

Høringsnotat om forslag til forskrift om universell utforming av rullende materiell for jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane

1. BAKGRUNN

Stortinget vedtok 20. juni 2008 lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven). I loven § 9 er det oppstilt en plikt til generell tilrettelegging (universell utforming). Universell utforming defineres i loven som utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig. Offentlig virksomhet skal arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming innenfor virksomheten. Tilsvarende gjelder for privat virksomhet rettet mot allmennheten. Videre har offentlig og privat virksomhet rettet mot allmennheten plikt til å sikre universell utforming av virksomhetens alminnelige funksjon så langt det ikke medfører en uforholdsmessig byrde for virksomheten. Loven trer i kraft 1. januar 2009.

I henhold til Ot.prp. nr. 44 (2007/2008) skal det utarbeides egne forskrifter om universell utforming av transportmidler, se særlig punkt 10.4.4 i proposisjonen. Sektoransvarsprinsippet skal legges til grunn, og de nødvendige utfyllende forskrifter skal hjemles i den aktuelle sektorlovgivningen. Departementet foreslår derfor å fastsette en egen forskrift om universell utforming av rullende materiell for jernbane, som skal gjelde både jernbanemateriell på det nasjonale jernbanenettet og sporvei, tunnelbane og forstadsbane. Denne høringen omfatter fastsettelsen av kravene, som i størst mulig grad er fremsatt som funksjonelle krav. Departementet legger til grunn at det er innenfor formålet til lov av 11. juni 1903 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) §§ 5 og 6 å fastsette slike tilleggskrav til rullende materiell som benyttes til persontransport.

2. UTGANGSPUNKTER FOR FASTSETTELSE AV KRAVENE

Kravet om generell tilrettelegging (universell utforming) for personer med nedsatt funksjonsevne skal omfatte de fysiske forholdene, se Ot.prp. nr. 44 (2007/2008) punkt 10.2.2.3 og diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9. I praksis vil det først og fremst være de fysiske forholdene som vil være gjenstand for universell utforming. Det legges en vid forståelse til grunn for hva som regnes som fysiske forhold. Menneskeskapte fysiske forhold er bl.a. bygninger, anlegg og andre innretninger, som for eksempel transportmidler. Hva gjelder tjenester, kan de som sådan ikke anses som fysiske forhold som er underlagt kravet til universell utforming. Imidlertid vil fysiske forhold ofte utgjøre de grunnleggende forutsetningene for å kunne benytte tjenesten. For eksempel vil den fysiske utformingen av selve transportmidlet være avgjørende for bruk av en transporttjeneste.

Kommunikasjonsuttrykk og informasjon reiser en rekke vanskelige spørsmål i denne sammenhengen. En del informasjon vil ha så nær sammenheng med de fysiske

forhold, at informasjonen nærmest er en betingelse for å ha tilgang til de fysiske forhold. Informasjon om stoppesteder under transport, manøvreringsknapper i heiser og skilting av nødutganger er eksempler på dette. Dette må regnes som en del av de fysiske forhold. Universell utforming omfatter ikke bare tilgang til selve transportmidlet, men også andre fysiske forhold som er nødvendig for å kunne benytte seg av tilbudet. Det skal tas høyde for ulike brukerforutsetninger så langt det er mulig. Det avgjørende er om det ved en fysisk tilrettelegging av forholdene er mulig å imøtekomme de ulike brukerforutsetningene.

Departementet har vurdert det slik at billettautomater, valideringsautomater og liknende normalt ikke er en del av materiellet og har derfor heller ikke stilt tekniske krav til utformingen av slikt utstyr. Departementet legger til grunn at dersom slikt utstyr er plassert i materiellet skal plassering av og utforming av utstyret tilfredsstillende kravene til generell tilrettelegging eller andre forskrifter som omfatter slikt utstyr, jf. § 11 i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

Kravene til universell utforming av rullende materiell som foreslås i forslaget tar i betraktning og avveier de samme hensynene som følger av § 9 i nevnte lov.

3. GJELDENE RETT

Gjeldende norsk jernbanelovgivning har spredte bestemmelser om tilrettelegging av rullende materiell for personer med nedsatt funksjonsevne. I forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (Sikkerhetsforskriften) § 13-6 første ledd annet punktum stilles det for eksempel krav om at det skal legges til rette for evakuering av orienterings- og bevegelseshemmede. I samme forskrift § 12-3 står det at høyde og avstandsforskjeller mellom tog og plattform skal minimaliseres. Tilsvarende krav stilles i forskrift 6. desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (Kravforskriften). I den grad det finnes bestemmelser i gjeldende jernbanelovgivning om krav om tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne, er disse kravene stort sett begrunnet i sikkerhetsmessige hensyn eller som tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne og disse kravene skal ivareta interessene til samtlige reisende/brukere av materiellet.

4. EU-RETTE PÅ OMRÅDET

4.1 Kommisjonsvedtak 2008/164/EF

Kommisjonsvedtak 2008/164/EF om teknisk spesifikasjon for samtrafikkevne vedrørende personer med redusert mobilitet i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog og høyhastighetstog (TSI PRM) ble vedtatt av EU-kommisjonen den 21. desember 2007 og publisert i Official Journal 7. mars 2008. TSI PRM implementeres i norsk rett gjennom forskrift med hjemmel i forskrift av 10. april 2006 nr. 411 om samtrafikkevnen i det konvensjonelle jernbanesystemet og jernbaneloven.

Arbeidet pågår parallelt med forslaget til forskrift om universell utforming av rullende materiell.

Formålet med TSI PRM er å forbedre tilgjengeligheten til jernbanetransport for bevegelseshemmede personer. Den inneholder krav som retter seg mot alle delsystemer av jernbanesystemet, herunder infrastruktur og rullende materiell. Her vil bare de kravene som er rettet mot det rullende materiellet beskrives.

For de delene av TSI PRM som retter seg mot rullende materiell gjelder den fullt ut ved anskaffelse av nytt materiell. Ved endringer og oppgraderinger av eksisterende materiell og ved anskaffelse av materiell som er likt tidligere godkjent materiell skal man ta hensyn til TSI PRM i den utstrekning det er mulig, altså på de områder som berøres av endringene. Kravene i TSI PRM må ikke oppfylles hvis dette ville krevd ny vurdering av vognens konstruksjonsmessige integritet i samsvar med standarden EN 12663: juli 2001 og/eller andre TSIs. Det er videre beskrevet hvilke krav i TSI PRM som gjelder dersom man endrer ulike ting på toget, f.eks. at krav om egen farge og merking på utvendige dører bare gjelder hvis man skal male om toget.

Kommisjonsvedtak 2008/164/EF om tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne vedrørende personer med redusert mobilitet er foreløpig ikke innlemmet i EØS-avtalen. Det er behov for tilpassningstekst knyttet til avstand mellom spormid og plattformkant. Dette er p.t. til vurdering hos EU-kommisjonen.

Krav til universell utforming av rullende materiell

Kapittel 4.2 i TSI PRM regulerer kravene til delsystemet rullende materiell. Kravene for rullestol er knyttet til en referansestol som er nærmere angitt i vedlegg M til TSI PRM. Det stilles krav innenfor følgende områder:

Seter

Minst 10 % av setene skal være utformet som prioriterte seter for bevegelseshemmede. Det stilles egne krav til utformingen av slike seter og til plassering i vognen. Kravet gjelder hvert motorvognsett, hver vogn eller hver klasse. Det kan altså ikke være egne vogner satt av for bevegelseshemmede. Selv om kravet ikke er universelt på den måten at alle seter nødvendigvis er tilgjengelig for alle, så skal slike seter være tilgjengelig i alle vogner.

Plasser til rullestol

Det stilles krav til antall rullestolplasser og krav til utforming av disse. Antallet rullestolplasser avhenger av togets lengde. F.eks. for tog under 205m (ekskludert lokomotivet) skal det være to rullestolområder. Det stilles altså ikke krav om at alle vogner i et tog skal være utformet med rullestolområde.

Dører

Betjeningsinnretninger for dører skal være universelt utformet. Det oppstilles krav til utforming av ytterdører, blant annet bredde, lyd ved åpning og lukking, farge på dørene i forhold til togsidens farge, krav om eget skilt ved inngangen som er til vogn med rullestolplass osv. Det er lignende krav til innvendige dører. Alle kravene er universelt utformet.

Belysning

Det gjelder krav til belysning av stigtrinn.

Toaletter

I TSI PRM er det krav om at det fra rullestolplass skal være tilgang til et universaltoalett, som skal oppfylle både kravene til standard- og universaltoaletter i TSIn. Kravene til standardtoalett er tilpasset passasjerer med nedsatt funksjonsevne, men ikke til rullestolbrukere. Kravene til universaltoalett er tilpasset også rullestolbrukere. Det skal bl.a. være lett tilgang til alle innretninger fra rullestolen, og det skal være alarmknapper inne på toalettet. Hvis det ikke er egne stellerom for spedbarn om bord, skal et universaltoalett inneholde innretning for bleieskift.

Frie veier

Det er krav om hvor stor bredde og høyde gjennomganger skal ha i toget, altså fra togets dører og gjennom hele toget. Til og fra rullestolplasser skal det være større plass, slik at det er mulig å bevege seg uhindret med rullestol.

Kundeinformasjon

Utformingen og innholdet av informasjon (som skilt, piktogrammer, nødansutsstyr osv.) om bord er basert på universelt utformede krav.

Høydeendringer

Det stilles krav til maksimum høyde, bredde og merking av trinn inne i toget. Fra utgang som er merket med rullestolinngang til rullestolplassen, til et universaltoalett og rullestoltilpasset sovested skal det ikke være trinn, bortsett fra en dørterskel som kan være maks 15mm høy. Det stilles krav til maksimum stigning i innvendige ramper.

Håndtak

I TSI PRM finner vi krav til utforming av alle innvendige håndtak. Håndtak eller andre innretninger for å holde balansen når man går i midtgangen skal være montert på alle seterygger som grenser mot midtgangen. Det er også nødvendig å ha håndtak ved inngangsdørene hvis det er mer enn to trinn. I tillegg er det krav til håndtak/håndløpere i innvendige gangveier. Disse kravene varierer med bredde og lengde på gangveien.

Rullestoltilpassede sovekupeer

Hvis toget er utstyrt med sovevogn, skal det være minst en rullestoltilpasset sovekupeé. Hvis det er flere vogner med soveplasser i toget skal det minimum være to

rullestoltilpassede sovekupéer. Det er konkrete krav til merking og utforming (størrelser, alarmer mv.) av rullestoltilpasset sovekupé.

Plassering av trinn for av- og påstigning

Det stilles konkrete krav til form og plassering av avstigningstrinn avhengig av om materiellet er ment å stoppe på plattformer som er under 55cm, 55cm eller 76cm høye. I tillegg er det krav til trinnene på materiell som normalt er tenkt å stanse på plattformer med alle ovennevnte høyder, og som har to eller flere trinn for å komme inn i toget. Trinnene må utformes etter nærmere krav.

Det stilles en rekke krav til ulike former for ombordstigningshjelpemidler. Det stilles også krav til at innganger merket for rullestolbrukere skal ha ombordstigningshjelpemidler tilpasset disse brukerne. Det skal foreligge en avtale mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak om forvaltningen av ombordstigningshjelpemiddel på de enkelte stasjoner i henhold til forordning (EF) nr. 1371/2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og plikter.

Oppsummering

Det stilles i TSI PRM en rekke krav til universell utforming. Kravene dekker mange vesentlige områder, men ivaretar ikke behovene til like mange reisende som det som følger av kravet til universell utforming etter diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Dette gjelder bl.a. trinnfri innstigning/tilpasning til plattformhøyde, andelen lavgulvområder i togene og atskilte soner for passasjerer med førerhund og andre dyr for å ivareta hensynet til allergikere. Det stilles spesielle krav til tilgjengelighet for rullestolbrukere, men de fleste kravene er ikke i henhold til definisjonen på universell utforming. Med andre ord vil rullestolbrukere i en viss grad få begrenset mulighet til å bevege seg fritt i toget, selv om de får full tilgang til selve reisemidlet. Flere av kravene er fullt ut dekkende for det som kreves for å ha universelt utformede transportmidler etter diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Dette gjelder særlig krav til innstigningshjelpemidler, tilpassede rullestolplasser og informasjon til de reisende.

4.2 Kort om Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers plikter og rettigheter

Forordningen gjelder passasjerers plikter og rettigheter knyttet til jernbanetransport. Forordningens formål er å sikre alle jernbanepassasjer visse minimumsrettigheter. Den gjelder alle jernbaneforetak med lisens, dvs. alle jernbaneforetak som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet. Forordningen gjelder både nasjonal og internasjonal persontransport innen EØS.

Gjennom forordningen stilles det krav til jernbaneforetak, infrastrukturforvalter, billettutsteder, reisebyrå mv. for bl.a. å sikre personer med nedsatt funksjonsevne bedre muligheter til å benytte jernbane som transportmiddel. Det stilles også krav til virksomhetenes erstatningsansvar for passasjerer og deres bagasje, erstatningsansvar

ved forsinkelse og krav om etablering av en klageordning. Kravene som stilles er bl.a. at bestilling av billetter til personer med nedsatt funksjonsevne skal tilbys uten ekstra kostnad, det skal på anmodning opplyses om tilgjengeligheten på reisen, herunder det rullende materiellet og om fasiliteter om bord. Jernbaneforetak skal yte assistanse til funksjonshemmede om bord i togene og ved av- og påstigning. Videre stilles det krav til assistanse for personer med nedsatt funksjonsevne på bemannede stasjoner. På ubemannede stasjoner skal det være informasjon om nærmeste bemannede stasjon.

Departementet har tidligere i høst sendt på høring utkast til lovendringer som er nødvendige som følge av implementeringen av forordningen.

5. NÆRMERE OM FORSKRIFTSFORSLAGET

Forskriften vil gjelde alt rullende materiell som benyttes i rutegående persontransport med jernbane, herunder sporvei, tunnelbane eller forstadsbane. Dette vil gjelde uavhengig av om det er materiell som disponeres av et norsk eller utenlandsk jernbaneforetak.

TSI PRM gir et godt utgangspunkt for hvilke krav som bør stilles til rullende materiell som benytter det nasjonale jernbanenettet, og kravene er omtalt ovenfor. Det foreslås å stille enkelte nasjonale tilleggskrav på områder der TSI PRM ikke går langt nok i å sikre tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Departementet foreslår derfor enkelte tilleggskrav; innstigning til materiellet skal tilpasses standard plattformhøyde på 760 mm over skinnetopp, innganger skal utstyres med bevegelig trinn for å minimere avstand mellom materiell og plattform, krav til minst 50 % lavgulv i materiellet samt krav til en adskilt seksjon for allergikere og andre, der førerhunder og andre dyr som medbringes ikke vil ha adgang.

TSI PRM gjelder ikke for sporvei, tunnel- og forstadsbane, og noe tilsvarende internasjonalt regelverk om universell utforming eksisterer ikke for slikt rullende materiell. Departementet har i forslaget til krav til sporveis-, tunnel- og forstadsbanemateriell tatt utgangspunkt i kravene til utforming av materiell i TSI PRM. Det er også sett hen til departementets forskrift om universell utforming av transportmidler på veg, der kravene om tilrettelegging av buss klasse 1 for personer med nedsatt funksjonsevne i direktiv 2001/85/EF med vedlegg, langt på vei gjøres gjeldende også overfor buss klasse 2 og 3.

Det er for sporveis, tunnel- og forstadsbanemateriell ikke foreslått stilt nøyaktig samme krav som for materiell som benyttes på det nasjonale jernbanenettet, kravene er tilpasset at transportmidlene betjener ulike markeder og trafikkerer infrastruktur med ulike forutsetninger. Det stilles krav om at materiellets innganger skal tilpasses den plattformhøyden som er fastsatt som standard på infrastrukturen materiellet benyttes på. På denne måten sikres trinnfri innstigning. Departementet åpner for at dette ikke skal gjelde den forreste døren dersom dette ikke er mulig/hensiktsmessig. Vi ber særskilt om høringsinstansenes synspunkter på dette. Videre foreslås det som et

minimum at halvparten av materiellet er utformet med lavgulv. Det stilles krav om prioriterte seter og rullestolplass i nærheten av inngangene med trinnfri innstigning. Det stilles krav til passasjerinformasjonssystemer med elektronisk tavle og høyttaler som automatisk annonsering av stasjoner innvendig. Kontrastmerking av materiellet, lydvarsel ved åpning/lukking av dørene samt taktil merking av viktige funksjoner er også foreslåtte krav. Det stilles krav til symboler og piktogrammer i samsvar med vedlegg N til TSI PRM. Vedlegg N følger vedlagt.

Kravene vil gjelde for nytt rullende materiell som anskaffes etter at forskriften trer i kraft. Den vil også gjelde for eksisterende materiell som skal gjennomgå en vesentlig oppgradering. Skjæringspunktet er satt til tidspunktet for inngåelse av avtale om anskaffelse eller oppgradering. Vurderingen av hva en "vesentlig oppgradering" er, vil være tilsvarende vurderingen som skal foretas i henhold til sikkerhetsforskriften og kravforskriften § 13-1 tredje ledd. For eksisterende materiell som gjennomgår en vesentlig oppgradering vil ikke krav som innebærer konstruksjonsmessige endringer eller som er av en slik art at det vil medføre en revurdering av materiellets strukturelle integritet kreves oppfylt. Vurderingstemaet vil være det samme som for eksisterende materiell i TSI PRM.

Det fremmes også forslag om endring i sikkerhetsforskriften og kravforskriften. Begge forskriftene viser i dag til at tillatelse til å ta i bruk rullende materiell skal baseres på oppfyllelse av gjeldende nasjonale og internasjonale standarder som er "akseptert av Statens jernbanetilsyn", jfr. Sikkerhetsforskriften og kravforskriften § 13-1 annet ledd. Ved å ta inn en bestemmelse i forskriftene om at rullende materiell skal utformes i tråd med forskrift om universell utforming av rullende materiell, vil Statens jernbanetilsyn kunne legge disse kravene til grunn i en ordinær prosess ved behandling av søknad om tillatelse til å ta i bruk rullende materiell.

Forslaget til forskrift innholder også en unntaksbestemmelse. Denne vil gi Statens jernbanetilsyn, som behandler søknad om tillatelse til å ta i bruk rullende materiell, mulighet for å gjøre unntak fra enkelte krav dersom dette vil medføre særlige store kostnader for jernbanevirksomheten. Kostnadene må bl.a. vurderes opp mot tilretteleggingens effekt for å nedbygge funksjonshemmedes barrierer. Videre kan det for rullende materiell på det nasjonale jernbanenettet (ikke sporvei, tunnel og forstadsbane) gjøres unntak fra enkelte krav dersom kravene innebærer en svekkelse av samtrafikkvevnen.

6. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER

For universell utforming av rullende materiell på det nasjonale jernbanenettet er det TSI PRM som stiller de fleste kravene til tilrettelegging, og denne har allerede vært på egen høring. På sikt vil de tekniske spesifikasjonene medføre at kostnadene med innkjøp av jernbanemateriell reduseres fordi materiellet blir standardisert i større grad enn tilfellet er i dag. Det er derfor bare tilleggskravene i forslaget til forskrift som de økonomiske og administrative konsekvensene skal vurderes for.

Departementet har innhentet NSB AS' vurdering av konsekvensene av tilleggskravene for nyinvesteringer i rullende materiell. Deres foreløpige vurdering er at tilleggskravene ikke vil medføre merkostnader av vesentlig omfang ved nyinvesteringer, bl.a. på bakgrunn av at kravene vil kunne ivaretas allerede i bestillings- og designfasen.

Ved vesentlige oppgraderinger av eksisterende materiell for det nasjonale jernbanenettet gjelder bare de tilleggskrav som kan oppfylles uten å endre materiellets konstruksjon eller kreve revurdering av dets strukturelle integritet. Krav om trinnfri innstigning og krav til lavgulvområder er trolig ikke mulig å oppfylle ved oppgradering, og vil i så fall innebære at materiellets konstruksjon endres. Kravene om bevegelige trinn og adskilt seksjon for allergikere vil muligens kunne oppfylles uten at materiellets konstruksjon endres. NSB AS har ikke klart å bringe på det rene om det er teknisk mulig å anordne bevegelige trinn på eldre materiell. Uansett vil dette trolig innebære vesentlige kostnader, uten at har vært mulig for NSB AS å tallfeste dette. Adskilt seksjon for allergikere vil trolig kun innebære mindre kostnader ved tilrettelegging.

Når det gjelder kravene til nyinvesteringer i materiell for sporvei, tunnel- og forstadsbane gjelder tilsvarende som for nyinvesteringer i materiell for det nasjonale jernbanenettet. Det antas ikke at kravene vil medføre kostnader av vesentlig omfang.

Ved vesentlige oppgraderinger av eksisterende materiell gjør tilsvarende vurderinger seg gjeldende som for materiell for det nasjonale jernbanenettet, se ovenfor. De krav som kan gjennomføres uten konstruksjonsmessige endringer, ventes ikke å medføre kostnader av vesentlig størrelse.

Høringsinstansene bes særskilt komme med innspill på dette området.

Samferdselsdepartementet har ikke gjennomført særskilte vurderinger av den samfunnsøkonomiske nytten av forslaget. Tiltaket vil kunne øke antall reisende med nedsatt funksjonsevne med jernbane. Forslaget innebærer en konkretisering av diskriminerings- og tilgjengelighetsloven bestemmelse om generell tilrettelegging/universell utforming i § 9, og den samfunnsøkonomiske nytten anses dermed som allerede vurdert i lovarbeidet.

I forbindelse med søknad om tillatelse til å ta i bruk rullende materiell kreves det i dag at det skal legges frem en systembeskrivelse. Dokumentasjon på at kravene i forskriftsutkastet er oppfylt vil høre naturlig hjemme i en slik systembeskrivelse. Det blir derfor ikke nye prosedyrer å forholde seg til for de som skal søke om tillatelse til å ta i bruk sitt materiell. Det nye består i at det stilles opp flere krav enn det som er tilfelle i dag.

Det må antas at Statens jernbanetilsyn saksbehandling vil bli mer omfattende og tidskrevende som følge av forslaget. Tatt i betraktning omfanget av nytt materiell som tas i bruk i Norge som vil falle inn under de foreslåtte reglene, vil den administrative byrden jevnt over bli liten og kun medføre små ressursmessige konsekvenser.

7. KOMMENTARER TIL BESTEMMELSENE

Til § 1 Virkeområdet

Det er lagt til grunn at rullende materiell som skal brukes i offentlig persontransport der transportbrukerne ikke på forhånd har noen reell innflytelse på materiellets standard omfattes av virkeområdet for kravene i forslaget. Det innebærer at forslaget gjelder rullende materiell som skal benyttes i rutegående persontransport. Museumsbane regnes ikke som rutegående persontransport.

Til § 2 Definisjoner

Bestemmelsen inneholder enkelte definisjoner. Begrepsbruken er holdt i samsvar med tilsvarende begreper i jernbaneloven med tilhørende forskrifter samt i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

Til § 3 Krav til rullende materiell på det nasjonale jernbanenettet

Krav til tilrettelegging av rullende materiell på det nasjonale jernbanenettet blir fastsatt gjennom innlemmelsen av TSI PRM. Bestemmelsen fastsetter enkelte nasjonale tilleggskrav. Forholdet mellom plattform og rullende materiell er svært viktig for å oppnå økt tilgjengelighet for alle brukergrupper. Standard plattformhøyde er satt til 760 mm over skinnetopp. Bestemmelsen legger opp til materiellet skal tilpasses denne standarden. Det stilles også krav om bevegelige trinn for å minimere avstanden mellom tog og plattformkant. Videre stilles det krav om at det skal være minimum 50 % lavgulv i toget. Dette kan innebære behov for trinn i enkelte områder av toget, men trinn/nivåforskjeller bør holdes på et minimum. Det stilles videre krav om at minst en adskilt seksjon i materiellet beregnet for allergikere. Passasjerer med førerhund og andre dyr skal ikke plasseres i denne seksjonen i toget.

Vurderingen av hva som innebærer en vesentlig oppgradering vil være den samme som etter sikkerhetsforskriften og kravforskriften § 13-1 tredje ledd. Krav som innebærer endringer i materiellets konstruksjon og som er av en slik art at materiellets strukturelle integritet må revurderes, vil ikke gjelde ved vesentlig oppgradering av eksisterende materiell. Krav om trinnfri innstigning og krav til lavgulvområder er trolig ikke mulig å oppfylle ved oppgradering, og vil i så fall innebære at materiellets konstruksjon endres.

Til § 4 Krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane

Kravene som stilles i denne bestemmelsen tar utgangspunkt i kravene som stilles gjennom TSI PRM og tilleggskravene i § 3 for jernbanemateriell på det nasjonale jernbanenettet. Det gjøres enkelte tilpassninger til at sporvei, tunnel- og forstadsbane

materiell betjener ulike markeder og trafikkerer infrastruktur med ulike i forutsetninger. Inngangene skal tilpasses plattformhøyden og tilpasses slik at avstanden mellom inngangene til materiellet og plattformen minimeres. Videre foreslås det som et minimumskrav at halvparten av materiellet er utformet med lavgulv. Det stilles krav om prioriterte seter og rullestolplasser som er plassert i umiddelbar nærhet til inngangene med trinnfri innstigning.

Passasjerinformasjonssystemer med elektronisk tavle og høyttaler som automatisk annonsering av stasjoner innvendig. Kontrastmerking av materiellet, lydvarsel ved åpning/lukking av dørene og taktil merking av viktige funksjoner. Samt krav til piktogrammer i henhold til vedlegg N til Kommisjonsvedtak 2008/164/EF.

Tilsvarende avgrensning som i § 3 for vesentlige oppgraderinger av eksisterende materiell, gjelder.

Til § 5 Unntak

Det tas inn en unntaksbestemmelse for krav som vil innebære uforholdmessig byrde eller kostnad for jernbanevirksomheten. I forholdsmessighetsvurderingen skal det bl.a. legges vekt på tilretteleggingens effekt for å nedbryte funksjonshemmende barrierer og gjenværende levetid av materiellet. I tråd med TSI PRM kan det også gjøres unntak for krav som innebærer en urimelig kostnad eller svekkelse av samtrafikkevnen for jernbaneforetakene.

§ 6 Overgangsbestemmelser

Det foreslås at kravene skal gjelde for rullende materiell som det inngås avtale om anskaffelse av etter forskriftens ikrafttredelse. Forskriften skal også gjelde eksisterende materiell det inngås avtale om oppgradering av etter dette tidspunktet. Skjæringstidspunktet er altså avtaleinngåelsen.

Til § 7 Ikrafttredelse

I henhold til Ot.prp. nr 44 (2007-2008) er målet at forskrifter om universell utforming av transportmidler skal tre i kraft 1. januar 2009 eller så tett opp til denne datoen som mulig. Departementet legger opp til at forskriften skal tre i kraft straks etter fastsettelse. På bakgrunn av at den ordinære høringsfristen er 3 måneder, vil dette trolig først være rundt månedsskiftet i april/mai 2009. Hvor tidlig forskriften kan tre i kraft avhenger blant annet av høringsinstansenes tilbakemeldinger på forslaget, og departementets vurderinger av disse.

Kommentarer til forslaget til ny § 13-1 sjette ledd i sikkerhetsforskriften og ny § 13-13-1 i kravforskriften

Bestemmelsen er tatt inn for å gjøre det klart at det som del av den ordinære prosessen som fører frem til tillatelse til å ta i bruk rullende materiell skal dokumenteres og vurderes at kravene til universell utforming er oppfylt. Disse kravene er stilt opp i ny forskrift om universell utforming av rullende materiell. Begge hjemmelsgrunnlagene sørger for at de relevante kravene i den nye forskriften om universell utforming av rullende materiell må oppfylles før det kan gis tillatelse til å ta i bruk det rullende materialet.

Ved å legge inn en henvisning til den nye forskriften fra sikkerhets- og kravforskriften blir det ikke nødvendig for Statens jernbanetilsyn å forholde seg til mer enn den aktuelle hjemmelsforskriften ved en søknad om tillatelse til å ta i bruk rullende materiell. På samme måte som sikkerhets- og kravforskriften viser til gjeldende standarder vil de to forskriftene nå også vise til de aktuelle kravene til universell utforming som vilkår for å få tillatelse til å ta materialet i bruk i Norge.

Selv om det er aktuelt for materialet å få tillatelse til å bli tatt i bruk etter samtrafikkforskriften er det tilstrekkelig å vise til den nye forskriften fra sikkerhetsforskriften. Det må alltid vurderes om det er nasjonale tilleggskrav som gjelder for det aktuelle materialet, og disse tilleggskravene vurderes etter fremgangsmåtene i sikkerhetsforskriften. Grunnlaget for å stille nasjonale tilleggskrav kan være at en TSI har åpne punkter, at det gjelder nasjonale særlige forhold eller at TSien åpner for at det kan stilles nasjonale tilleggskrav, slik tilfellet er for TSI PRM.