart og trappeslutt.

Seter

For hver 100 passasjer skipet er sertifisert for, skal minst én plass være reservert for rullestol slik at rullestolbrukeren kan reise sittende i rullestolen sammen med øvrige passasjerer. Det skal være mulig å feste rullestolen til dekk/skott.

Minst 4 % av passasjerasetene skal være tilrettelagt for funksjonshemmede personer. Dette betyr at det ved disse setene skal være tilstrekkelig plass til å kunne sitte med rette bein. Setene skal ha kraftige nok armlener til at funksjonshemmede personer ved å bruke disse, kan sette seg og reise seg selv. Dersom setene er del av en seterad, og armlenene kan være en hindring for funksjonshemmede personer, skal det være mulig å folde vekk dette. Armlenene skal ha kontrasterende farge. Setene beregnet for eldre og funksjonshemmede skal være i nærheten av evakueringsvei og toalett.

Korridorer – ganger

Om bord skal det være plass slik at eldre og funksjonshemmede kan bevege seg fritt, og være brede nok til at rullestol kan passere andre passasjerer. I korridorer og ganger skal det være håndrekk på begge sider. Håndrekken plasseres 90 cm over gulvet. Den skal ikke ha skarpe kanter og ha en diameter på 3,5 – 5 cm. Håndrekkene skal ha kontrastfarge i forhold til bakgrunn og være utformet slik at de kan utstyres med taktil merking for synshemmede.

Dekk og gulv

Dekk og gulv skal være flate og ha skliskker overflate. Dersom det er behov for trinn/forhøyninger, skal disse ikke overstige 2 cm. Ved større høydeforskjeller skal det installeres rampe og håndrekk.

Toaletter

Avhengig av skipets størrelse skal minst ett av toalettene være tilrettelagt for rullestolbrukere. Toalett kan plasseres separat fra de andre toalettene. Det foretrekkes imidlertid at et dame- og et herretoalett gjøres tilgjengelig ved at ordinære toalettrom gjøres større. Dersom tilgjengelig toalett ligger separat fra øvrige toaletter, skal det i dette området være skiltet hvor slikt toalett finnes. Dørene til tilgjengelig toalett skal slå utover eller være skyvedør. Det skal også være mulig å åpne den i en nødssituasjon utenfra med spesialnøkkel selv om døren viser opptatt.

Det skal være minst 110 cm fra fronten av toalettet til motsatt vegg eller installasjon, og minst 90 cm fri plass på minst den ene siden av toalettet. Toalettsetet skal være 50 cm over gulvet. Det skal være oppsvingbare støttehåndtak på begge sider av toalettet. Håndvasken skal plasseres slik at den kan rekkes fra toalettet og ikke høyere enn 80 cm over gulvet. Opphenget av vasken skal være så kraftig at det tåler å bli brukt som støtte. Speil plasseres i passende høyde der nederste kant ikke er høyere enn 90 cm over gulvet. Det bør være mulig å sitte i rullestol ved vasken. Fri høyde under vasken skal derfor være 70 - 75 cm. Såpe, håndkle etc plasseres 90-100 cm over gulvet. Det skal være utstyr for tilkalling av hjelp i en nødssituasjon i hvert toalettrom.

Tilrettelegging for allergikere

Alle møbler og kledning skal så langt som mulig være fremstilt av ikke-allergisk materiale. Reisende med pelsdyr henvises til eget, avgrenset område. Pelsdyr (bortsett fra førerhund) skal ikke ha adgang til passasjersalonger.

Informasjon

Viktig reiseinformasjon som for eksempel sikkerhetsinstruks, ankomstanrop o.l. som gis auditivt, skal også gis visuelt. Dersom det er en informasjons- eller billettskranke om bord skal deler av den ikke være høyere enn 90 cm. Det skal være installert skrankeslynge ved skranken.

Plakater og annen informasjon for passasjerene skal være utformet slik at de er lette å lese og være plassert slik at de er lette å oppdage, fortrinnsvis ved ankomst om bord. Bokstavene skal være enkle å lese og store nok samt ha en kontrasterende farge i forhold til bakgrunn som gjør dem lette å lese. (f.eks. sort på hvitt eller gult på sort). Det skal ikke brukes komplementærfarger (f.eks. rødt på grønt). Plakater o.l. plasseres fortrinnsvis med senterhøyde ca. 155 cm over gulvet. Det skal være teleslynge i alle passasjerområder, og all høytalerinformasjon skal også gå gjennom teleslyngen. Informasjonen skal leses tydelig og det skal før informasjon gis signal og en liten pause slik at høreapparatbrukere får anledning til å sette høreapparat i riktig posisjon. Sikkerhetsinformasjon, anløpsinformasjon og annet viktig informasjon skal også gis visuelt, f.eks. via monitorer.

Service

Dersom det er kiosk om bord skal deler av den ikke være høyere enn 90 cm. Det skal være mulig for eldre og funksjonshemmede å få maten/kaffen brakt til seteplassen.

Det skal tas hensyn til alle kjente sikkerhetskrav fra sjøfartsdirektoratet og/eller Den norske Skipskontroll herunder alle kjente EU-direktiv som gjelder eller kommer til å gjelde for angjeldende fartsområde. Krav som er kjent ved tilbudsinnlevering og som blir gjort gjeldende i kontraktperioden, er utøvers risiko og ansvar i hele kontraktperioden.

Litteraturliste

- Tilgjengelige bygg og uteområder. Norges Handikapforbund 2004. www.nhf.no
- Tilgjengelighetsguide med sjekklister, Norges Blindforbund
- Tilgjengelighetsguide, Hørselshemmedes Landsforbund
- Diverse hefter, Norges Astma- og allergiforbund
- Dra te' sjøs! En inspirasjon med ideer og råd for bevegelseshemmede, planleggere og alle som liker å ferdes i skjærgården. Norges Handikapforbund. Agder. 2006. www.nhf.no
- Universell utforming. Handlingsplan for auka tilgjenge for alle Sogn og Fjordane fylkeskommune. Vedtak i fylkestinget desember 2006. www.sfj.no
- Fylkesplan for Møre og Romsdal 2009-2012. Vedtatt i fylkestinget desember 2008. www.mrfylke.no/fylkesplan
- Deltaking for alle - universell utforming. Fylkesdelplan 2006 - 2009 Hordaland fylkeskommune. www.hordaland.no
- Fylkesdelplan for Universell utforming 2007 -2011. Rogaland fylkeskommune. Vedtatt plan, mars 2007 www.rogfk.no
- Norge universelt utformet 2025. Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009 -2013. Barne- og likestillingsdepartementet. 14.mai 2009. www.regjeringen.no/bld
- Hvem trenger universell utforming? Universell utforming i offentlig virksomhet. Helsedirektoratet. Deltasenteret. www.helsedir.no/deltasenteret
- Statens vegvesen www.vegvesen.no Håndbok 278 -veileder i universell utforming og - universell utforming sjekklister
- Ferjestrategi for Møre og Romsdal 2006 - 2015. www.mrfylke.no
- Universell utforming. Begrepsavklaring. Temarapport. Miljøverndep. 2007. www.universell-utforming.miljo.no
- Selvbetjening for alle - tilgjengelige automater
- Hva er universell utforming? Norges Handikapforbund
- Norsk Standard 11001 Universell utforming av byggverk og tilliggende uteområder, 2009

Aktuelle nettadresser:

- Lovverk: www.lovdatab.no
- Sjøfartsdirektoratet. www.sjofartsdir.no
- Deltasenteret: www.helsedir.no/deltasenteret
- Miljøverndepartementets nettside om universell utforming: www.universell-utforming.miljo.no
- Statens bygningstekniske etat: www.be.no
- Husbanken: www.husbanken.no
- NAV: www.nav.no
- Arbeidslivssenteret: www.arbeidslivssenteret.no
- Norges Handikapforbund: www.nhf.no
- Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon www.ffe.no
- Norges Blindforbund: www.blindeforbundet.no
- Hørselshemmedes Landsforbund: www.hlf.no
- Norges Døveforbund: www.deafnet.no
- Norges Astma- og allergiforbund: www.naaf.no
- Dysleksiforbundet i Norge: www.dysleksiforbundet.no
- Vista utredninger AS: www.vistautredning.no/UniversellUtforming/
- Regjeringens handlingsplan for universell utforming: www.regjeringen.no/bld
- www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/rapporter_planer/rapporter/2009/universell-utforming-som-kommunal-strate.html?id=545566
- Likestillings- og diskrimineringsombudet: www.ldo.no



Redaktør: Anne Jorunn Hammerø Hatle

Foto: Robin Sandnes
Helle Strand
Anne Jorunn Hammerø Hatle

Design/layout: ekh

Trykk: ekh

Opplag: 2000

ISBN: 978-82-7651-035-5

