



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes

Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12

E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no

www.svk.no

Tilleggsliste

Utvalg: Rådet for likestilling av funksjonshemmede

Møtedato: 10.03.2015

Møtested: Møterom Garsjøen, Rådhuset

Møtetid: 14:00

Vedlagt følger tilleggssak..

Kirkenes, 02.03.2015

Mortensen, Knut R.

Leder

SAKSLISTE:

Saksnr.:	Sakstittel:	Arkivsak:	U.off:
007/2015	RAPPORT - ØKT TILGJENGELIGHET TIL KOLLEKTIVTRANSPORTEN	12/307	



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Kaski, Ivar W. Enhetsleder: Kaski, Ivar W., tlf. 78 97 75 21	Dato: 24.02.2015
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører:	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Rådet for likestilling av funksjonshemmede	007/2015	10.03.2015
Utvalg for plan og samferdsel	024/2015	12.03.2015
Kommunestyret		

RAPPORT - ØKT TILGJENGELIGHET TIL KOLLEKTIVTRANSPORTEN

Vedlagte dokumenter:

Rapport kollektivtransport, sluttrapport, dat. 30.01.2015

Dokumenter i saken:

- 2015002713 RAPPORT - ØKT TILGJENGELIGHET TIL KOLLEKTIVTRANSPORTEN
- 2015002711 TILGJENGELIG KOLLEKTIVTRANSPORT I KOMMUNER OG
FYLKESKOMMUNER - SLUTTRAPPORT FRA SØR-VARANGER
KOMMUNE
- 2014021034 TILSKUDD FOR EN MER TILGJENGELIG KOLLEKTIVTRANSPORT I
KOMMUNER OG FYLKESKOMMUNER - TILDELING AV MIDLER 2014
- 2014020333 REFERAT FRA MØTE NR 3 DEN 29.08.2014 - TILGJENGELIGHET
KOLLEKTIVTRANSPORT
- 2014016394 TILGJENGELIGHET TIL KOLLEKTIVTRANSPORTEN - REFERAT
OPPSTARTMØTE 26.06.14
- 2014009769 TILSKUDD FOR EN MER TILGJENGELIG KOLLEKTIVTRANSPORT I
KOMMUNER OG FYLKESKOMMUNER - TILDELING AV MIDLER 2014
- 2014002025 TILSKUDDSMIDLER FOR ØKT TILGJENGELIGHET TIL
KOLLEKTIVTRANSPORTEN - INVITASJON TIL Å SØKE OM MIDLER FOR
2015
- 2014000800 TILSKUDD FOR EN MER TILGJENGELIG KOLLEKTIVTRANSPORT I
KOMMUNER OG FYLKESKOMMUNER - TILDELING AV MIDLER 2014

- 2013001312 TILSKUDDSMIDLER FOR ØKT TILGJENGELIGHET TIL KOLLEKTIVTRANSPORT - SØKNAD
- 2013000588 TILSKUDDSMIDLER FOR ØKT TILGJENGELIGHET TIL KOLLEKTIVTRANSPORT
- 2012009465 SVAR PÅ SØKNAD OM TILSKUDDSMIDLER FOR ØKT TILGJENGELIGHET TIL KOLLEKTIVTRANSPORTEN 2013
- 2012008084 TILSKUDDSMIDLER FOR ØKT TILGJENGELIGHET TIL KOLLEKTIVTRANSPORTEN I KOMMUNER OG FYLKESKOMMUNER - INVITASJON TIL Å SØKE OM MIDLER FOR 2013
- 2012005094 MELDING OM VEDTAK FRA UTVALG FOR PLAN OG SAMFERDSEL 15.03.12: TILSKUDDSMIDLER FOR ØKT TILGJENGELIGHET TIL KOLLEKTIVTRANSPORTEN
- 2012000664 TILSKUDD FOR EN MER TILGJENGELIG KOLLEKTIVTRANSPORT I KOMMUNER OG FYLKESKOMMUNER - AVSLAG PÅ SØKNAD OM MIDLER 2012
- 2012000581 TILSKUDDSMIDLER FOR ØKT TILGJENGELIGHET TIL KOLLEKTIVTRANSPORTEN I KOMMUNER OG FYLKESKOMMUNER - INVITASJON TIL Å SØKE OM MIDLER FOR 2013

Kort sammendrag:

Utvalg for plan og samferdsel vedtok 15.03.12 at kommunen skulle søke om tilskudd til planlegging fra «Tilskuddsordning for økt tilgjengelighet i kollektivtransporten 2013». Det ble gjort i 2013, med negativt svar. Søknaden ble fornyet i 2014, og kommunen fikk tildelt kr. 240.000,- fra tilskuddsordningen i 2014.

Planarbeidet har vært organisert med en arbeidsgruppe der brukermedvirkning har vært ivarettatt. Arbeidsgruppa har utført oppgaven og legger med dette fram sin rapport.

Faktiske opplysninger:

I tildelingsbrevet fra Statens vegvesen står det at tilskuddet skal brukes til; «*Utarbeidelse av en strategi- og tiltaksplan for kollektivtrafikk i Sør-Varanger kommune. Det forutsettes at planen implementerer universell utforming av adkomster til/fra holdeplasser og knutepunkt og slik bygger opp om hele reisekjeder med universell utforming.*»

Arbeidsgruppa som har utført planarbeidet, har bestått av:

- Bjarne Mjelde Statens vegvesen
- Torgrim Bugge Boreal Transport Nord AS
- Knut Mortensen Rådet for likestilling av funksjonshemmede
- Trond Lundgren Multiconsult
- Ivar Kaski Sør-Varanger kommune

Arbeidsgruppa har bygget opp sin plan/rapport med følgende innhold;

- *Målsetninger – hovedmål og delmål.*
- *Berørte parter – transportmateriell og infrastruktur*
- *Status – transportmateriell og infrastruktur*
- *Mulige tiltak – transportmateriell, infrastruktur, utføring av tjenesten, drift.*

- *Strategi – transportmateriell og infrastruktur.*

Videre er kostnader for oppgradering av busstopper langs riks-, fylkes- og kommunale veier er beregnet.

Kostnadsoverslagene kan brukes som grunnlag i kommunens handlingsplan/økonomiplan, for bevilgninger til oppgradering av eksisterende busstopp langs kommunale veier. Den samme muligheten har Statens vegvesen og fylkeskommunen for hhv riksveier og fylkesveier.

Kommuneplanens samfunnsdel sier i kap. 7.3 Infrastruktur, delmål «Sør-Varanger har en helsefremmende infrastruktur»;

- *Universell utforming skal være et bærende prinsipp i all planlegging, slik at hovedløsningen kan brukes av flest mulig. Dette gjelder blant annet tilgjengelighet til offentlige bygg, anlegg, næringsbygg, friluftsområder og **kollektivtrafikk**.*

Rapporten er hjemlet i Kommuneplanen og vil være et verktøy for å kunne oppnå Kommuneplanenes målsetning.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Kommunestyre vedtar i medhold av Kommuneplanens samfunnsdel, satsningsområde infrastruktur, at «Rapport – økt tilgjengelighet i kollektivtransporten» dat. 30.01.2015 legges til grunn ved utforming av kommuneplanens handlingsdel (økonomiplan) innenfor relevant område.

Nina Bordi Øvergaard
kst. rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



RAPPORT

ØKT TILGJENGELIGHET I KOLLEKTIVTRANSPORTEN

– SØR-VARANGER KOMMUNE –



Kirkenes, 30.01.2015

Arbeidsgruppa ved:

Bjarne Mjelde

Knut Mortensen

Torgrim Bugge

Ivar Kaski

Trond Lundgren

Innholdsfortegnelse.

1.0	Prosjektet - Bakgrunn og finansiering.	Side	3
2.0	Organisering		3
3.0	Målsetninger med hovedmål.		3
4.0	Delmål.		5
	4.1 Delmål - Transportmateriell.		5
	4.2 Delmål - Infrastruktur.		5
	4.3 Delmål - Utføring av offentlige transporttjenester.		5
	4.4 Delmål - Drift av infrastrukturen.		5
5.0	Berørte parter.		5
	5.1 Transportmateriell.		5
	5.2 Infrastruktur.		6
6.0	Status.		6
	6.1 Transportmateriell.		6
	Buss.		6
	6,2 Infrastruktur.		9
	Hurtigrutekaia med adkomst og tilpasninger om bord.		9
	Kirkenes lufthavn med adkomst til fly.		12
	Busstopp.		14
7.0	Mulige tiltak.		18
	7.1 Transportmateriell.		18
	7.2 Infrastruktur.		18
	Hurtigrutekaia med adkomst og tilpasninger om bord.		19
	Kirkenes lufthavn med adkomst til fly.		19
	Busstopp.		19
	7.3 Utføring av offentlige transporttjenester.		27
	7.4 Drift av infrastrukturen.		27
8.0	Strategi.		27
	8.1 Transportmateriell.		27
	8.2 Infrastruktur.		27

1.0 Prosjektet - Bakgrunn og finansiering.

Som en oppfølging av diskriminerings- og tilgjengelighetsloven søkte Sør-Varanger kommune i 2013 om tilskudd fra Samferdselsdepartementets «*Tilskuddsordning for økt tilgjengelighet i kollektivtransporten 2014*». Tilskuddet skulle delfinansiere kartlegging og planlegging av tilgjengeligheten til kollektivtransporten på Kirkeneshalvøya.

I brev av 06.01.2014 fra Statens vegvesen er Sør-Varanger kommune tildelt tilskuddsmidler fra Samferdselsdepartementet til:

Sør-Varanger kommune får tildelt kr 240.000,- for utarbeidelse av en strategi- og tiltaksplan for kollektivtrafikk i Sør-Varanger kommune. Det forutsettes at planen implementerer universell utforming av adkomster til/fra holdeplasser og knutepunkt og slik bygger opp om hele reisekjeder med universell utforming.

2.0 Organisering.

Planarbeidet er organisert med en arbeidsgruppe der brukermedvirkning har vært ivarettatt, følgende har deltatt i arbeidet:

- | | |
|------------------|--|
| - Bjarne Mjelde | Statens vegvesen |
| - Knut Mortensen | Rådet for likestilling av funksjonshemmede |
| - Torgrim Bugge | Boreal Transport Nord AS |
| - Ivar Kaski | Sør-Varanger kommune (prosjektansvarlig) |
| - Trond Lundgren | Multiconsult AS (prosjektleder) |

Gruppen har avholdt 3 arbeidsmøter. Bussholdeplasser/-stopp, flyplassen og Hurtigrute-kaia er befart og tiltak kostnadsberegnet.

3.0 Målsetninger med hovedmål.

Arbeidsgruppa har tatt utgangspunkt i «Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven), LOV-2013-06-21-61» for å utforme målsetninger for strategien. Universell utforming er en utforming av de fysiske omgivelser slik at de kan brukes av alle. Loven er innført som en rettslig bindende regel som pålegger plikter og utløser sanksjoner ved overtredelse.

Kapittel 3. Universell utforming og individuell tilrettelegging

§ 13. Universell utforming

Offentlige virksomheter skal arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming innenfor virksomheten. Tilsvarende gjelder for private virksomheter rettet mot allmennheten.

Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, inkludert informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.

Offentlige og private virksomheter 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.

Det er ikke plikt til universell utforming etter denne loven 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.

Funksjonshemninger: (deles generelt opp i tre kategorier)

Bevegelsehemninger omfatter alle som på grunn av nedsatt bevegelsesevne kan møte hindringer ved å bevege seg i trafikksystemet.

Orienteringshemmede er en fellesbetegnelse på ulike grupper av trafikkanter som har problemer med å finne fram i trafikksystemet. De har problemer med å oppdage informasjon, farer og hindringer. Orienteringshemmede inkluderer forståelsehemmede, hørselshemmede og synshemmede.

Miljøhemninger er overfølsomhet for stoffer i miljøet. I kollektivsystemet har allergikere og astmatikere problemer med røyking på holdeplasser, enkelte rengjøringsmidler, allergifremkallende materialer i kjøretøyet eller at det er dyr ombord. I tillegg gir veistøv, eksos og allergifremkallende beplantning problemer.

Universell utforming er en forutsetning for at funksjonshemmede skal kunne bruke kollektivtransport. Samtidig er et universelt utformet kollektivsystem bedre for alle.

Brudd i reisekjeden oppstår når ett eller flere element i reisekjeden ikke er tilgjengelig. Eksempler på brudd i reisekjeden er manglende vintervedlikehold på veien til holdeplassen, lite informasjon om reisen på forhånd eller underveis, eller et utilgjengelig transportmiddel. Når deler av en reise er utilgjengelig blir konsekvensen at mennesker blir forhindret fra å benytte seg av kollektivtransporttilbudet.

Arbeidsgruppa er enig om følgende:

Hovedmål

Kollektivsystemet i Sør-Varanger skal være tilgjengelig for alle.

4.0 Delmål.

4.1 Delmål - transportmateriell.

Transportmateriellet som benyttes i offentlige ruter i Sør-Varanger, skal tilfredsstillere kravene til universell utforming.

Gruppen har sett på buss som transportmiddel. De forskjellige busstyper som benyttes er vurdert i forhold til universell utforming og hvor de brukes.

4.2 Delmål – infrastruktur inkl. adkomst til holdeplass.

Infrastruktur for kollektivtrafikk skal være universelt utformet.

Gruppen har sett på holdeplasser for buss. Holdeplassene er sjekket i forhold til universell utforming. Plassering av stopp og adkomst er ikke vurdert foruten meget uheldige plasseringer.

Hele reisekjeder er vurdert inkludert flyterminal og kaianlegg. Videre hvordan inn og uttransport av funksjonshemmede forgår på båt og fly. Rapporten beskriver også hvordan det er tilrettelagt for funksjonshemmede på Hurtigruta.

4.3 Delmål - utføring av offentlige transporttjenester.

Utføring av offentlige transporttjenester skal gjøres på en måte som ivaretar universell utforming.

Gruppen har ikke kartlagt dette i større grad, men vil gjøre oppmerksom på forhold som må ivaretas.

4.4 Delmål - drift av infrastrukturen.

Drift av infrastrukturen for kollektivtrafikk og adkomst til denne skal gjøres på en måte som sikrer universell utforming.

Gruppen har ikke kartlagt dette i større grad, men vi gjør oppmerksom på forhold som må ivaretas.

5.0 Berørte parter.

5.1 Transportmateriell.

Transportaktørene har ansvar for materiell som benyttes og drift av dette.

- Busser: Boreal Transport Nord AS.
- D/S Kai: Hurtigruten og Havnevesenet.
- Kirkenes Lufthavn: Avinor og flyselskaper (Norwegian, SAS, Widerøe).

Innkjøper har ansvar for i utlysning å stille krav til universell utforming for transporttjenestene.

- Busser: Finnmark fylkeskommune.

5.2 Infrastruktur.

Veieier har ansvar for infrastruktur med holdeplass og drift av dette, vi har flere veieiere i Sør-Varanger:

- Statens har ansvar for europa- og riksveier.
- Fylkeskommunen for fylkesveier.
- Kommunen for kommunale veier.

Buss-stopp er vist på kart og nærmere beskrevet med veieier i tabell i rapporten.

6.0 Status.

6.1 Transportmateriell.

Buss:

1. Bybuss. Denne er lavtbygd uten koffertrom under slik at det ikke er trapp innvendig. Enkelte utgaver har en enkel lem som kan slås ut med håndmakt, slik at rullestolbrukere kan trille inn. Disse bussene kan senkes på høyre side slik at stigningen blir minst mulig. Boreal har to bybusser og begge er av sistnevnte utgave.
2. Charterbuss. Disse har koffertrom under slik at det blir trapp opp til sitteplassene. Boreal har 16 slike busser, 6 av disse har heis for rullestolbrukere.

Feil på bybuss gir ofte utfordringer med transport av rullestolbrukere på bybussen som går til Bjørnevatn, Prestøya og Elevenes. Det må da settes inn charterbuss. Noen av disse har heis, men det er ikke tid i ruta for å kunne benytte denne. Sjåfør må finne fram styringsutstyr og koble til ved døra og heisen er ikke rask. Utstyret brukes sjelden, slik at alle sjåfører ikke kan bruke heisen like godt. Skal heisen brukes så klarer man ikke å følge ruteplanen.

For transport fra Hurtigruta og Flyplassen kan det gis beskjed hvis det er rullestolbrukere, og da brukes charterbuss med heis.

Funksjonshemmede i distriktet må på forhånd be om buss som er tilpasset for rullestolbrukere. Det er sjelden rullestolbrukere fra distriktet bruker buss.

Ingen busser har automatisk holdeplassannonsering med tale og elektronisk tavle inne i bussen, eller utroperanlegg for syns- og hørselshemmede.

Bybuss med lem, på holdeplass med fortau.



Bybuss med lem på stopp uten gangfelt og kantstein.



Charterbuss med heis.



6.2 Infrastruktur.

Hurtigrutekaia med adkomst og tilpasninger om bord.

Hurtigruta Midnatsol ble befart mht adkomst og fasiliteter om bord. Det var svært godt tilrettelagt om bord med egne HC-rom. I restauranten var det egne sitteplasser for rullestolbrukere. Det var brukt forskjellige materialer på gulv som gjør det lettere for synshemmede å finne fram. Vi så ingen terskler som var vanskelig å passere. HC-toaletter var tilgjengelig. Det var personheis inne i skipet og stolheis i landgangen. Andre hurtigruteskip er ikke befart. Det er mulig å ta av og på rullestolbrukere (med egen heis) via lasterommet hvor biler kjører inn og ut, og vi ble opplyst at dette er mulig både på nye og eldre skip.

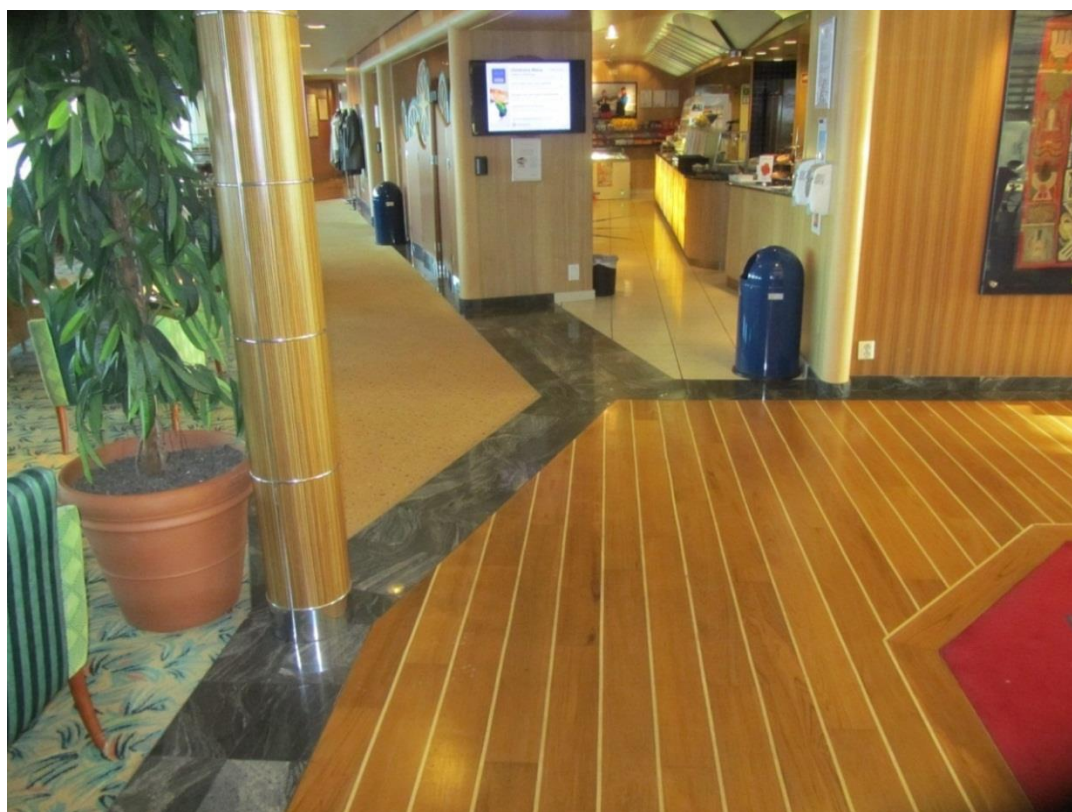
Landgang med heis på vegg.



Utgang fra lasterom.



Bruk av forskjellige materialer på gulv i Hurtigruta.



Bord med reservert plass for rullestolbrukere.



Kirkenes lufthavn med adkomst til fly.

Terminalbygg med adkomst til trafikkarealer er godt tilpasset rullestolbrukere. Det er lite bruk av kontrastfarger for å lette adkomst for synshemmede. HC-toaletter og rullestoler er tilgjengelig. Adkomst inn og ut av fly er vanskelig. Bevegelsehemmede må bæres i bærestol av lufthavnpersonell, personlig rullestol kan ikke brukes. På Widerøe er det smal trapp, men få trinn å bære. SAS og Norwegian har adkomstrapp med bedre plass, men det er mange trinn å bære. Slik adkomst til fly kan oppleves ubehagelig for både den bevegelsehemmede og de ansatte. Det kan være en stor belastning for de ansatte når det er tyngre bevegelsehemmede. Muligheter for fallulykker.

Avgangshall.



Adkomst til Widerøe.



Adkomst til SAS og Norwegian



Busstopp.

Grappa har sett på rutene som går i Kirkenes, på Prestøya, til Bjørnevatn, Elvenes og Høybuktmoen.

Alle stopp er besiktiget. Bortsett fra busstoppen ved dagens Kirkenes sykehus, da nytt sykehus er under utbygging. Det samme gjelder for stopp på Ekhaugen, bygging av ny E105 fra Hesseng til Storskog er igangsatt.

Det er viktig med fortau (Plattform) i riktig høyde slik at stigningsforhold inn til buss ikke blir for bratt for rullestolbrukere. Det er bare på Skytterhusfjellet og ved Kirkenes skole at dette er etter dagens krav. Det er for det meste fortau med liten høyde på busstopp i dag, på en del stopp er det ikke fortau.

Det er ikke ledelinjer for synshemmede foruten ved Kirkenes skole. Her er disse utført med kontrastfarger. Det er ingen ledelinjer som er utført med materialer som er følbare (taktile).

Belysning er kartlagt, det er stort sett belysning i områdene, men stolpene står bare delvis direkte i forbindelse med stopp.

Det er begrenset antall med leskur. Det er flere stopp med stort antall påstigende passasjerer der busstoppen ikke har leskur.

Det er stort sett busslommer på hovedveiene med noen unntak, i boligfeltene er det generelt stopp uten lommer. Disse må delvis utvides for å få plass til fortau eller leskur.

En del stopp har ikke tilfredsstillende adkomst langs vei. Dette er ikke kartlagt, men vi har gjort oppmerksom på noen plasser hvor det er spesielt vanskelig.

Det er noen stopp som ligger uheldig til ved veikryss, og hvor det er vanskelig å få disse universelt utformet. Vi har ikke tatt med kostnader til flytting av disse stoppene.

Det er stopp ved hoteller i byen som er privat ansvar. Det er ikke stopp i begge retninger og har en del mangler.

Skilting er mangelfull, bare få stopp har angitt navn.

Ruteopplysninger er oppsatt i alle leskur og på noen andre busstopp. Ruteopplysningene er skrevet med liten skrift og uten lyssetting, vanskelig å lese.

Ruteopplysninger finnes på nett, men kan være vanskelig å finne.

Forskriftsmessig kantstein ved Skytterhusfjellet.



Ledelinjer i kombinasjon med rekkverk for synshemmede ved Kirkenes Skole.



Stopp på Sandnes med vanskelig adkomst.



Stopp på Hesseng som bør flyttes da det ligger midt i innkjøring til hybelhus og tankklinikk.



Stopp på Hesseng som bør flyttes da det ligger i bakke, midt i kryss og sykkelfelt.



Stopp med Leskur på Håbeth hvor det ikke er fortau tilpasset lem for rullestol.



Stopp på Prestøya hvor det er vanskelig å få til minimumsløsning.



7.0 Mulige tiltak.

7.1 Transportmateriell.

Busser som ikke tilfredsstillter krav til universell utforming bør byttes ut. På lokalrutene utenom til flyplassen, bør det bare kjøres med lavbygde busser. De som er tilpasset bevegelsehemmede, bør oppgraderes for orienteringshemmede.

Fylkeskommunen som innkjøper av tjenester, må i utlysning og kontrakt sette krav til transportmateriell. Busselskap bør allikevel ved utskifting av materiell i kontraktsperioden, følge opp at nye kjøretøy blir universelt utformet.

For transportmiddel som buss, er det for avtaler inngått etter 1. januar 2010 et krav at disse skal være etter forskrift om utforming av løyvepliktig transport. Det skal blant annet være rullestolplass, holdeplassannonsering med tekst og tale, utroperanlegg som angir hvilken buss som kommer. Dette må være et krav og en forutsetning ved neste avtaleinngåelse for bussruter i kommunen.

7.2 Infrastruktur

Hurtigrutekaia med adkomst og tilpasninger om bord.

Eksisterende løsning synes tilfredsstillende, men det er ikke skjul for vær og vind ved bussoppstillingsplassene.

Kirkenes lufthavn med adkomst til fly.

Terminalbygg bør gjøres mer tilpasset for orienteringshemmede. Avinor i samarbeid med flyselskapene, må se om det kan finnes bedre løsninger for funksjonshemmede å komme inn og ut av fly.

Busstopp.

Grappa har kartlagt alle busstopp og anslått kostnader for oppgradering av eksisterende busstopper til en minimumsløsning mht universell utforming.

Oppgradering til en standard som tilfredsstillende alle dagens krav, anser vi ikke vil være realistisk. Det vil i mange tilfeller ikke være praktisk mulig da det vil være svært plasskrevende og får følger for omliggende infrastruktur, kostnadene vil derfor bli høye.

Grappa har sett det som viktig at det anlegges fortau (plattform) slik at stigningen/helningen ikke blir for bratt for rullestolbrukere. Der det ikke er fortau i dag, er det lagt inn fortausoppbygging med kantstein høyde 16-18 cm etter Vegvesenets veileder om universell utforming.

Vi har ikke beskrevet ombygning av eksisterende fortau, da det med lavbygde busser er tilstrekkelig funksjonelt.

I kostnadsberegningen er ikke utstrekning/lengde på fortau og busstopp i hht dagens krav, dett pga plassmangel.

Der det er foreslått nye fortau er det tatt med kostnader for å legge inn taktile ledelinjer. Det er med kontrastfarge og struktur i overflata til hjelp for svaksynte. På eksisterende fortau er det kun tatt med malte ledelinjer på asfalt.

Ved busstopp med dårlig belysning er det tatt med oppsett av ekstra stolpe med lys. Ny tilleggs belysning er i beregningen av samme type som eksisterende stolper i området og er ikke nødvendigvis i hht krav i Vegvesenets håndbøker. Høyere lysmaster vil i slike tilfeller avvike fra det som er i området. Kostnadene vil for øvrig variere med hvor lett det er for å få tilgang til strøm.

Ved noen busstopp uten fortau er det leskur, disse leskurene må heves. Vi har tatt med nye leskur på stopp som er mye brukt av påstigende passasjerer. Dette er gjort ut fra en skjønnsmessig vurdering, da det ikke finnes tallgrunnlag for de enkelte stopp. Tiltaket gir bedre komfort for passasjerene, og kan bidra at buss velges i større grad. Ved stopp med færre påstigende kan det eventuelt settes ut benker.

Bygging av fortau krever utvidelse av trafikkarealet uavhengig om det er busslommer eller stopp i gata. Kostnader er stipulert for det.

En del stopp har ikke tilfredsstillende adkomst langs vei. Kostnader utover selve busstoppen er ikke med i beregningen, med unntak av et stopp på Håbeth.

Det er stopp ved hoteller i byen som er privat ansvar (etablert av hotellene). Det er ikke stopp i begge retninger og de har en del mangler. Vi har vurdert og beregnet kostnader for stopp ved Thon hotel da det ikke er andre stopp i nærheten.

Holdeplassen ved Kirkenes senter (E6) er dimensjonert for 1 buss. Plassen har rutestart for flere busser, derfor må gata brukes til oppstilling i perioder.

Kostnader til flytting av busstopp er ikke tatt med foruten ved spesielt uheldige/trafikkfarlige stopp. Oppgradering av adkomst i tilknytning til stopp er heller ikke vurdert. Kostnader til flytting og oppgradering må sees på når ny plassering skal vurderes.

Skilting og oppslag av bussruter er ikke kostnadsberegnet, da dette vil utgjøre en forholdsvis liten andel av de totale kostnadene.

Kostnadsanslag – infrastruktur, busstopp.

Oppgradering av holdeplasser/stopp for at de skal bli universelt utformet (se standard beskrevet i rapporten) er beregnet til ca. 5 mill kroner, se tabell. I tillegg kommer rigg- og driftskostnader til ca. 200.000,- samt prosjektledelse med søknadsarbeid, anbudsinnhenting og byggeledelse, ca kr. 250.000,-.

Oppgradering av busstopper langs riks-, fylkes- og kommunale veier er i rapporten samlet beregnet til ca. 5,5 mill kr eks mva (6,9 mill kr inkl mva).

I gjennomsnitt koster:

- Busstopp oppgradert med kantstein, asfalt, ledelinjer og lys, ca. kr. 150.000,- eks mva pr busstopp.
- Tillegg for leskur/leskur, ca. kr. 100.000,- eks mva. Samlet utgjør bygging av leskur ca. 1,5 mill kr eks mva.

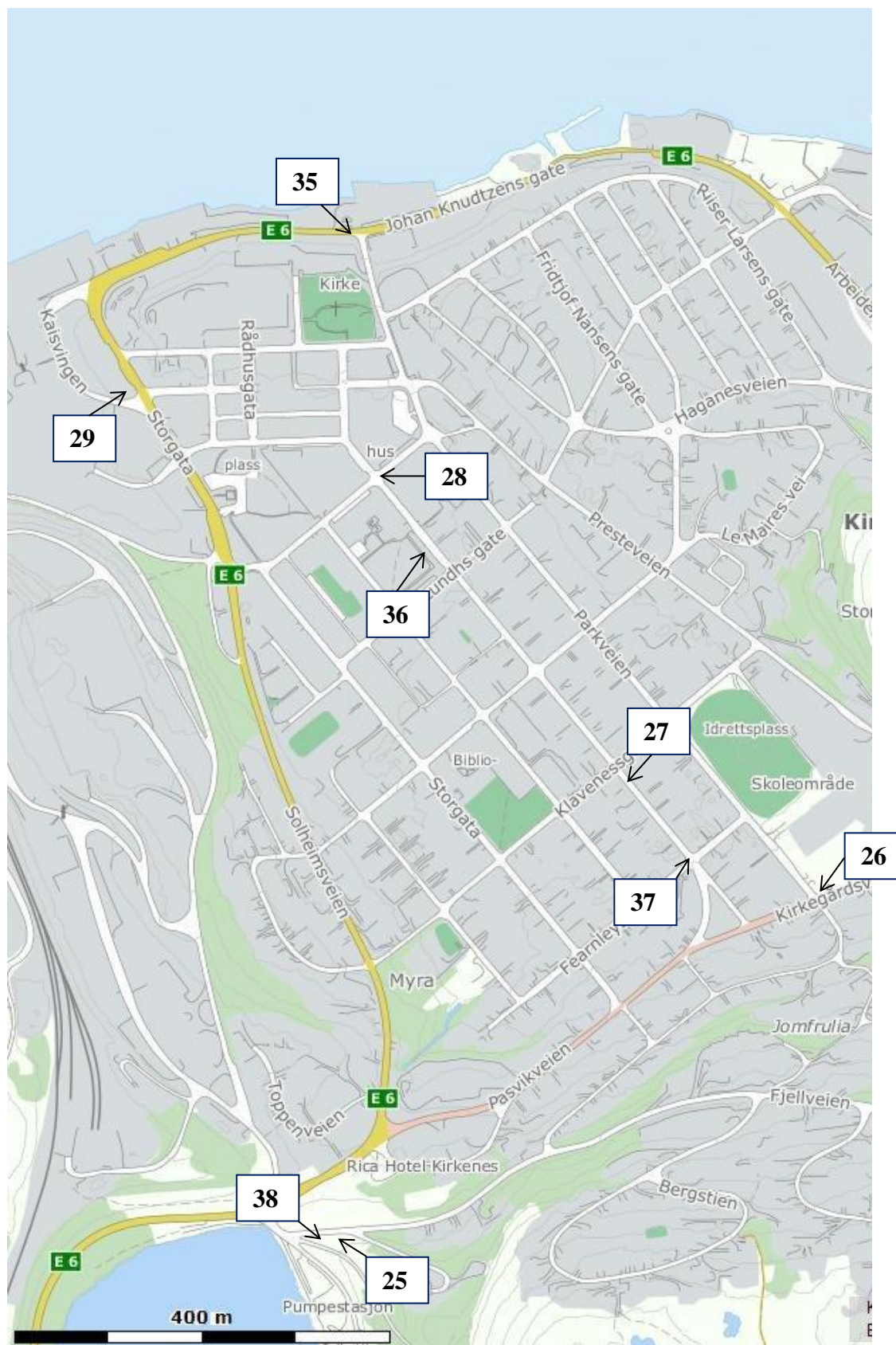
Rapporten omhandler kun investeringskostnader. Årlige kostnader til drift (sommer og vinter) og vedlikehold er ikke vurdert, men er svært viktig for at alle ledd skal fungere.

Oversikt kostnader for busstopp.

	Lehus	Kantstein	Asfalt fortau	Ledelinje	Tilegg taktil	Lysstolpe	Kabel i vei	Annet	Sum
		30lm x 2000,-	40m2 x 750,-	Maling	10lm x 1000,-	m. tilkobling	m. graving	arbeid	
	100 000	60 000	30 000	5 000	10 000	25 000	20 000		
Stopp nr.									
1				5 000					5 000
2		60 000	30 000	5 000	10 000	25 000	20 000	50 000	200 000
3		60 000	30 000	5 000	10 000	25 000	20 000	50 000	200 000
4				5 000				20 000	25 000
5		60 000	30 000	5 000	10 000	25 000	10 000	50 000	190 000
6				5 000		25 000	20 000	10 000	60 000
7				5 000					5 000
8		60 000	30 000	5 000	10 000	25 000	20 000		150 000
9									-
10									-
11		60 000	30 000	5 000	10 000				105 000
12		60 000	30 000	5 000	10 000				105 000
13		60 000	30 000	5 000	10 000	25 000		30 000	160 000
14				5 000		25 000		10 000	40 000
15		60 000	30 000	5 000	10 000			20 000	125 000
16		60 000	30 000	5 000	10 000			10 000	115 000
17				5 000					5 000
18		60 000	30 000	5 000	10 000				105 000
19	100 000			5 000					105 000
20	100 000			5 000					105 000
21	100 000	60 000	30 000	5 000	10 000	25 000	20 000	10 000	260 000
22	100 000	60 000	30 000	5 000	10 000	25 000		50 000	280 000
23				5 000					5 000
24	100 000			5 000					105 000
25	100 000			5 000		25 000		15 000	145 000
26									-
27				5 000					5 000
28				5 000					5 000
29	100 000			5 000					105 000
30	100 000			5 000				20 000	125 000
31	100 000	60 000	30 000	5 000	10 000	25 000		10 000	240 000
32	100 000	60 000	30 000	5 000	10 000	25 000		10 000	240 000
33	100 000	60 000	30 000	5 000	10 000			25 000	230 000
34									-
35	100 000	60 000	30 000	5 000	10 000				205 000
36		60 000	30 000	5 000	10 000	25 000	20 000	30 000	180 000
37	100 000			5 000		25 000	20 000		150 000
38	100 000			5 000		25 000			130 000
39				5 000					5 000
40				5 000					5 000
41		60 000	30 000	5 000	10 000			10 000	115 000
42		60 000	30 000	5 000	10 000	25 000	20 000	20 000	170 000
43		60 000	30 000	5 000	10 000	25 000	20 000	10 000	160 000
44		60 000	30 000	5 000	10 000			10 000	115 000
45		60 000	30 000	5 000	10 000			10 000	115 000
46		60 000	30 000	5 000	10 000	25 000	20 000		150 000
	1 400 000	1 380 000	690 000	210 000	230 000	450 000	210 000	480 000	5 050 000
								Kontrollsum	5 050 000
		Lite påstigende passasjerer							
		Fasilitet finnes fra før							
	Kantstein og belysning registrert selv om de ikke er etter dagens anbefalinger, oppgradering ikke medtatt								
	Ved ny kantstein er disse etter dagens anbefaling, belysning bare kompettert med en stolpe med vanlig gatelys.								

Nærmere beskrivelse av busstopp.

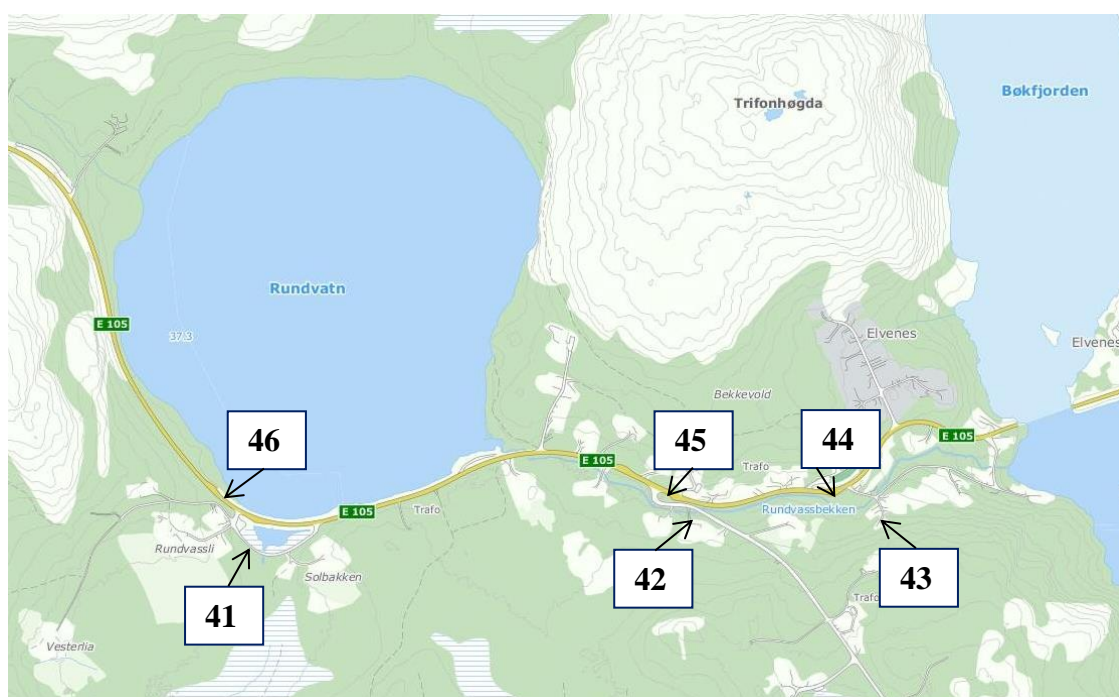
	Navn	Veg-eier		
	Enhetspris		Beskrivelse av arbeid som er priset i annet arbeid	Kommentarer
	Rundsum			
Stopp nr.				
1	Esso mot Bjørnevatn	S		
2	Første stopp Sandnes ved Nosteveien	F	Fortau må anlegges over grøft mellom utkjøring og gangsti.	Kan kuttes ut? nært til neste stopp.
3	Andre stopp Sandnes ved Noste	F	Fortau må anlegges over grøft mellom utkjøring og gangsti.	
4	Siste stopp Sandnes ved Øbergveien	F	Må utvides for adkomst og plass til lehus.	Stolpe uheldig plassert for adkomst, flytte stopp?
5	Håbeth mot Bj.	F	Fortau må anlegges over grøft og forlenges til stikkvei.	
6	Første stopp Bj. ved Lukassenveien	F	Utvides for plass til leskur.	
7	Prix mot Bj.	K		Er belegningstein i busslengde. Noe lys fra Prix og andre siden av gata.
8	Gamle Gruben kro mot Kirkenes	K		
9	Busveien mot Kn.	K		Midt i kryss i boligfelt, vanskelig å gjøre noe, flyttes?
10	Sundquistveien mot Kn.	K		Midt i kryss i boligfelt, vanskelig å gjøre noe, flyttes?
11	Prix mot Kn.	F		
12	Ved Lukassenveien mot Kn.	F		
13	Håbeth mot Kn.	F	Lehus må flyttes litt bak og løftes. Langt til nærmeste stolpe.	
14	Ved Lundgrenveien mot Kn.	F	Langt til nærmeste stolpe.	
15	Ved Noste mot Kn.	F	Lehus må løftes og flyttes noe bak.	
16	Grønalund	F	Lehus må løftes.	
17	Esso mot Kn.	S		
18	Tannklinikk Hesseng	K		Bør flyttes litt da buss stopper i innkjøring.
19	Flerbrukssenter Hesseng	K		
20	Ved Einerholtet Hesseng	K		
21	Ved Røsslyngveien Hesseng	K	Utvides for plass til leskur.	Mye brukt stopp.
22	Ved Kryset Tangenveien Hesseng	K	Bør flyttes noe og lages busslomme for bedre sikt i kryss.	I bakke ved kryss
23	Ved Bjørkheim mot Kn.	S		
24	Skytterhusfjellet ved barnehagen mot Kn.	K		
25	Ved Turisten mot sentrum	S	Graves for plasseringa av lehus, et stykke til nærmeste stolpe.	
26	Parkveien ved Kirkenes skole mot sentrum	K		Ikke tatt med leskur, elever kan søke ly på skolen.
27	Pasvikveien ved gamle Myrakiosken mot Kn.	K		
28	Pasvikveien ved torvet mot sentrum	K		
29	Ved Amfi mot Bj.	S		Bør alternativt vurdere takutstikk som skjul da leskur vil sperre fortau.
30	Ved Spareland mot Prestøya	S	Må utvide fortau for å få plass til lehus.	
31	Bakkeveien Prestøya	K	Tilkobling med luftstrekk.	Trangt for plass til lehus på grunn av hage.
32	Prestøya ved gamle S-laget mot Kn.	K	Tilkobling m Luftstrekk.	
33	Prestøyeveien mot Kn. v. kryss mot H. Veg	S	Opparbeidelse av busslomme.	
34	Hurtigrutekaia	S		Eventuelt lehus må være av annen størrelse.
35	Thon mot Sentrum	S		
36	Pasvikveien ved Ricaparken mot Bj.	K	Adkomst med fortau fra begge sider må ordnes.	
37	Pasvikveien ved Høyers salong mot Bj.	K		
38	Ved Toppeneveien mot Bj.	S		
39	Ved Bjørkheim mot Bj.	S		
40	Flyplassen	S		Nært til inngang, lite behov for leskur.
41	Rundvannet mot Jarfjord	S	Lomme bør utvides for plass til leskur.	
42	Første stopp Elvenes mot Jf. V. kryss Skaf	S	Må utvides for plass til lehus, veirekkeverk må flyttes.	
43	Andre stopp Elvenes mot Jf	S	Lehus må løftes	
44	Første stopp Elvenes mot Kn	S	Lehus må løftes.	
45	Andre stopp Elvenes mot Kn	S	Lehus må løftes.	
46	Rundvannet mot Kn.	S		
		F=Fylket		
		S=Staten		
		K=Kommunen		

Kart over stopp i kirkenes.

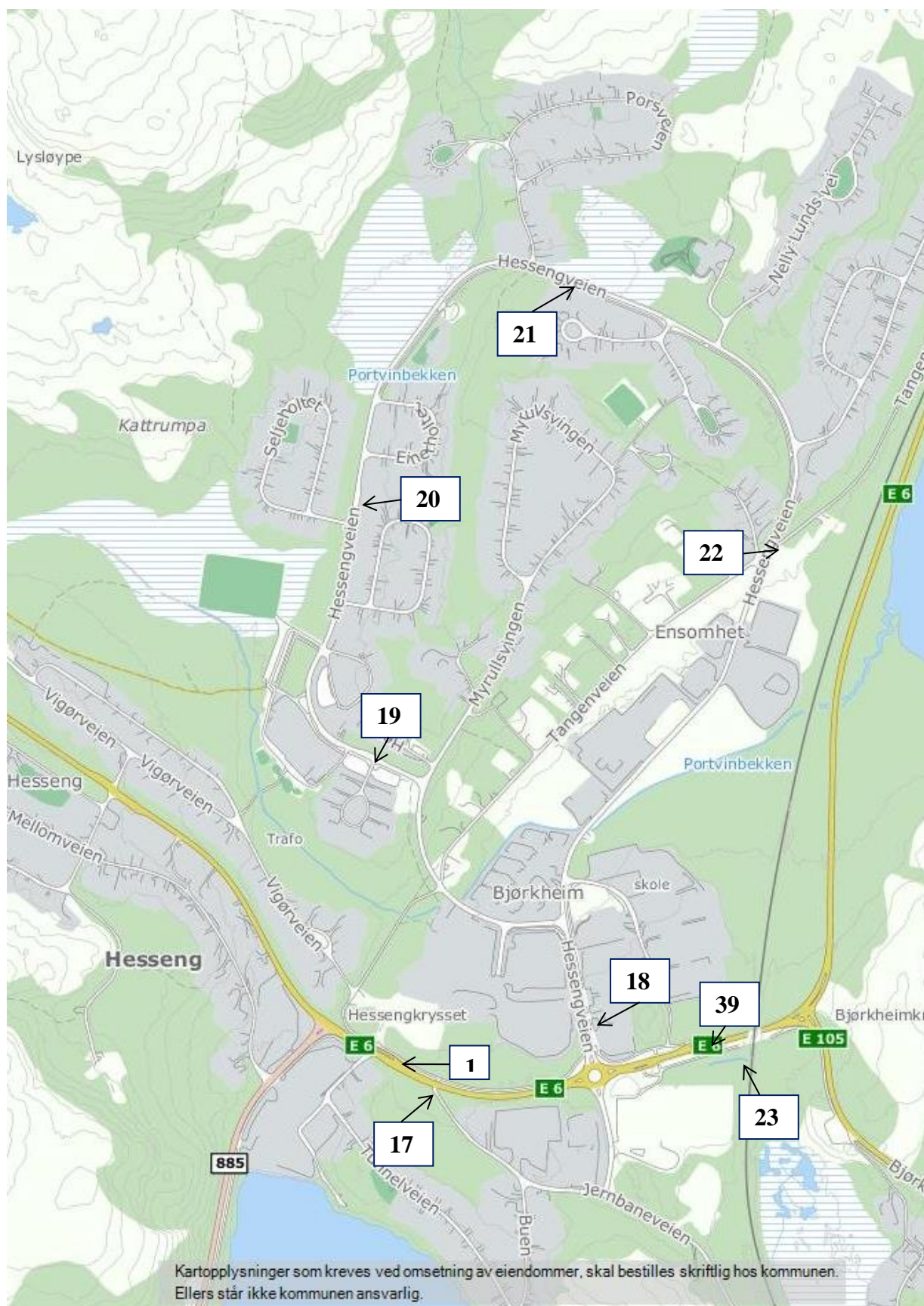
Kart over stopp for Prestøyveien og Prestøya.

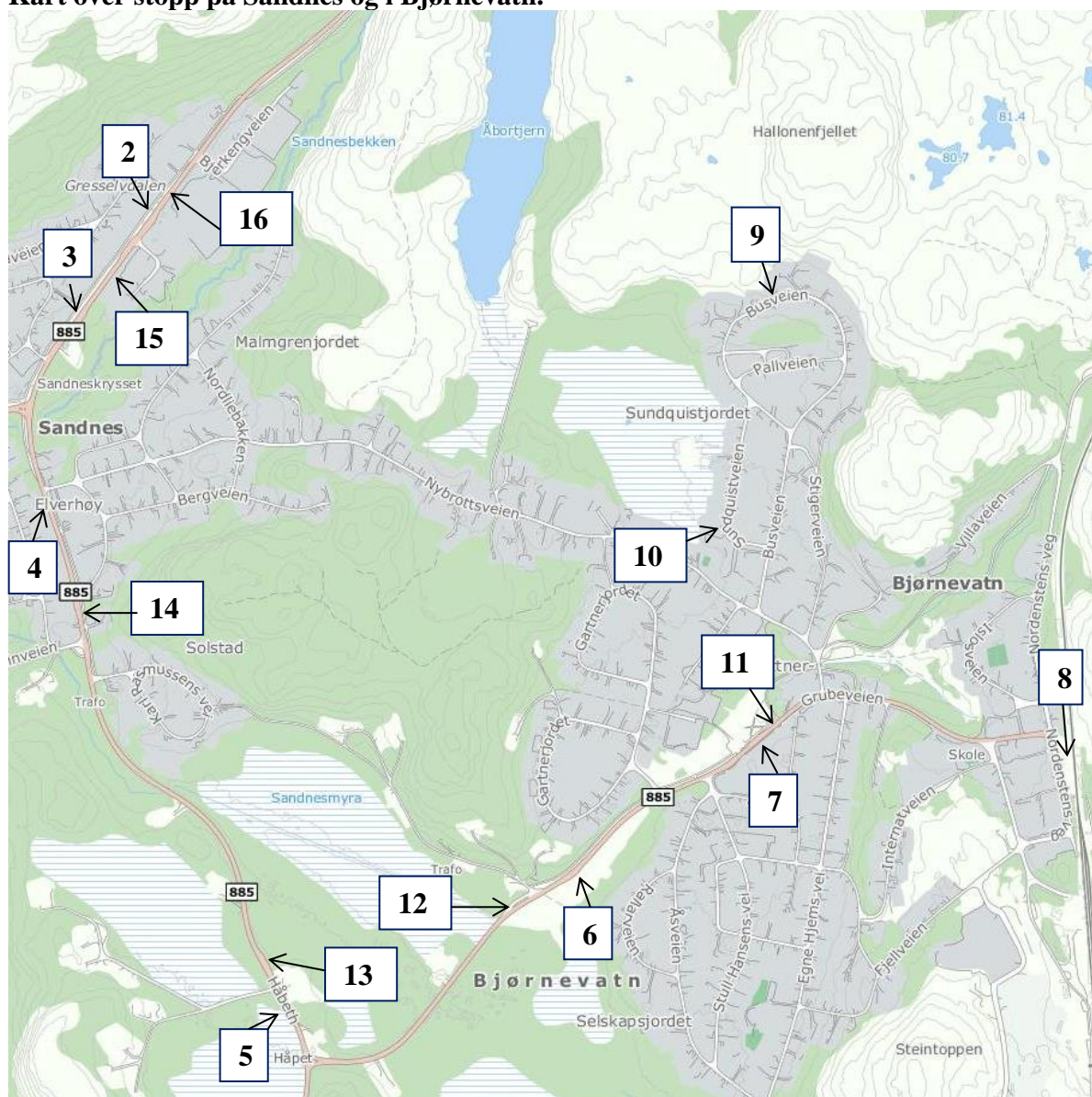


Kart over stopp på Elvenes.



Kart over stopp på Hesseng.



Kart over stopp på Sandnes og i Bjørnevatn.

7.3 Utføring av offentlige transporttjenester.

Sør-Varanger kommune henstiller at alle bussjåfører får tilbud om å gjennomføre "buss for alle", et nettbasert kurs i universell utforming for bussjåfører. At kurset gjøres obligatorisk i nye anbud. Det er spesielt viktig at alle bussjåfører kan betjene utstyr som f.eks heis.

7.4 Drift av infrastrukturen.

For kommunale veier må kommunen stille krav om at drift og vedlikehold av busstopper og tilknyttet infrastruktur ivaretar krav til universell utforming hele året. Tas med som vilkår i funksjonskontrakter for vedlikehold og drift av kommunale veier.

Kommunen må påvirke og ha dialog med Statens vegvesen og fylkeskommunen for å ivareta dette langs riks- og fylkeveier.

Gruppen har ikke beregnet eventuelle økte drifts- og vedlikeholdskostnader.

8.0 Strategi.

8.1 Transportmateriell og utførelse av transporttjenesten.

Arbeidsgruppa anbefaler at Sør-Varanger kommune:

- Påvirker de som kjøper offentlige transporttjenester, at det ved tildeling av konsesjoner settes krav til universell utforming med hensyn til materiell brukt i kollektivtransporten.
- Henstiller at alle bussjåfører får tilbud om nødvendig opplæring, f.eks. å gjennomføre "buss for alle", et nettbasert kurs i universell utforming for bussjåfører. At kurset gjøres obligatorisk i nye anbud.

8.2 Infrastruktur.

Arbeidsgruppa anbefaler at Sør-Varanger kommune:

- Ved kommunale nyanlegg skal infrastruktur for kollektiv transporten utformes slik at krav til universell utforming tilfredsstilles.
- Det lages en plan og avsettes midler til oppgradering av eksisterende busstopp langs kommunale veier. Oppgraderingen som skal øke tilgjengeligheten til kollektiv transporten (buss), utføres i løpet av en 4 årsperiode.
- Vedlikehold og drift av kommunal infrastruktur for kollektiv transporten skal ivareta krav til tilgjengelighet over hele året.
- Tar initiativ overfor øvrige veieiere, staten og fylkeskommunen, og buss-selskap for samarbeid om oppgradering av infrastruktur for kollektivtransporten langs de offentlige veiene.
- Gjennomgå sammen med berørte parter, plassering av eksisterende og nye busstopp for mer hensiktsmessig lokalisering. Det utføres før oppgradering starter.
- Bruker tilskuddsordninger til del-finansiering av tiltakene.