|  |
| --- |
| Til Transportministeriet, erv@trm.dkCc. sop@trm.dk; (trm@trm.dk  |

# Høringssvar: Europa-Kommissionens forslag til revision af forordning om retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet

DH har følgende bemærkninger:

TEN-T-forslaget giver et solidt grundlag for at forbedre lovgivningen om tilgængeligheden til transport for personer med handicap. Der bør dog tilføjes mere konkrete krav til udvikling og finansiering af TEN-T-projekter for, at TEN-T bliver effektiv og praktisk. Det er for eksempel ikke klart, hvad der menes med tilgængelighed af TEN-T-nettet, eller hvordan det vil blive målt, da der ikke er kvantitative eller kvalitative indikatorer, mål for forbedringer og ingen klare referencer til relevant EU-tilgængelighedslovgivning som f.eks. jernbanetilgængelighedsforordningen (TSI-PRM) eller tilgængelighedsdirektivet. Der er mangler også tidsfrister for forbedringer af tilgængeligheden frem mod 2050.

Vi har derfor flere anbefalinger til forbedringer af udkastet for at sikre, at TEN-T faktisk forbedrer tilgængeligheden af ​​det transeuropæiske transportnet for mennesker med handicap. Vi ser en tilgang af ældre mennesker og mennesker med handicap både i EU og I Danmark, så tilgængelighed til transport er bare nødvendigt for mennesker med handicap, det er godt for alle.

## Styrk og tydeliggør tilgængelighed

* Først og fremmest bør kravet om, at "design og konstruktion af transportinfrastruktur skal være i overensstemmelse med de relevante krav fastsat i EU-lovgivningen" genindføres i artikel 49. Denne henvisning var til stede i den oprindelige TEN-T-forordning[[1]](#footnote-1), men er blevet fjernet i udkastet.
* Ifølge TEN-T bør foranstaltninger til forbedring af tilgængeligheden for alle brugere være en af ​​de generelle prioriteter for udvikling af nettet (art. 12). Det præciseres derimod ikke, hvad der betragtes som passende foranstaltninger til dette formål. Dette bør præciseres i den endelige tekst til det reviderede TEN-T.
Dette kan gøres ved at indføre et nyt bilag, der beskriver tilgængelighedskrav for elementer af TEN-T-infrastruktur ved at henvise til relevante EU-tilgængelighedslove og -standarder, såsom Tilgængelighedsdirektivet[[2]](#footnote-2), EU Rail Accessibility Regulation (TSI-PRM) [[3]](#footnote-3), EU-standarderne om tilgængelighed til og anvendelighed af det byggede miljø  (EN17210) [[4]](#footnote-4) og tilgængelighedskrav ved offentlige udbud og indkøb af IKT-produkter og -tjenester i Europa (EN301549) [[5]](#footnote-5). Der er allerede lignende eksempler, som et sådant bilag i TEN-T kan bygge på, f.eks. tilgængelighedskravene til det byggede miljø (bilag III) i tilgængelighedsdirektivet, bilaget til jernbanetilgængelighedsforordningen (TSI-RPM) og væsentlige krav (bilag III) til EU-direktivet om interoperabilitet af jernbanesystemet inden for EU.

## Mainstream tilgængelighed i hele TEN-T

Selvom forslaget gør et godt stykke arbejde med at integrere tilgængelighed yderligere i TEN-T, kan dette udvikles mere:

* For eksempel er et af målene for TEN-T at sikre en effektiv og hurtig indsættelse af nød- og redningstjenester, herunder for personer med handicap eller nedsat mobilitet (art. 4.d.iv). Tilgængelighed er også vigtig her, da personer med handicap skal kunne udøve en grad af uafhængighed i nødsituationer: for eksempel være i stand til at forlade en transporttjeneste med alle andre passagerer gennem tilgængelige flugtveje i stedet for at skulle vente på redningstjenesterne for blive evakueret.
* Mens der er nogle tilgængelighedskrav i de yderligere prioriteter for jernbane (art. 19.f) og vejtransport (art. 31.a og d), er der ingen sammenlignelige krav, når der fastsættes yderligere prioriteter for indre vandveje (art. 23), søtransport (art. 27), lufttransport (art. 34), multimodal transport (art. 38) eller for byknudepunkter (art. 41). I betragtning af manglen på tilgængelighedslovgivning, når det kommer til vand-, luft- og bytransporttjenester, bør TEN-T i det mindste fastsætte minimumsprioriteter for disse transportformer.
* Forbedring af tilgængeligheden for alle brugere bør være et af fokusområderne i de europæiske transportkorridorer (art. 50).
* Arbejdsplaner udviklet af de europæiske koordinatorer, der beskriver korridorernes overensstemmelse med TEN-T (art. 53, stk. 3), bør også omfatte tilgængelighedsmål med minimumsindikatorer og tidsplaner, herunder relateret til tilgængelighedsfinansiering.
* Tilgængelighed bør også indarbejdes i de europæiske koordinatorers foranstaltninger til at støtte medlemsstaterne i at opstille prioriteter, projekt- og investeringsplanlægning, tidsplaner og oprettelse af en enkelt enhed til konstruktion og forvaltning af grænseoverskridende infrastruktur (art. 53.4).
* Hvis der etableres en enkelt enhed for konstruktion og forvaltning af grænseoverskridende infrastruktur, bør de have mandat til at fremme og overvåge tilgængelighed gennem TEN-T-projekter (art. 8.5)
* Endelig bør tilgængelighed integreres i bilag V til TEN-T-forslaget, som opstiller kravene til byknudepunkter for udvikling af planer for bæredygtig bymobilitet (SUMP'er).

## Sæt mål og tidsfrister

* Baseret på de kort-, mellem- og langsigtede udviklingsmål for TEN-T (2030, 2040 og 2050) bør TEN-T fastsætte mål og tidsfrister for forbedring af nettets tilgængelighed.
* De fastsatte mål og deadlines kan understøttes ved at inkludere tilgængelighedsindikatorer og -mål i de arbejdsplaner, der er udviklet for de europæiske transportkorridorer.

## Udvid anvendelsesområdet i forhold til tilgængelighed

* Den reviderede TEN-T-forordning bør kræve, at køretøjer, fartøjer og rullende materiel, der bruger TEN-T-infrastruktur, er interoperable med den og tilgængelige for personer med handicap. Ellers vil et TEN-T-projekt, der sigter mod at forbedre tilgængeligheden af ​​en togstation, stadig være utilgængeligt for passagerer med handicap, hvis togene, der passerer gennem denne station, er utilgængelige og uforenelige med togstationen.

## Etabler regler for finansiering af tilgængelighed

Som nævnt vil TEN-T i høj grad blive finansieret af offentlige midler, herunder EU-midler såsom Connecting Europe Facility (CEF), de europæiske struktur- og investeringsfonde (ESIF) og Recovery and Resilience Fund (RRF).

Forslaget om et projekt til forbedring af tilgængeligheden skal dog komme fra de nationale myndigheder. Så landets regeringer har frihed til at bestemme, hvilke typer projekter de ønsker at prioritere og anmode om midler til. Det betyder, at mens der vil være omkring 244,2 milliarder euro til at udvikle TEN-T-infrastruktur, kan medlemsstaterne bruge dem til andre prioriteter end at fremme tilgængeligheden for personer med handicap. Derfor bør TEN-T ud over specifikke krav beskrevet i de ovennævnte fonde fastsætte minimumsregler og:

* Øremærke midler, som kun projekter, der har til hensigt at fremme tilgængeligheden af ​​nettet, kan søge.
* Sikre, at intet projekt finansieret under TEN-T bruges til at udvikle nettet på en måde, der skaber tilgængelighedsbarrierer for personer med handicap.
* Øge finansieringens gennemsigtighed og ansvarlighed ved at give offentligt tilgængelig, let at finde, let at forstå og tilgængelig information om tildelingskriterier, tildelte projekter samt implementering og resultater af projekter med henblik på at forbedre tilgængeligheden for personer med handicap.

## Styrke overvågning og rapportering

Når det kommer til rapportering om TEN-T-fremskridt, er det ikke klart, hvordan der bliver afrapporteret på forbedringer i tilgængelighed og opståede problemer. Der er ingen omtale af indikatorer eller metoder til overvågning af fremskridt i forhold til tilgængelighed af hele nettet, bortset fra en plan for Europa-Kommissionen om at udvikle en metodologi for dataindsamling af bymobilitet, som også omhandlede adgang til transporttjenester.

* TEN-T bør først og fremmest stille et klart krav om at rapportere data om tilgængelighed, herunder om eksisterende barrierer, fremskridt med at fremme tilgængeligheden af ​​nettet og finansiering til dette formål.
* På baggrund af dette krav kunne Europa-Kommissionen udvikle en metode til at overvåge fremskridt i tilgængeligheden af ​​alle TEN-T-projekter
* For at understøtte dataindsamling om tilgængelighed bør TEN-T også sikre enkle, lette at finde og tilgængelige midler til feedbackmekanismer for passagerer, når de støder på tilgængelighedsbarrierer under intermodale rejser.
* Tilgængelighedsdata bør være tilgængelige gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for TEN-T (TENtec). Denne database bør være tilgængelig for personer med handicap ved at opfylde eksisterende harmoniserede tilgængelighedsstandarder. [[6]](#footnote-6)

## Sikre inddragelse af personer med handicap i implementeringen af ​​TEN-T.

Forslaget garanterer ikke inddragelse af interessenter såsom organisationer af personer med handicap og tilgængelighedseksperter i udviklingen og gennemførelsen af ​​TEN-T-projekter. Det overlader snarere dette til nationale regler, mens Europa-Kommissionen vil fremme god praksis for høring af interessenter såsom "mennesker i sårbare situationer" (art. 57).

Tilsvarende er koordinatorerne for de europæiske transportkorridorer ikke forpligtet til at høre civilsamfundsaktører for at udvikle og gennemføre TEN-T-arbejdsplaner (art. 52.6).

* TEN-T bør etablere en struktureret dialog med repræsentanter for passagerer, herunder handicaporganisationer og tilgængelighedseksperter. Denne forpligtelse bør påhvile europæiske og nationale offentlige myndigheder med mandat til at koordinere TEN-T som krævet i henhold til artikel 4.3 i Handicapkonventionen.
* Alle procedurer, møder, dokumenter og høringsforanstaltninger skal være tilgængelige for personer med handicap.

## Sikre overensstemmelse med Handicapkonventionen og EU’s handicapstrategi.

Forbedring af tilgængeligheden gennem TEN-T udspringer af EU's forpligtelser over for FN's konvention om rettigheder for personer med handicap og prioriteter i strategien for rettigheder for personer med handicap 2021-2030. Den reviderede TEN-T-forordning bør derfor indeholde en klar henvisning til dem.

## Forbedre formuleringen

Når der henvises til personer med handicap, nedsat mobilitet, personer, der bor i regioner i den yderste periferi og andre fjerntliggende, landlige, ø-, perifere og bjergrige områder samt tyndtbefolkede områder, bruger TEN-T-forslaget udtrykket "mennesker i sårbare situationer". Denne formulering afspejler ikke i tilstrækkelig grad spørgsmålet om forbindelse, tilgængelighed og overkommelige transportmuligheder for alle i EU, uanset deres tilgængelige behov, socioøkonomiske status eller bopæl. Manglende valg af tilgængelige og overkommelige transporttjenester er det, der skaber denne "sårbarhed".

* Derfor er det bedre at bruge for eksempel "personer, der oplever tilgængelighed, forbindelse, økonomiske eller andre barrierer for transport" eller "mennesker uden lige adgang til transport".

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: mol@handicap.dk.

Med venlig hilsen



Thorkild Olesen
*Formand*

1. Article 37 of Regulation (EU) No 1315/2013 [↑](#footnote-ref-1)
2. [Directive (EU) 2019/882 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on the accessibility requirements for products and services](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0882) [↑](#footnote-ref-2)
3. [Commission Regulation (EU) No 1300/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R1300) [↑](#footnote-ref-3)
4. See [European Standard on accessibility and usability of the built environment (EN17210)](https://www.edf-feph.org/first-european-accessibility-standard-on-built-environment-approved/); [↑](#footnote-ref-4)
5. See [European Standard on Accessibility requirements for ICT products and services (EN301 549)](https://www.etsi.org/deliver/etsi_en/301500_301599/301549/03.01.01_60/en_301549v030101p.pdf) [↑](#footnote-ref-5)
6. See [European Standard on Accessibility requirements for ICT products and services (EN301 549)](https://www.etsi.org/deliver/etsi_en/301500_301599/301549/03.01.01_60/en_301549v030101p.pdf) [↑](#footnote-ref-6)